

Cacherano

AL
PIONIERE MAGNO
DELL'AUTOMOBILE

L. S. TRECCA

SAO. DOTT. GINO BORGHEZIO
Biblioteca Vaticana
ROMA

INSTITUTE





Conte Sioseppe Cacherano



M. A. ANTIQUE AUTOMOBILE CLUB OF AMERICA



INSTITUTE





Conte EMANUELE CACHERANO DI BRICHERASIO
di "Piemonte Reale Cavalleria,"

NEL PANTHEON
DELL'AUTOMOBILISMO ITALIANO
RIFULGE D'ETERNA LUCE
L'OPERA MIRABILE
DEL

CONTE EMANUELE CACHERANO
DI BRICHERASIO

QUANDO
SORSE IN ITALIA L'INDUSTRIA
DEL
MERAVIGLIOSO VEICOLO
L'AUTOMOBILE

INSTITUTE



EMANUELE CACHERANO

DI BRICHERASIO (*)

Fu tra i primissimi, lo confermò l'amico mio Comm. Gorla Gatti nel N. 3 della Rivista dell'Automobile Club di Torino, fondata e diretta dall'egregio Sig. G. Di Miceli.

“ Fu tra i primissimi e dei più entusiastici „ di quella eletta, per quanto minuscola, schiera di ferventi apostoli che, nelle prime ore dell'automobilismo italiano, diedero, con preveggenza intuito, tutta la loro convinta attività e fattività all'incremento ed allo sviluppo del nuovo mezzo di locomozione.

Una tale affermazione, pronunciata da un “ pioniere „ quale è il Comm. Gorla Gatti, valeva una biografia, ma noi storici abbiamo voluto indagare, dettagliare, onde i posteri sappiano chi veramente fu e che fece per nostro Paese questo giovine patrizio.

(*) Fin dal mio scrivere sull'ascensione turistica e industriale dell'automobile, fui avvicinato da un operaio, che era venuto a cognizione delle mie intenzioni, il quale mi disse: “ *Se volete scrivere dell'automobile, dovete parlare del Conte di Bricherasio* „.

Non potendo dimenticare quel geniale e per me utile avvertimento, cercai di avvicinare questo pioniere, il cui nome era scritto in tutte le iniziative, ma purtroppo l'avvertimento mi era giunto troppo tardi: *Non c'era più*.

Man mano che avanzavo nelle ricerche, il rincrescimento di non averlo conosciuto di persona aumentò, e questo rincrescimento lo giustifica ciò che qui espongo.

Egli nacque in Torino il 25 Agosto 1869. Era figlio del Cav. Luigi dei Conti di Bricherasio e della Marchesa Teresa Massel di Caresana, i quali, dopo venticinque generazioni, felicemente avevano ricongiunto nel loro matrimonio le intemerate glorie di due rami anscarici, poichè Litone II, Visconte d'Asti nel 1034, capolinea di un gruppo di nobili famiglie astigiane, tra le quali i Cacherano, era fratello di Amedeo VII, capostipite dei Monale, dei signori di Bricherasio e quindi dei Massel. In Lui discese per lunga serie di personalità illustri il sangue di quegli Anscarici che, traendo la loro origine da Amedeo I, morto av. l'824, contavano, attraverso la linea di Adalberto I, gli splendori regi in Berengario I, Berengario II ed Adalberto III, Re d'Italia.

Il Conte Emanuele di Bricherasio era del ramo di Cacherano di Bricherasio, direttamente discendente dal trisavolo Conte Gian Battista, *Vincitore dell'Assietta*.

L'infanzia, fra le cure materne, che avevano la tenerezza austera d'un nobile e saggio spirito educativo, fu alba veramente radiosa di speranze. Bambino ancora, il piccolo Emanuele divertivasi a sparare con destrezza tenace un cannoncino, e quel gioco era sì attento e costante da parere un allenamento a futura prodezza. Ma il cannoncino, con cui crivellò di colpi la porta della rimessa, era opera delle sue mani, e la paziente modellatura del legno, l'utilizzazione d'una vecchia canna da fucile pel cannone stesso, d'una vecchia tubatura d'acqua per fabbricare le pallottole e la precisione del congegno, non gli avevano procurato minor gioia del ripetuto sparo. In quell'istintivo trastullarsi non brillavano forse la nobile prodezza atavica e l'innato amore al lavoro, alla meccanica? Non erano forse l'ardente valore guerriero e l'industria che si davano il primo bacio?

Fatte le classi elementari in casa, studiò per due anni nel Collegio della Nobiltà romana, a Mondragone presso Frascati, indi continuò in

casa, sotto la guida di valenti professori, gli studi, su cui vegliavano, previdenti e provvide, la singolare intelligenza e la cultura materna.

Intanto andavano esplicandosi le sue tendenze alla metallurgica; il bimbo che si diletta a trascorrere ore intiere sulla passerella di Porta Nuova ad osservare le locomotive, imparandone i nomi, il meccanismo, le manovre, a nove anni sceglieva come regalo un libro: "BESSO - *Le grandi invenzioni antiche e moderne* .., ed a sedici anni chiedeva come premio di visitare i grandi stabilimenti francesi del Creuzot ed i migliori cantieri inglesi di Glasgow, New-Castle on Tyne, Manchester, Liverpool, ecc.

Nel 1885, quantunque figlio unico di madre vedova e perciò libero allora da qualunque servizio militare, seguendo la sua irresistibile vocazione, entrava alla Scuola Militare di Modena, uscendone dopo due anni col grado di sottotenente nel Reggimento Piemonte Reale Cavalleria, reggimento in cui parecchi suoi antenati si erano già distinti.

Dopo otto anni, durante i quali si segnalò per l'intelligente operosità, come risulta dal suo stato di servizio, e meritò la stima dei suoi superiori, l'amore dei colleghi, de' suoi soldati, rientrò nella vita civile per propugnare quegli ideali d'italianità che aveva intuito col ritorno alla fierezza romana ed all'industria nazionale.

In tutte le iniziative che ridondano a profitto di un popolo non ha peso la prosapia da sè sola, è necessaria anche la nobiltà dei sensi altruistici, ma quando queste due elette prerogative vanno insieme congiunte, scaturisce dal loro connubio una energia equilibrata e potente che, con fatto insuperabile, con bellezza innata di sensi e di modi, sospinge ad altezze eccelse. Da questo nobilissimo istinto eran guidate le energiche e fatiche azioni di quest'uomo, che noi oggi, per la storia, abbiamo esumato dal "Pantheon dell'Automobilismo Italiano ..

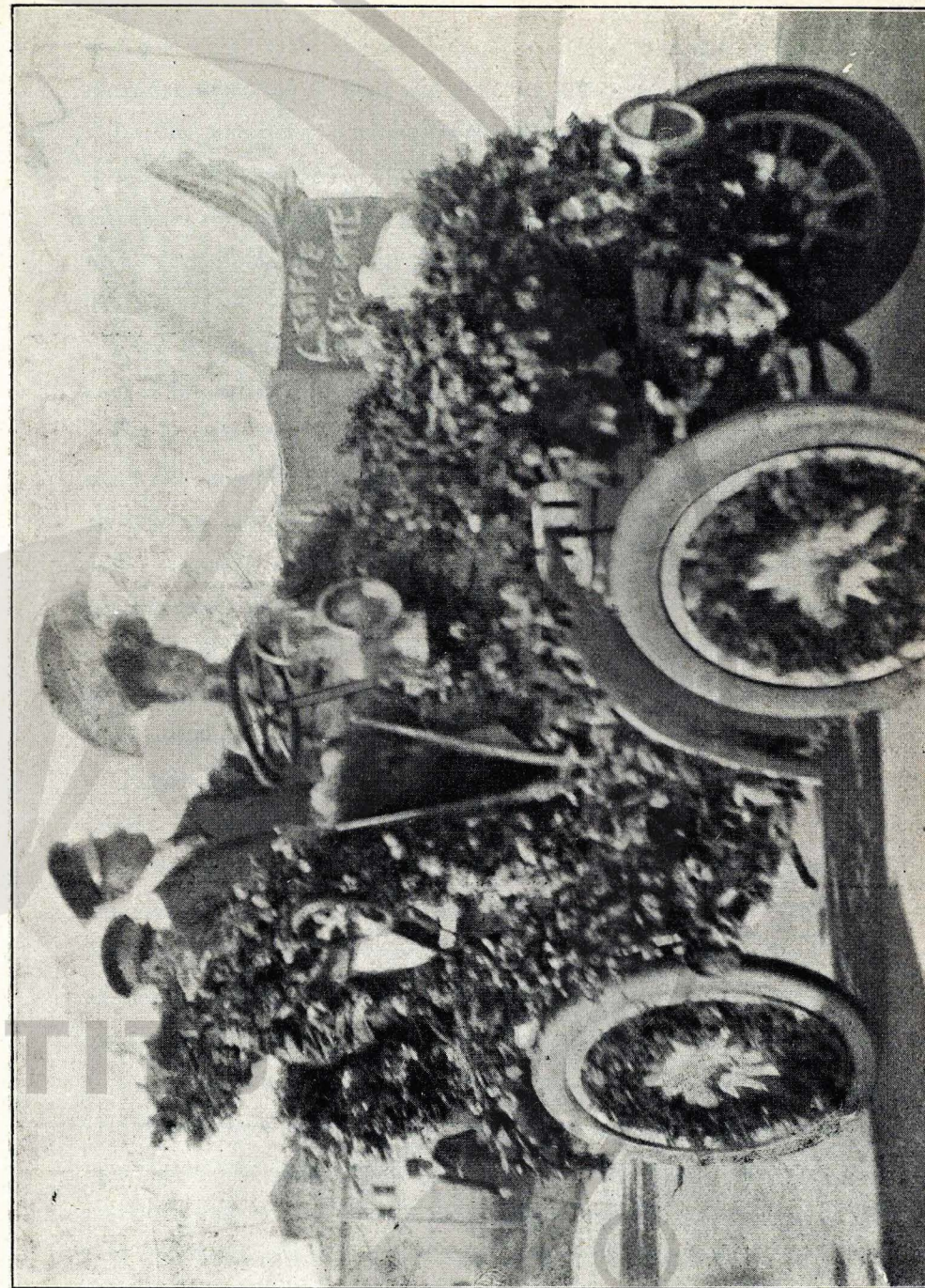
Egli sentiva in sè le ansie delle generazioni passate, per avere un veicolo che camminasse da sè, senza traino animale, aveva sviscerati tutti

i misteri del meraviglioso, nuovo veicolo, ne aveva intuito miglioramenti, modificazioni, e fortemente voleva che il suo diletto Paese ne avesse nell'industria il primato.

Nel Conte Emanuele di Bricherasio il valore degli avi e l'ingegno dedicato alla meccanica formarono una fusione mirabile: l'*Ideatore*. La concezione ardita e felice della sua mente, quella che doveva far la fortuna di migliaia di industriali, di operai, trovò allora attorno, nei più, un gran vuoto di diffidenza, nè egli si curò di vantarla, ma, nobilmente, la velò della più schietta modestia, e l'attuò nel Luglio del 1899, costituendo, in un con pochi aderenti, la FIAT, la prima Fabbrica Italiana d'Automobili.

L'appassionato studioso d'opere industriali affrontò e superò difficoltà gravissime ed un'attività senza pari, assidua, enorme; vincitore sul campo incruento del lavoro, della battaglia audace della sua iniziativa, non fu meno prode dell'Antenato vincitore dell'Assietta, e per conquistare la vittoria immolò un incruento sacrificio: quello della sua giovane vita. L'idea e la fondazione della Fiat fu l'atto più importante di questo nobile italiano non degenerare e che gli diede diritto d'essere segnato primo nel Pantheon automobilistico italiano, ma non fu il solo atto che lo segnalò e che lo rese meritevole del compianto di tutti. Egli fu, come dice il Comm. Goria Gatti, *pars magna* anche nelle altre due iniziative sorte dal ritrovo (al reparto destinato alla Mostra dell'Automobile nel 1898) dei più ferventi affezionati al nuovo mezzo di trasporto, e cioè: l' "Automobile Club", ed il periodico *L'Automobile*.

In qualità di Presidente del suddetto Club, l'unico riconosciuto all'estero, il Conte Emanuele di Bricherasio rappresentò l'Italia alla corsa Gordon Bennett ad Homburg, istituì ed organizzò la prima corsa in salita in Italia, la classica Susa-Moncenisio, e fu veramente grazie ai suoi sforzi se essa riuscì. Di questa iniziativa lodevolissima, la storia dell'auto-



Macchina Fiat che partecipò col Conte Emanuele di Bricherasio al primo Giro d'Italia nel 1902 ed al primo Corso d'auto infiorate.

mobilità registra le gloriose lotte, le restrizioni e proibizioni incontrate, e ciò non sminuisce il valore dell'iniziativa utile e decorosa per la Nazione.

La Fiat lentamente e faticosamente iniziava la sua ascesa, conquistando la fiducia del pubblico e l'ammirazione dei competenti, che nelle studiate macchine ravvisarono ben presto l'impronta della genialità latina nel gran Giro d'Italia promosso nel 1902 dal Club Automobilisti d'Italia - Torino.

Delle 32 partecipanti, nove erano macchine di marca Fiat e otto giunsero al traguardo dopo un percorso di 1800 chilometri.

Fra le macchine vittoriose era quella guidata da Emanuele di Briche-rasio che, con indomita tenacia, perseverò per quindici giorni nella gara ad onta di tutte le piccole avversità automobilistiche allora purtroppo molto frequenti, sacrificandosi persino a passare una notte sul Bracco, per mantenere la sua media oraria.

Nel 1903 il Ministro Tedesco nominava il Conte Emanuele di Briche-rasio membro della Commissione che formulò il primo Regolamento per la circolazione degli autoveicoli.

Quanto fu varia, molteplice la sua opera per lo sviluppo dell'automobilismo, per l'ascensione dell'Italia!

La vita di lui fu troppo breve per la " vastità del sogno ", che dinanzi alla sua mente perspicace brillava con sicurezza luminosa, facendogli intravedere la Patria veramente grande e libera quando fosse stata all'avanguardia del progresso e delle applicazioni dell'industria, non solo, ma avesse dato all'agricoltura tanto impulso da ricavare dal suolo suo ferace il grano necessario al proprio mantenimento. E mentre egli queste idee propugnava di continuo, lavorava per realizzarle praticamente ad ogni occasione, vagheggiando, per esempio, nel campo industriale, con intuizione rapida, penetrante e profonda, la sollecita costruzione di piccole automobili per i professionisti, pronosticando una fortuna per l'Italia

se l'avesse attuata prima dell'invasione americana, che voleva precedere ad ogni costo.

Nel palazzo di Bricherasio in Torino, una silenziosa, aurea sala è veramente sacra alla storia dell'automobilismo. Là vi sono tuttora, infatti, tavoli carichi di manuali, di cataloghi, di giornali, ed in uno scrittoio manoscritti che fanno fede del lavoro costante e fecondo del Conte Emanuele di Bricherasio. E quest'intenso lavoro per attuare i suoi ideali, l'inflessa applicazione agli studi, i doveri inerenti all'alto suo stato sociale, ne minarono la fibra, un dì sì gagliarda. Il 3 Ottobre 1904 l'Italia perdeva in Lui uno dei suoi figli più eletti.

In quella silenziosa sala, testimonio delle lunghe ore d'alacre operosità di lui, sta a ricordarlo un'opera di Lorenzo Delleani, riproducente il giovine Conte, circondato dai suoi confondatori, nell'atto di costituire la Fiat.

Momento veramente solenne quello che rivive nella grande tela! Momento che segna un'iniziativa audace quanto proficua e tutta adorna di morale bellezza, perchè il Conte Emanuele di Bricherasio aveva vagheggiata e voleva nella Fiat una fabbrica che s'imponesse per la qualità del materiale, per l'accurata esecuzione e per l'onestà in tutte le sue applicazioni.

Sotto il quadro commemorativo si legge un'iscrizione di Leonardo Bistolfi:

IL CONTE EMANUELE DI BRICHERASIO

IDEATORE E PROPUGNATORE PRIMO

DELLA PRIMA FABBRICA ITALIANA DI AUTOMOBILI, LA FIAT

NEL LUGLIO DEL 1899 INIZIA LA CORAGGIOSA E FECONDA IMPRESA

RACCOGLIENDO NEL SUO PALAZZO I SOCI FONDATORI:

CONTE ON. ROBERTO BISCARETTI, MARCHESE ALFONSO FERRERO DI VENTIMIGLIA

CAV. LUDOVICO SCARFIOTTI, CAV. GIOVANNI AGNELLI, AVV. GORIA GATTI

AVV. CESARE RACCA, CAV. MICHELE CERIANA MAINERI, SIG. LUIGI DAMEVINO



Lorenzo Delleani

Fondatori della FIAT

La "FIAT", che dopo cinque lustri di vita, è nell'ora luminosa d'un meriggio fulgido di gloria - nel Luglio 1899 ebbe i suoi albori nel pensiero e nell'azione del Conte Emanuele di Bricherasio che la iniziava in un coi qui effigiati.

1 Conte Emanuele di Bricherasio - a destra: Cav. Michele Ceriana - Cav. Giovanni Agnelli - Cav. Av. Ludovico Scarfiotti - Marchese Alfonso Ferrero di Ventimiglia - a sinistra: Comm. Avv. Cesare Garla-Gatti - Cav. Avv. Cesare Racca - Conte Settimio Roberto Biscaretti - Signor Luigi Damevino

se l'avesse attuata prima dell'invasione americana, che voleva precedere ad ogni costo.

Nel palazzo di Bricherasio in Torino, una silenziosa, aurea sala è veramente sacra alla storia dell'automobilismo. Là vi sono tuttora, infatti, tavoli carichi di manuali, di cataloghi, di giornali, ed in uno scrilloio manoscritti che fanno fede del lavoro costante e fecondo del Conte Emanuele di Bricherasio. È quest'intenso lavoro per attuare i suoi ideali, l'inflessa applicazione agli studi, i doveri inerenti all'alto suo stato sociale, ne minarono la fibra, un dì si gagliarda. Il 3 Ottobre 1904 l'Italia perdeva in Lui uno dei suoi figli più eletti.

In quella silenziosa sala, testimonia delle lunghe ore d'alacre operosità di lui, sta a ricordarlo un'opera di Lorenzo Delleani, riproducente il giovine Conte, circondato dai suoi confondatori, nell'atto di costituire la Fiat.

Momento veramente solenne quello che rivive nella grande tela! Momento che segna un'iniziativa audace quanto proficua e tutta adorna di morale bellezza, perchè il Conte Emanuele di Bricherasio aveva vagheggiata e voleva nella Fiat una fabbrica che s'imponesse per la qualità del materiale, per l'accurata esecuzione e per l'onestà in tutte le sue applicazioni.

Sotto il quadro commemorativo si legge un'iscrizione di Leonardo Bistolfi:

IL CONTE EMANUELE DI BRICHERASIO

IDEATORE E PROPUGNATORE PRIMO

DELLA PRIMA FABBRICA ITALIANA DI AUTOMOBILI, LA FIAT

NEL LUGLIO DEL 1899 INIZIA LA CORAGGIOSA E FECONDA IMPRESA

RACCOGLIENDO NEL SUO PALAZZO I SOCI FONDATORI:

CONTE ON. ROBERTO BISCARETTI, MARCHESE ALFONSO FERRERO DI VENTIMIGLIA

CAV. LUDOVICO SCARFIOTTI, CAV. GIOVANNI AGNELLI, AVV. GORIA GATTI

AVV. CESARE RACCA, CAV. MICHELE CERIANÀ MAINERI, SIG. LUIGI DAMEVINO.



Lorenzo Delleani

Fondatori della FIAT

La "FIAT", che dopo cinque lustri di vita - è nell'ora luminosa d'un meriggio fulgido di gloria - nel Luglio 1899 ebbe i suoi albori nel pensiero e nell'azione del Conte Emanuele di Bricherasio che la iniziava in un coi qui effigiati.

1 Conte Emanuele di Bricherasio - a destra: Cav. Michele Ceriana - Cav. Giovanni Agnelli - Cav. Av. Ludovico Scarfiotti - Marchese Alfonso Ferrero di Ventimiglia - a sinistra: Comm. Av. Cesare Goria-Gatti - Cav. Av. Cesare Racca - Conte Senatore Roberto Biscaretti - Signor Luigi Damevino.

Pure di Leonardo Bistolfi è la concettosa epigrafe apposta al monumento funebre con cui egli tramandò ai posteri le sembianze del giovane Conte :

QVI SOTTO IL SIMVLACRO
IN CVI L'INFINITA PIETÀ DELLA MADRE DOLOROSA
VOLLE EVOCATA L'EFFIGIE DEL SVO ELETTO
E IL PERPETVO LVTTTO ONDE SI CINSE IL CVORE STRAZIATO DEI SVOI
POSA LA SALMA DEL CONTE

EMANVELE CACHERANO DI BRICHERASIO

MORTO A 35 ANNI IL 3 OTTOBRE 1904
CHE SOTTO LA DIVISA DEL SOLDATO ALLA COSCIENZA DEL DOVERE
EDVCATA E TEMPRATA LA PRIMA GIOVINEZZA
ALL'ALTA NOBILTÀ DEL CASATO
ATTINSE QVINDI LE VOLONTÀ COSTANTI E LE FERVIDE ENERGIE
SDEGNOSE DELLE LVSINGHE DI COMODI FASTI
PER DIRIGERE LA VITA OPEROSA TROPPO BREVE PER LA VASTITÀ DEL SOGNO
MA FECONDA DI INIZIATIVE CORAGGIOSE E DI GENEROSE SPERANZE
ALLE CONQVISTE DELLA RIGENERATRICE NOBILTÀ DEL LAVORO
IMPONENDO ALLE GENTI DELLA SVA CASTA IL RISPETTO E L'AMMIRAZIONE
E AGLI VMILI L'AMORE
VMILE EGLI STESSO NELLA GRANDEZZA DELL'OPRARE
GRANDE NELL'VMILTÀ DEL VOLERE.

Allorchè in Italia, come si è fatto per l'aeronautica, si inaugurerà il " labaro „ dei pionieri dell'automobilismo, il nome del Conte Emanuele di Bricherasio avrà l'apoteosi che gli spetta.

Questo grande pioniere era nato a Torino, la bianca città del lavoro e della beneficenza, che l'ardita sua fondazione cominciò a rendere la patria dell'automobile.

LUIGI SECONDO TRECCA.







Stabilimento Tipografico
Teatrale e Commerciale
Torino



by a 650cc 4-cylinder engine, with 5mph (88km/h). It did not progress

r kit cars. Weight was 185lb (84kg)

r German-built Fafnir engine and he company also acted as agent for and agency had ceased by the end

; Ranger was an attractive looking rear-mounted engine was an 18bhp came from the Fiat 600D and all featured a folding windscreen and , and could seat four passengers. A er examples had 5-speedgearboxes drive and a locking differential.

ial end to the Hungarian microcar TOTORO. But it didn't matter to vered car between 1956 and 1960. mixed pig fat and chicken feather e result was a material which was ix of gull-wing and conventional Suspension came from Pannonia mous for their poor quality, every

made.
NG

F.H. (E) 1956-1960

Fábrica Hispano, Barcelona.

After the sale of HISPANO-SUIZA plants to PEGASO (ENASA), the company still continued its activity at a plant in Hostafranchs. They built two prototypes of new Hispano Suiza automobiles, one of them fitted with a Hugas body and Simca 1200cc engine. The technicians also developed a flat-4 engine in 1955, but then started the production of microcars, presented in 1956. Four types were offered, the F4 R with estate car body, the F pick-up, the J garden version, without doors, and the F2, a pick-up with or without a closed box. About 400 cars were made. The engine was a Hispano-Villiers single-cylinder of 9bhp. All these cars had independent front suspension, rack and pinion steering and hydraulic brakes. F.H. also sold the F5, with a twin-cylinder engine of 15bhp.

VCM

F.I.A.L. (I) 1906-1908

Fabbrica Italiana Automobili Legnano, Milan.

The F.I.A.L. was a light car powered by an 8hp vertical-twin or 10/12hp 4-cylinder engine. It was also known as the Legnano. Although production was small, two survive, one in the Museo dell'Automobile in Turin and another in Australia.

NG

F.I.A.M. (i) (I) 1924-1927

Fabbrica Italiana Automobili Motori, Turin.

This was a light car powered by a 750cc 2-cylinder 2-stroke engine.

NG

F.I.A.M. (ii) (I) 1978-c.1982

F.I.A.M., Coriano di Rimini.

The Johnny Panther was a 2-seater microcar powered by a 10bhp 124cc air-cooled Morini engine. It boasted all-independent springing, rear-wheel drive and automatic or 5-speed manual transmission, and could be bought with three or four wheels.

CR

FIAT (i) (I) 1899 to date

1899-1906 S.A. Fabbrica Italiana di Automobili, Turin.

1906-1943 S.A. Fabbrica Italiana Automobili Torino, Turin.

1943-1978 FIAT (Fiat) Società per Azioni, Turin.

1979 to date Fiat Auto S.p.A., Turin.

Not engineers and racing enthusiasts, but cold-blooded investors were the founders. Among them was 33-year-old Giovanni Agnelli, bearing a family name that has become identified with Fiat throughout his own and subsequent generations.

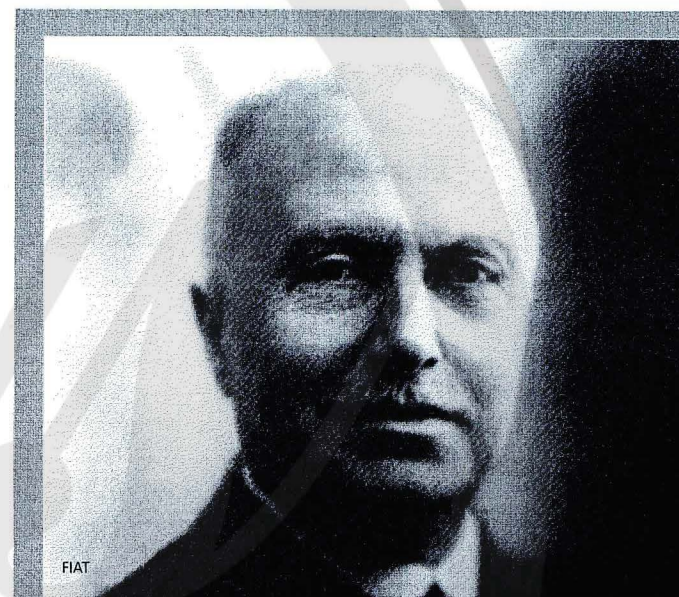
He was the one who had the management skills, the spark, however, came from Emanuele Cacherano di Bricherasio (1866-1904), an aristocrat and cavalry officer, but also a socialist. He had a vision of the automobile, not as the plaything of the idle rich, but as the answer to all the world's social problems: jobs for the masses, personal mobility for all, and a source of wealth to be tapped for welfare.

He was active in Turin's fledgling retail auto business, and on 1 July 1899, met in his home with a group of investors to draw up the papers of incorporation

offering 4.2hp at 800rpm, later with 83/cc units putting out 5 to 6hp at 1000rpm. Aristide Faccioli was replaced in 1901 by Giovanni Enrico. Cesare Momo and Lauro Bernardi were also on Fiat's engineering staff in 1902. In 1901 Fiat produced 80 8hp cars with front-mounted 1082cc vertical-twin engines, and the first 4-cylinder model appeared later that year, a 12/16hp 3768cc unit, supplemented by a 4181cc 16/20hp model in 1903. These cars seemed to follow along Panhard lines, but from 1904 onwards the Mercedes, influence was evident in all Fiat products.

Fiat produced 135 cars in 1903, but the investors had to wait for their returns. Fiat lost 18,000 Lire in 1900 and 10,000 Lire in 1901. The company broke even in 1902 and 1903, and paid its first dividends in 1904. Fiat's capital stock had been raised from 800,000 to 9 million Lire in 1900, but it was never fully paid up, which resulted in a lawsuit in 1906 against several Fiat directors for stock fraud, and it took over two years before they were cleared. New statutes were written on 18 March 1906, and the name Fiat was registered as a trade mark.

No dividends were paid in 1907 or 1908, but the entire capital stock was paid



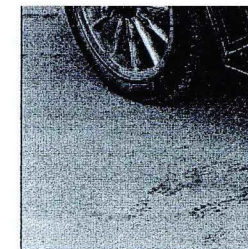
AGNELLI, GIOVANNI (1866-1945)

He was born in the small Italian town of Villar Perosa on 13 August 1866, into a wealthy family whose fortune stemmed from the lumber trade. An only son, he attended a district school in Pinerolo until 1877 and later studied - with the monks - at San Giuseppe College in Turin.

In 1884 he entered the Military Academy of Modena and was commissioned into the Cavalry two years later. After a six-year military career, he resigned to look after the family estates and investments.

In 1899 he was a co-founder of Fiat, as well as a prominent shareholder and the company's secretary. He gained majority control of Fiat in 1906 and was named Cavaliere del Lavoro in 1907.

To Agnelli, Fiat was not just a motor vehicle manufacturer, but an organisation engaged in all forms of transport (and even beyond). Aero-engine



1899 Fiat (i) 3 1/2hp vis-à-vis. NATIONAL MOTOR MUSEUM

up in 1908. By the end of the cars a year.

Guido Fornaca replaced C the following years, T-head

production began in 190 locomotives and rolling stock own steel foundries. He had cars, and promoted local priorities for the Fiat 15 Ter to production of Fiat trucks b plant at Guadalajara in 19 Polski-Fiat production going

He purchased the NSU ca Fiat and put up financial ba and produce Fiat-origin ca assembly at Crayford in 19

Leaving the day-to-day m he was elected Senator in 19 interests at the highest level, of Isotta-Fraschini in 1929 building permit for an asse of Alfa Romeo in 1933. Agri Mussolini wanted Alfa Rom operate under state governa Agnelli established IFI (Is a family holding mainly in market fluctuations.

When Agnelli visited the the honoured guest of Henri

In Rome, he was pragmatic military contracts for Fiat bombing in 1942 and the with the anti-fascist movem to prevent German looting.

Worn out, he died in his T He married Clara Boselli official in the Navy. They h (1892-1935).

JPN