

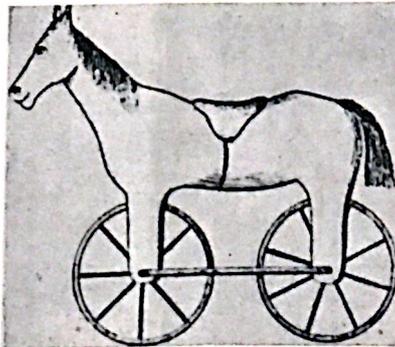
PASSATO, PRESENTE E AVVENIRE DELLA BICICLETTA

passionati delle corse ciclistiche su strada e su pista, dei fanatici di Bartali e di Vicini, di Bini e di Coppi. Ma la borghesia da un pezzo le aveva preferito l'automobile. Tanto era decaduta, la povera bicicletta, che nemmeno più i ragazzi la desideravano per le loro scorribande fuori porta, e le fanciulle la guardavano con indifferenza, talvolta con dispregio, antepoendole, per recarsi al lavoro, il tanfante pigia pigia delle carrozze tranviarie e, per le gite domenicali, la scomoda terza classe delle ferrovie vicinali.

La guerra, come ho detto, ha spinto di nuovo alla ribalta il velocipede e gli ha conquistato nuovi amici in grandissimo numero. Molti giovani, maschi e femmine, nati e cresciuti negli anni in cui la bicicletta era scaduta a macchina utilitaria e non avevano quindi mai supposto di potersene servire un giorno per diletto, hanno rapidamente imparato ad apprezzarla e a goderne.

E pian piano il velocipede è tornato in onore. S'è ripreso a parlarne in famiglia, a sfogliarne i cataloghi, a discuterne i pregi e i difetti, soprattutto a usarne per recarsi alla scuola o all'ufficio, per la passeggiata o per il breve viaggio. Oltre i giovani, l'hanno cominciato a valutare i professionisti, gli uomini anziani, e persino le signore. Non avete dato un'occhiata ad un posteggio, prima che la stagione invernale costringesse a mettere in sparte la fida bicicletta? Fra i molti ruggini i macinini e catenacci proletari, che tradivano la vetustà e, più ancora, la sommaria disinvoltura dei meccanici della periferia, quanti elegantissimi velocipedi, che denunciavano, nel modello e nella tinta, oltretutto nella sovrabbondanza di inutili ammenicoli (leggi: accessori) per gli usi più impensati, i gusti e le civetterie personali dei loro proprietari!

Di questi ciclisti del tempo di guerra, d'accordo, non tutti rimarranno fedeli alla propria macchina, il giorno in cui l'automobile tornerà a serpeggiare per le strette vie cittadine e a saettare per le ampie strade nazionali. Ma son sicuro che l'attuale ripresa non è destinata a tramontare. Se gli industriali del ciclo si preoccuperanno di costruire bene e a buon mercato, rendendo il velocipede sempre più comodo ed elegante; se alla propaganda fra le masse, per le quali possono servire benissimo le corse, accompagneranno quella — intelligente e garbata — fra categorie di persone che alle corse s'interessano poco o affatto; se i Comuni, le Province e lo Stato si preoccuperanno di agevolare i ciclisti con l'istituzione di piste riservate (2); se si giungerà alla pratica risoluzione dei problemi della circolazione in generale, non v'ha dubbio che, specialmente nella buona stagione, saranno molti coloro che non tradiranno il velocipede per l'auto. Anche perchè buon numero dei giovani



Il « Celerifero » del francese De Sivrac (1790).

e delle ragazze che oggi fanno del ciclismo non hanno mai posseduto né, probabilmente, possederanno mai un'automobile propria, pur se il dopoguerra ci riserverà la lieta sorpresa dell'auto popolare, alla portata delle borse di media capacità!

Il primo cinquantenario della bicicletta ha avuta la sua celebrazione nel 1935. Incomincia, adunque, nel 1885 la storia del velocipede a due ruote metalliche uguali. Più arduo sarebbe rintracciare le remote origini del nuovo mezzo di locomozione, se si volesse almeno risalire al « celerifero », inventato nel 1791 dal francese De Sivrac, e ai meccanismi che lo precedettero.

Ma questa ricerca trascenderebbe lo scopo, assai più modesto e attuale, di questo articolo. Si dovrebbe, nientemeno, cominciare dalla storia della ruota e del suo progresso evolutivo, magari per concludere che non si sa donde essa provenga e chi nei tempi preistorici l'abbia inventata. In ogni caso, le sue prime figurazioni conosciute risalgono a circa 4000 anni a.C., ed è interessante notare che fin dal 2000 a.C. se ne costruivano a 12 e persino a 15 raggi!

Il velocipede è un perfezionamento, il più brillante e audace, del carro e della carrozza; esso nasce, cioè, da quei primi complicatissimi e farraginosi meccanismi che nel XV e XVI secolo cominciano a stupire l'umanità con le loro prodezze. Già nelle cronache della città di Meiningen si legge che il 9 gennaio 1447 « venne per la Kalksthor fino al mercato, e di nuovo se ne andò, una carrozza per etta nelle sue parti, non tirata da cavallo o da bue, ed era coperta, e dentro si vedeva il maestro che l'aveva fatta e con meccanismo interno la dirigeva ».

Saltiamo a più pari due secoli: secondo un tale Henry Featherstone, nel 1625, Riccio, missionario in India, essendo giunto in ritardo al battellino che periodicamente risaliva il Gange, percorse gran tratto di strada cavalcando un certo ordigno con tre ruote e munito di sbarre che le facevano muovere.

Sembra altresì che, nel 1649, il principe Carlo Gustavo di Svezia abbia acquistato da Hans Hautsch di Norimberga un congegno messo da ingranaggi, che si poteva fermare e porre in moto a volontà e col quale si percorrevano sino a 2000 passi all'ora!

Più tardi, nel 1703, Stefano Hartler (o Tarflors), un orologiaio di Altdorf, essendo « sciancato, ideò e costruì per suo uso personale e particolarmente per recarsi alla chiesa (e ciò gli valse da parte del vescovo una speciale indulgenza!) un « velocimane » a tre ruote.

Altri esperimenti di vetture mosse per mezzo di stanghe e pedali si sarebbero fatti al principio del XVIII secolo, specialmente sotto Luigi XVI, ma anche di essi non abbiamo alcun serio riferimento nella storia dei veicoli, se si esclude la carrozza del francese Elia Richard, medico a La Rochelle nel 1603 (Vedi l'Ozanam nelle sue *Récréations mathématiques et physiques*) e che era azionata dal servitore col moto alternativo dei piedi poggianti sopra due aste di legno, e altre costruzioni similari ideate dall'aeronauta Blanchard nel 1779 e dall'inglese John Vevers.

Per quanto riguarda l'Italia, si vuole da qualcuno che già verso la fine del 1600, a Genova, a Padova, a Bologna, si siano visti circolare aggeggi del genere; ma di essi si hanno scarse e contrastanti notizie.

(2) Anche in Germania, dove i ciclisti sono oggi circa 21 milioni (su 100 passati più di 60 vanno in velocipede) la viabilità si è venuta largamente adattando alle esigenze di questo enorme traffico di pedale; nel Reich si contano attualmente 408 mila km di strade riservate ai ciclisti.

Spiega non poter fare appello con sicurezza alle statistiche e stabilire, sia pure attraverso le incertezze e le contraddizioni da cui, in questo genere di indagini, è spesso offesa la vanità inopinabile della matematica (1), quante biciclette circolano oggi sulla labirintica rete stradale del mondo.

Perché è risaputo che la guerra, con le limitazioni da essa imposte in molti Paesi, ha dato uno sviluppo grandissimo all'uso del velocipede. L'ultima statistica italiana attendibile è del 1938, quando sicuro elemento di calcolo era la tassazione. In quell'anno eravamo già a 4.935.019 biciclette, con un aumento di 441.895 unità in confronto del 1937. L'incremento era notevole, tanto più che non trattavasi di saturazione; anzi, molte zone mostravano ancora un'inguaribile refrattarietà a un ulteriore sviluppo ciclistico. È ovvio che nelle regioni montuose, nei settori con grandi e radi agglomerati urbani e rurali, il compito della bicicletta si dimostri più limitato. Ciò nonostante, mentre Napoli e Frosinone, nel 1937, erano ancora comprese nelle zone a densità ciclistica inferiore al 10 per 1000, nell'anno successivo avevano rispettivamente superato le quote 12,2 e 20,4, raddoppiando in un anno il numero delle biciclette esistenti nel loro territorio. Al di sotto di quota 10 erano rimaste: Agrigento, Aquila, Avellino, Benevento, Caltanissetta, Campobasso, Cosenza, Enna, Foggia, Matera, Nuoro, Potenza. Aumentato era, invece, il numero delle provincie con una bicicletta ogni 5 abitanti. Ad Alessandria, Bologna, Cremona, Ferrara, Forlì, Mantova, Milano, Modena, Novara, Parma, Pavia, Ravenna, Reggio Emilia, Torino, Varese e VerCELLI si erano aggiunte Piacenza e Pisa. All'avanguardia si trovava Ferrara, che aveva battuto Ravenna. Il primato assoluto per numero di biciclette — oltre mezzo milione — spettava però sempre a Milano.

Queste cifre del 1938 sono certo ben lontane da quelle presumibili per il 1940. Tutti abbiamo avuto prove lampanti del rapido prodigioso aumento della circolazione ciclistica nel nostro Paese. Prima della guerra attuale erano rimasti soli ad usare il velocipede, se si esclude una sparuta minoranza di ferventi cicloturisti (quanti? cento? mille?), gli operai e la gente dei mestieri umili, che sono poi quelli che si identificano con la maggioranza degli

(1) Ne volete una riprova? Ricorrendo, in questi giorni, alcuni dati sulle esportazioni dal Togo negli anni 1936 e 1937 ho avuto occasione di consultare i rapporti della Società delle Nazioni. Or bene: le cifre riferite per il 1936 in tonnellate, sono ripetute, ma in quintali, per l'anno successivo! In alta pubblicazione che va la maggiore sono date come cifre di popolazione delle principali città, sempre del Togo, quelle che, per il Goma, sono invece le superfici in kmq dei distretti omonimi!

Si arriva così al 1790, quando il francese De Sivrac ebbe l'idea di unire due ruote, una dietro l'altra, per mezzo di una sbarra di legno. Poi, alla sbarra sostituì una forma animale (leone, cavallo, can barbone ecc.), sulla quale si poteva star più comodamente a cavalcioni. Ma si procedeva spingendo i piedi alternativamente sul terreno, con molta fatica, e si dovettero mettere i piedi a terra anche per mantenere la macchina in equilibrio.

Dicendo che l'apparecchio del De Sivrac era chiamato «celerifero» (questo nome è però usato per la prima volta dal Catrou in una sua storia di Roma) ed anche «velocifero», sembra di voler fare dello spirito; ma è la verità. D'altra parte, simili arnesi, fin da allora considerati bizzarrie e ridicolaggini, non ebbero mai grande fortuna. Nemmeno quello a tre ruote che il 25 gennaio 1819 il milanese Gaetano Brianza, abitante in via Larga (ora via Adua) al n. 4774, annunziò di aver costruito (3). Egli lo chiama «velocimano» (è infatti azionato dalle mani del guidatore) ed anche «cavallo meccanico». Il Brianza aprì, anzi, una sottoscrizione per costruirne 100, a 300 lire milanesi (228 lire italiane) ciascuno, impegnandosi a consegnarli entro quattro mesi.

Frattanto, nel 1817 (4) il barone bavarese Carlo von Drais, nato a Karlsruhe nel 1780 e ivi morto nel 1851, aveva approntato notevoli innovazioni agli ormai obliati «celeriferi» e inventato il curioso veicolo conosciuto sotto il nome di «draisienne», com'ebbero a battezzarlo i Francesi, ed anche il «draisina» come da qualcuno fu allora chiamato in Italia.

In questo meccanismo appare la prima idea del manubrio e dello sterzo, con la conseguente articolazione della ruota anteriore, non più collegata rigidamente alla posteriore.

Dapprima la «draisina» fu destinata a portare una sola persona; poi se ne costruirono altre che ne portavano due, una dietro l'altra, poi tre, due sedute affiancate, come in carrozzella, e la terza — che doveva azionare e dirigere il veicolo — a tergo, e nella stessa posizione occupata nella «draisina» monoposto.

Lo stesso barone Drais viaggiò a lungo per la Francia, l'Inghilterra, l'Austria e l'America, allò scopo di far conoscere la sua macchina, brevettata come la sola capace di percorrere 14 leghe in 15 giorni, ma senza suscitare soverchi entusiasmi.

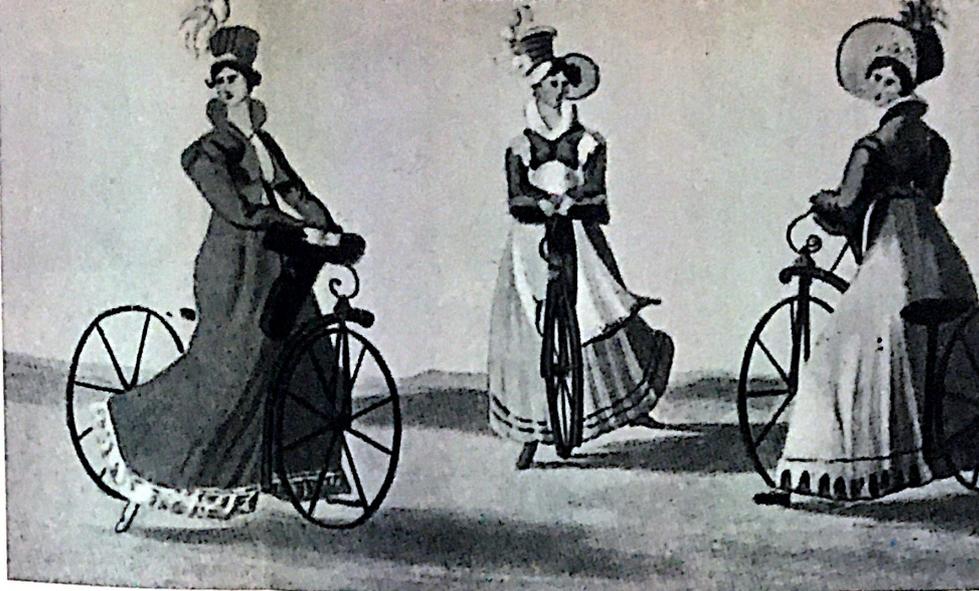
Mentre, però, si deridevano le «draisine» in circolazione, vi fu chi, oltre Manica, le fece oggetto di studio: alludo al costruttore Knight, il quale, verso la fine dello stesso anno 1818, ne costruì alcune in ferro e legno, battezzandole col nome di «Pedestrian hobby-horse». Il sistema motore consisteva ancora nella spintarella dei piedi contro il terreno; ma l'innovazione, la quale comportava una maggiore leggerezza (essendosi in alcune parti sostituito il ferro al legno) e una più facile dirigibilità del meccanismo, entusiasmò il pubblico inglese, tanto che sia lo Knight sia il suo concorrente Johnson ebbero in quel tempo a fabbricare parecchie decine di tali macchine.

Trascorrono altri sette lustri. Tratto tratto si annunziano clamorose «novità», che si dimostrano effimere. Le ricerche degli inventori sono dapprima dirette ad eliminare le difficoltà derivanti dall'equilibrio instabile. Si ricorre alla terza ruota.

Pur tuttavia, lentissimamente l'idea progredisce e si afferma. Nel 1853 ecco non soltanto il ritorno alle due ruote, ma addirittura il balzo ardimentoso alla ruota unica: Davis costruisce un meccanismo nel quale una sola

(3) Ved. la bella *bosinada* divulgata allora a Milano per salutare «el gran caval meccanegh». È edita dal «Stampador Visai in di Trii Re».

(4) Nella cronaca inedita di G. B. Martini (ved. *Archivio storico del risorgimento umbro*) si legge: «1817 luglio. A di 22 a Francoforte fu fatto l'esperimento della carrozza senza cavalli inventata dal barone di Drais e riuscì perfettamente e camminò quattro leghe di poste. Essa consisteva in un sedile con due ruote alta due piedi, posta l'una dietro l'altra, che erano spinte coi piedi».



ruota è impiegata a portare due persone, purchè di «identico» peso. Il 1861 vede l'importantissima invenzione del fabbro Ernesto Michaux, di Bar-le-Duc. Incaricato di riparare una vecchia «draisina», impressionato dalla mole, dal peso e dalla grottesca complessità del veicolo, il Michaux, anche su consiglio del padre, applicò una sbarra di legno ad un raggio della ruota posteriore e all'infuori del centro della ruota stessa. Con una mano faceva andare in su e in giù l'asta, azionando il veicolo; con l'altra lo dirigeva. Questa modificazione rendeva inutile l'uso dei piedi e, in tal caso, che cosa farne? Postosi il semplice problema, di trasformazione in trasformazione, di tentativo in tentativo, il meccanico francese arrivò a costruire due ruote più scorrevoli, munendo il mozzo di quella anteriore di due bracci di leva con due lunghi chiodi per l'appoggio dei piedi... Michaux aveva così inventato la pedivella, cioè il pedale.

Un operaio di Pont-à-Mousson, certo Pietro Lallement, volle contestargli la priorità dell'idea. Effettivamente, come spesso accade, questi due uomini, senza conoscersi e lavorando l'uno lontano dall'altro, avevano seguito il medesimo concetto ed erano giunti quasi allo stesso risultato. Ma è indubbio che Ernesto Michaux era arrivato primo alla meta. Non gli toccò tuttavia una fine tale da veder coronati i suoi successi: morì povero e pazzo nel manicomio di Bicêtre.

I Francesi hanno spesso ecceduto, attribuendo al Michaux l'invenzione vera e propria del velocipede. A lui si deve soltanto quella del pedaliera, col quale è stato possibile imprimere al biciclo un movimento continuo.

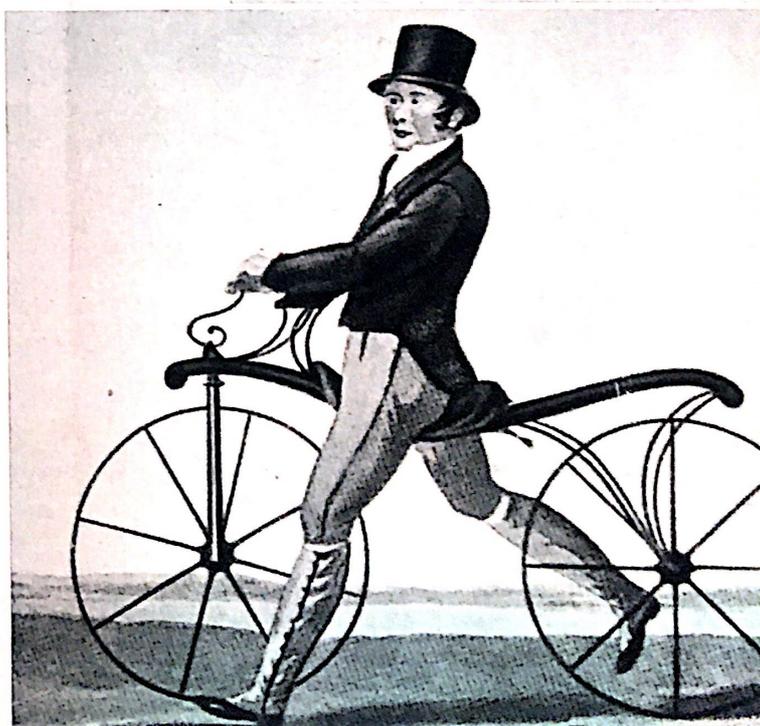
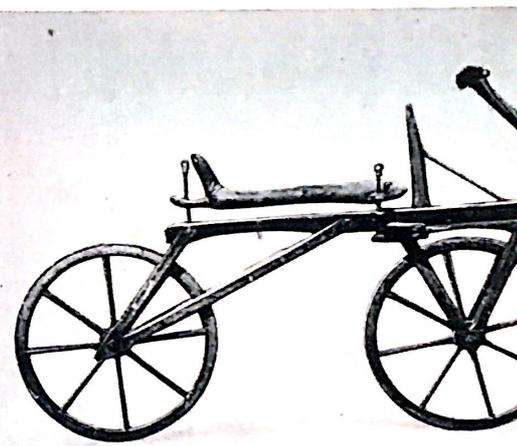
Da ricordare che la Germania ha rivendicato la priorità di questa invenzione, attribuendola ad un filosofo bavarese, il von Baader, che nel 1820 avrebbe costruito alcuni velocipedi di legno muniti di pedali e li avrebbe sperimentati sulla strada che da Monaco va a Nymphenburg.

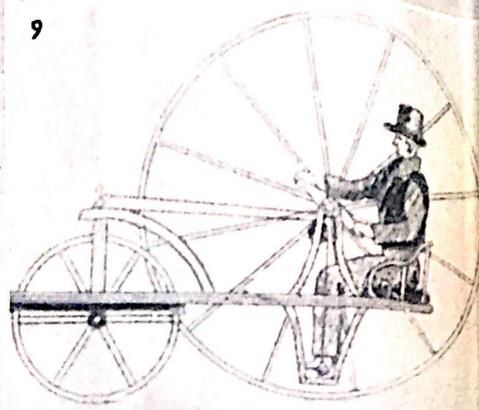
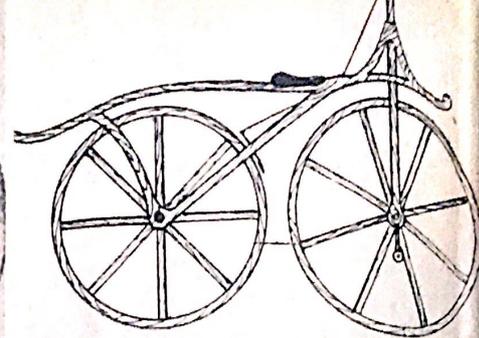
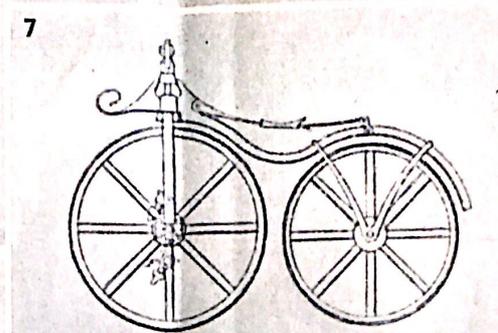
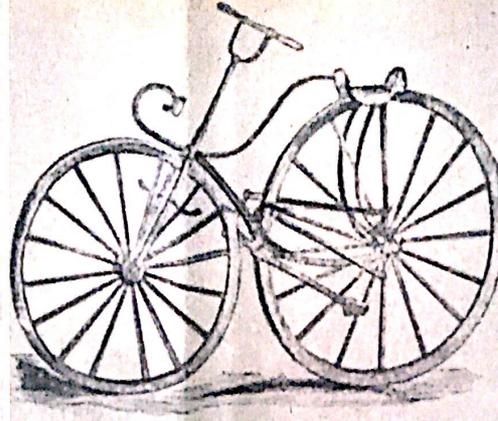
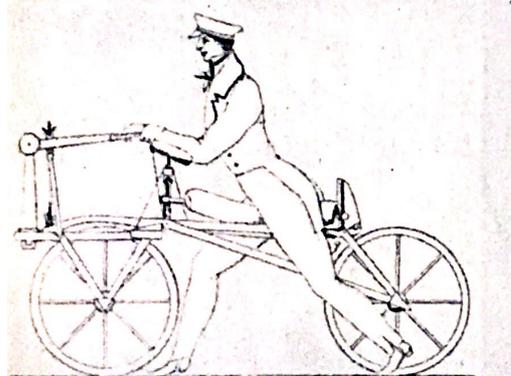
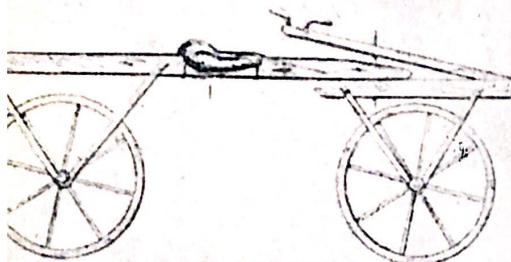
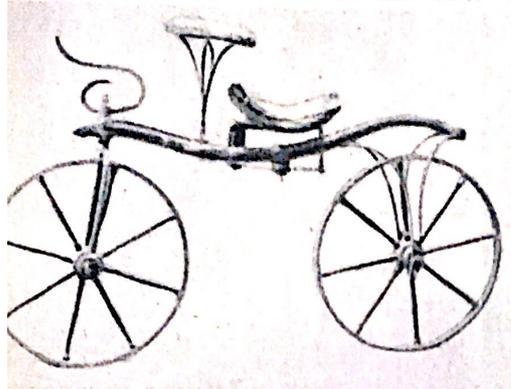
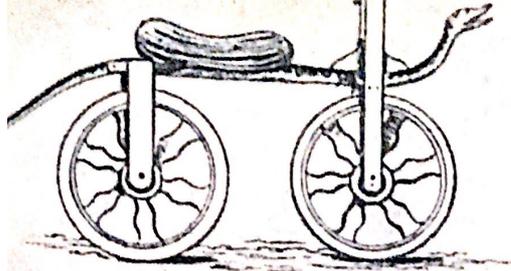
Comunque, al tempo dell'Esposizione Universale di Parigi, nel 1867, dal primo tipo di velocipede, tutto in legno ed eccessivamente pesante e grossolano, si era già passati a modelli più estetici e leggeri (da 40 a 50

Dalla «Draisienne» al «Pedestrian hobby-horse» (1817-1818).

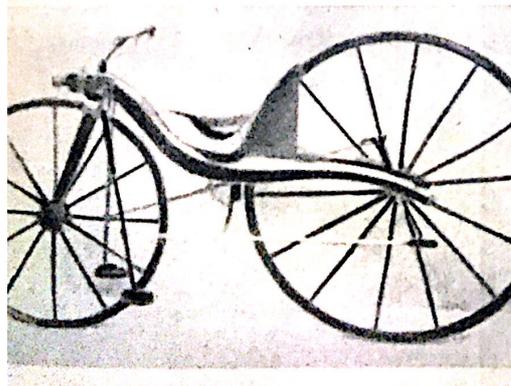
chilogrammi!) e dalla macchina a due ruote uguali a quella con la ruota anteriore alta un metro e mezzo (nel biciclo «a parallelogramma» di Rénard si arriva a tre metri!).

Frattanto, nel 1869, eccoci all'applicazione dei cuscinetti a sfere; nel 1877, a quella delle gomme piene (già nel 1867 si era cominciato a fasciare di gomma le ruote di legno) e dei raggi di metallo; nel 1890, a quella del pneumatico (due anni fa se ne celebrò il cinquantenario, vedi *Sapere* fasc. 82), da parte del veterinario irlandese John Boyd Dunlop e — vogliono i Tedeschi — della «Continental» di Hannover. È però da notare che l'idea del





1 e 2. Due tipi di « Pedestrian hobby-horse » (1816-1818); 3 e 4. Due tipi di « Draisina » (1828-35); 5. Velocipede a leve (1840); 6. id. con ruote cerchiato di ferro (1850); 7. Velocipede a pedale (1863); 8. Velocipede con freno (1864); 9. Veicolo azionato a mano (1864); 10, 11 e 12. Velocipedi a leve del 1865, 1866 e 1868; 13. Primo tentativo di bicicletta (1868); 14. Biciclo cerchiato di gomma (1868); 15. Biciclo tandem (1875); 16. Velocipede del 1876.



pneumatico smontabile è rivendicata da molti al milanese Luigi Figini e da altri all'inglese Robert William Thomson.

Ma la velocità della macchina dipendeva sempre dall'eccessivo sviluppo della ruota motrice anteriore. Di qui, gli indimenticabili bicicli che costringevano i pedalatori alle più audaci acrobazie per salire in sella e provocavano facilmente i cosiddetti « salti di testa ». Fu appunto per ridurre l'altezza che si pensò alla trasmissione a catena, cioè ad una ruota dentata munita di pedali (la moltiplica), che mediante catena trasmettesse il movimento al pignone della ruota anteriore. Da questa innovazione alla ruota motrice posteriore quasi dello stesso diametro della ruota anteriore (già nel 1882 era apparso un cosiddetto « biciclo abbassato ») il passo fu breve, e nel 1885 apparve il biciclo chiamato « di sicurezza ». E fu il « Rover » di John Kemp Starley, seguito dal « Pionier » della Rudge Co., il primo veramente degno di iniziare la nuova era del veicolo a pedali.

Le « vecchie glorie » del ciclismo italiano rammentano ancora il misonismo con cui furono accolti al loro apparire i bizzarri veicoli a due ruote, costruiti a Parigi dal Michaux e dal Lallement. I primi comparvero in Italia nel 1867, a Milano e ad Alessandria.

Ai velocipedi di legno e ferro seguirono, intorno al 1867, gli altissimi bicicli, che dettero luogo a una grande fioritura di corse in molte città d'Italia (si ricordano ancora le appassionanti lotte dei nostri campioni contro i Cassignard, i Medinger, i Cotterau) ed anche al sorgere delle prime fabbriche nazionali.

Già fin dal dicembre 1870 il Veloce Club di Milano aveva indetto « una corsa di fondo con velocipedi a due ruote » sul giro dei Bastioni. La gara fu vinta da Giuseppe Pasta (11 chilometri in 37 minuti), seguito dal barone Giuseppe Bagatti-Valsecchi. Nel 1871 vi fu, ancora a Milano, la seconda corsa (4 chilometri) vinta da Federico Johnson, uno dei fondatori, con L. V. Bertarelli, nel 1894, del Touring Club Ciclistico Italiano (oggi Consociazione Turistica Italiana).

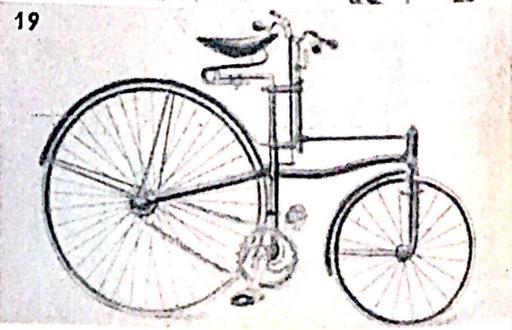
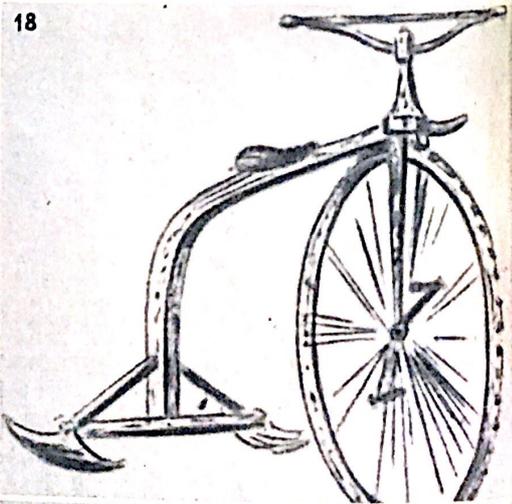
Data dal 1884 l'istituzione della classica prova di campionato italiano, vinta per la prima volta dal milanese Loretz, un impiegato della ditta Pirelli. L'anno appresso, che vide anche nascere l'Unione Velocipedistica Italiana, la gara fu vinta da Enrico Tarlarini, che però rifiutò il

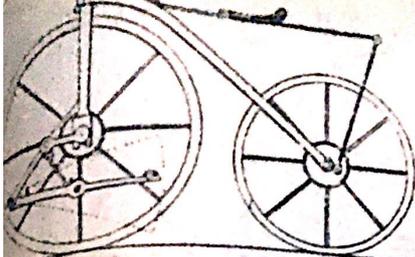
titolo, essendo alcuni concorrenti caduti durante la corsa. Poi fu la volta di Mazza, Marley, Max de Blumer, Braida, Robecchi, Genta, Alaimo, Buni, Pasta, Pontecchi, Tommaselli, Singrossi, ecc.

Mentre già nel 1885 il biciclo veniva adottato dall'esercito francese, e dal nostro nel 1887, prove del velocipede come mezzo turistico si ebbero solo dopo il 1891, ed è merito del Touring di avere organizzato le prime gare di resistenza su lunghe distanze. Memorabile la « Corsa dei cinquecento chilometri » del 1894, compiutasi sopra un percorso di effettivi 530 km nel tempo massimo di 25 ore, e la cosiddetta « passeggiata » da Milano a Roma, nel 1895.

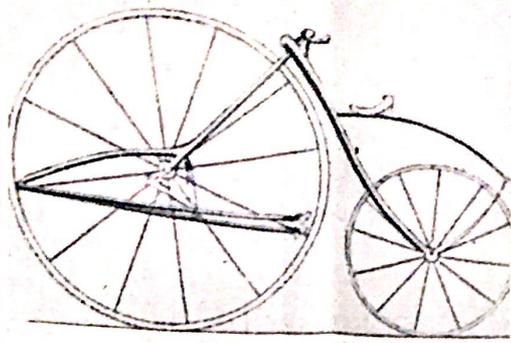
Nel 1890 ecco apparire in Italia le prime biciclette, che subito si diffusero, nonostante i vessatorii regolamenti municipali. A Milano, ad esempio, i ciclisti potevano circolare solo fuori della cerchia del Naviglio!

Ma non mancò, al biciclo prima e alla bici-

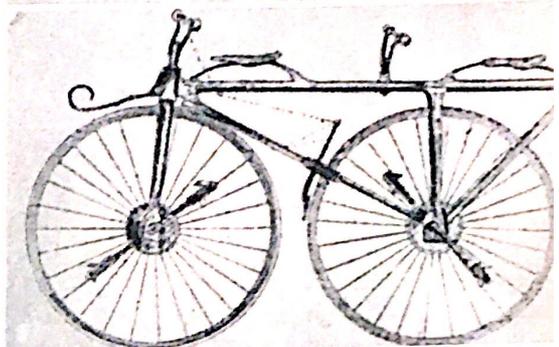
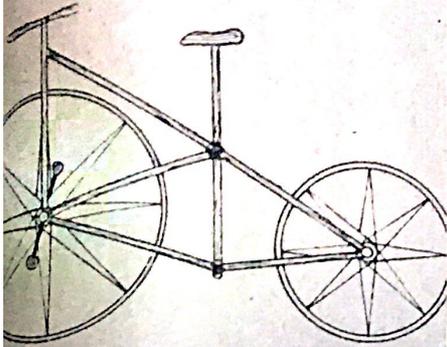
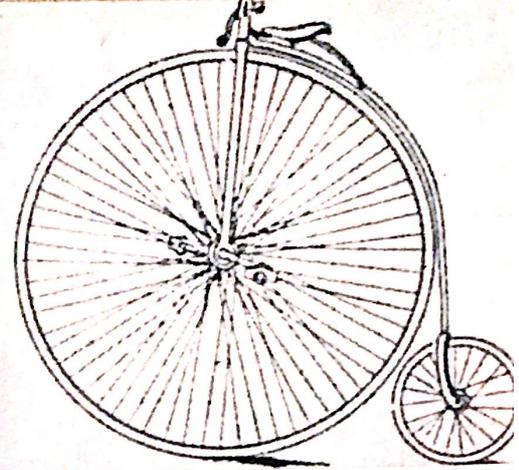




11



12



cletta poi, il favore degli intellettuali, fra cui Gabriele d'Annunzio, Olindo Guerrini (Lorenzo Stecchetti), Cesare Lombroso, Alfredo Oriani, Giovanni Pascoli, Edmondo De Amicis, Giuseppe Giacosa, Ruggero Leoncavallo, Alberto Franchetti, Alfredo Panzini. La definizione di « sport da poeti » dovuta al Duce, si addice infatti perfettamente al ciclismo. Altri intellettuali coadiuvarono efficacemente il movimento ciclistico fondando giornali e periodici. Il primo fu « La Rivista Velocipedistica », che apparve nel 1885 e fu seguita, nel 1893, da « L'Illustrazione Velocipedistica », mentre il giornalismo popolare, quello che più intensamente esercitò opera di propaganda fra le masse, fu iniziato da A. G. Bianchi, dapprima col « Ciclo », poi, nel 1894, con la « Bicicletta », che preparò il terreno alla odierna « Gazzetta dello Sport ».

Fin dai primi anni si costruirono biciclette a due, quattro e persino sette posti e si tentarono innovazioni audaci, come la soppres-

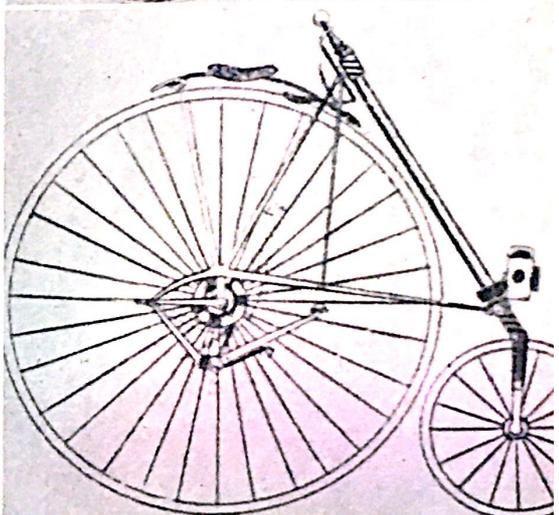
sione della catena. Non mancarono i bi-tandem, i tricicli e i tandem-tricicli. Fra le altre curiosità ricorderò la bicicletta « Passa-montagne » ad un solo ingranaggio; quella di bambù costruita dallo scultore Paolo Troubetzkoi; il freno pneumatico e « invisibile » ad aria compressa; lo « sterzo moltiplicato » dell'ing. Carleni, primo inventore del freno ad albero flessibile; i movimenti e i mozzini a spazzolini circolari interni, « unico sistema veramente parapolvere »; il caccia-chiodi (« Non più pneumatici bucati! »), ecc. E già nel 1895 si fabbricavano velocipedi del peso di soli 8 chilogrammi!

La terminologia tecnica è però tuttora incerta: c'è chi parla di biciletto, di velociclo, di biciclista; le voci *tourismo* e *tourista* non hanno ancora trovato la loro italianizzazione ortografica in *turismo* e *turista*; la moltiplica è chiamata anche moltiplicazione e moltiplicatore; si va dal pneumatico alla pneumatica.

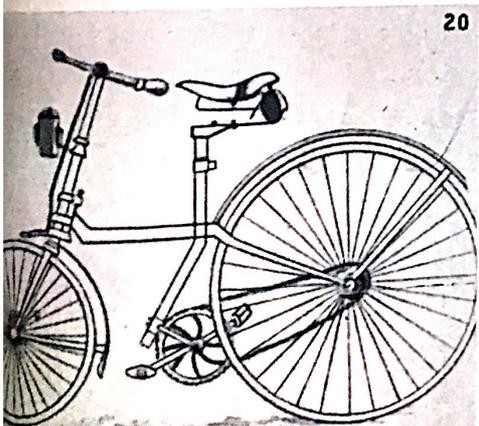
In commercio sono già apparsi i cerchioni di legno, il ciclotmetro, « che permette di verificare dalla sella il numero dei chilometri percorsi », e persino (ricordate una delle novità dell'ultima mostra milanese del ciclo e motociclo?) il tandem riducibile a bicicletta « in pochi minuti »!

Il 1894 è l'anno di gloria del nascente ciclismo italiano, poichè vede, fra l'altro ed oltre gli avvenimenti già ricordati, la famosa gara fra Buffalo Bill e Romolo Buni; la sfida degli alessandrini Molinari e Parodi ad una locomotiva sul percorso Alessandria-Acqui, vinta dai due ciclisti; gli esordi ciclistici di Umberto I, del Principe di Napoli, di Virginia Reiter, di Lina Cavaliere, di Tina di Lorenzo; il consolidarsi della fama di Buni, Masetti, Pasta, Marley, Momo, Nuvolari, ecc. Si calcola che esistessero allora in Italia circa 70-80 mila biciclette; infatti, nel 1899, due anni dopo l'istituzione della tassa, la statistica ne dà oltre 100 mila.

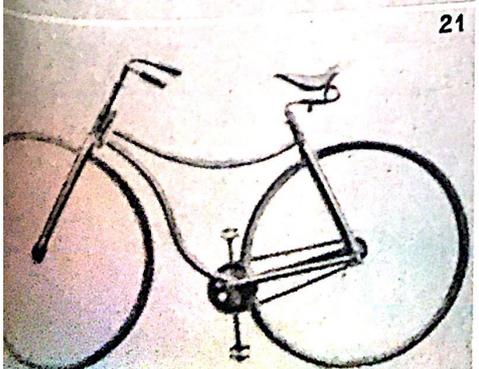
Com'è nata in Italia l'industria della bicicletta? Da quella del sesquipedale biciclo, il cui peso si avvicinava spesso al quintale. Sembrava che il primo costruttore italiano sia stato, fin dal 1869, il milanese Baroni; sempre a Milano, nel '70, lo segue Giovanni Greco e, nel '71, il Balbani. Il '71 vede sorgere un'officina anche a Novara, a iniziativa di certo Vecchio. Successivamente, ancora nella metropoli lombarda, ecco nascere le officine di Turri



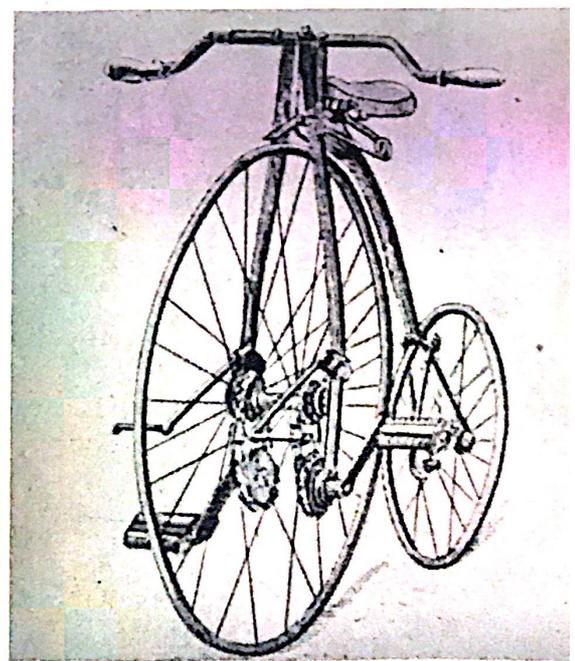
17. Biciclo abbassato con trasmissione a catena (1882).
18. Biciclo per pattinaggio (1880 c.); 19. Bicicletta B.S.A. (1884); 20. Bicicletta del 1885; 21. Bicicletta con gomme tubolari (1889).

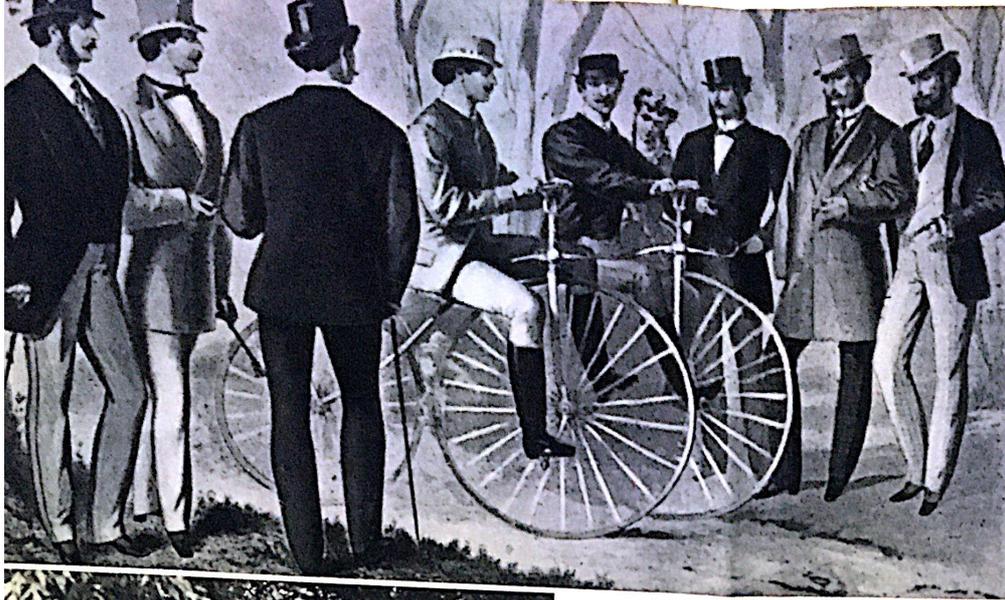


20



21





VELOCE-CLUB DI MILANO

CORSA DI FONDO CON VELOPEDI A DUE RUOTE LIBERA A TUTTI

La Direzione del Veloce-Club di Milano ha deliberato di dare nel giorno 18 dicembre alle ore 11 meridiane (tempo preritardato) una corsa di fondo, percorrendo tutto il giro del bosco di Milano.

L'orario di partenza e l'arrivo al Veloce-Club (Bosco di Porta Tognola). L'arbitro è il signor L. S. L'iscrizione sarà aperta nella sala della Direzione del Veloce-Club tutti i giorni dalle 9 alle 5 pomer. incominciando dal giorno 6 Dicembre a tutte le 11 meridiane.

- Nella sala di Direzione è esposto il Regolamento generale per le corse, al quale saranno condotti i signori Premi:
- 1.° Premio - Medaglia d'argento dorata ed un oggetto.
 - 2.° " Medaglia d'argento ed un oggetto.
 - 3.° " Medaglia d'argento.
 - 4.° " Medaglia piccola d'argento.

Tutti quelli che arriveranno alla meta nelle spazio di un'ora, riceveranno una Medaglia in bronzo.

Milano, 5 Dicembre 1870. La Direzione



e Pozzi, di Luigi Figini, di Edeardo Bianchi, di Cappelli e Maurelli, del Ciocca, del Sirtori, di Prinetti e Stucchi. Non è qui il caso di tracciare la storia dell'industria ciclistica nazionale, accompagnando il sorgere e il decadere — dal 1869 ad oggi — di un gran numero di fabbriche.

Le ultime Mostre milanesi del Ciclo e del Motociclo, quelle, cioè, del 1939 e quella tenutasi nei giorni scorsi, sono apparse una smagliante documentazione di potenza, un'affermazione cospicua dell'ascesa costante della nostra tecnica costruttiva. La maggior attenzione è oggi rivolta alla macchina extraleggera, rappresentata da più di un esemplare di peso inferiore ai dieci chili in pieno assetto di marcia, senza contare, naturalmente, il miracolo di una macchina da pista che pesa 4500 grammi.

Altra tendenza spicata: la bicicletta multipla, che per il passato era accettata soltanto come oggetto di curiosità, oggi è costruita da tutte le Case e offerta a prezzi accessibilissimi, pur con ogni raffinatezza costruttiva, quale, ad esempio, il cambio di velocità ed i freni ad espansione. La popolarità del tandem ha determinato anche la costruzione di tipi scomponibili, o meglio, di biciclette trasformabili in tandem, utilizzando le stesse ruote e con l'aggiunta di un'appendice al telaio.

Elemento tra i più notevoli del progresso tecnico della bicicletta è il cambio di velocità. Se ne trovano in commercio circa una decina, con il completo affrancamento dalla produzione straniera. La bicicletta che oggi si costruisce in Italia è, del resto, assolutamente autarchica.

Al profano sembrerà che la bicicletta del 1940 non si distingua molto da quella del 1895. Apparentemente, e sempre giudicando *grossomodo*, si può crederlo. Ma quanti e quali progressi ha fatto il velcepede in questo mezzo secolo! Il tecnico potrebbe dimostrarvi

che in ogni sua parte, anche le meno importanti, esso ha subito, anno per anno, infiniti e continui perfezionamenti, non soltanto estetici.

La gran maggioranza del pubblico poco o punto s'interessa alle corse ciclistiche ed anzi sorride di compatimento alla vista dei leggerissimi velocipedi sui quali, curvi e ripiegati su sé stessi, corrono, sudici e sudati, gli assi del ciclismo e l'infinita schiera degli aspiranti ai faticosi trionfi del pedale. Eppure, la bicicletta da città e da turismo nasce dalla bicicletta da corsa su strada, costruita col telaio in tubi conici d'acciaio, con parti pure d'acciaio ad alta resistenza, altre di duralluminio ed altre di diverse leghe leggere. Attraverso l'esperienza pratica fatta su queste specialissime macchine, sottoposte, durante le gare, a sforzi durissimi, l'elegante e severo velocipede del comune utente diventa ogni giorno non soltanto più elegante, ma soprattutto più leggero, più comodo, più scorrevole.

C'è, è vero, qualche tipo di bicicletta che non assomiglia molto a quella di cinquantacinque anni fa: ogni tanto si vedono in giro — rarissimi navigatori nel vasto oceano della circolazione ciclistica — aggeggi curiosissimi, dalle forme più strambe. In essi il ciclista, sdraiato, sdivide lo sforzo motore fra le gambe e la schiena; oppure ha il manubrio a tergo e la ruota anteriore più piccola dell'altra; ovvero muove i pedali al contrario; ma si tratta di tentativi che finora non hanno avuto troppa fortuna.

La bicicletta che ancor oggi trionfa e che par destinata, come ho detto, ad una ripresa non effimera, è quella classica, che permette all'uomo di alzarsi una spanna da terra, di sentire alleviato il peso della propria spoglia mortale e quasi di credersi alipede, come la Fortuna.

Itallo Bianchi



Sopra: Una ciclistessa berlinese. Sotto, a sinistra: una ciclistessa sulla strada provinciale fra Torinini e Barghe (Brescia); a destra: una lezione sulle norme della viabilità in una scuola elementare danese.