BIANCHI

1912

SOCIETÀ ANONIMA

EDOARDO BIANCHI

CAPITALE L. 3.000.000
VERSATO ,, 2.500.000

MILANO

AMMINISTRAZIONE:
VIALE ABRUZZI, 16

Indirizzo Telegrafico: AUTOVELO - MILANO

TELEFONI: N. 70-39 70-40

Filiale: **MILANO** - Via Dante, 9 TELEFONO: 10-91

Depositi: **TORINO** - Via Roma, 2 TELEFONO: 15-62

» **BARI** - Via Putignani, 69-71

1912

IL PRESENTE CATALOGO ANNULLA TUTTI I PRECEDENTI

Prem. Stab.
G. MODIANO & C.
MILANO

LA NOSTRA STORIA

LA nostra storia si intreccia e si identifica alla gloriosa evoluzione dei veicoli meccanici la cui trionfale parabola può dirsi che sorga dal rozzo e pesante velocipede attingendo traverso l'Automobilismo le odierne audacie scientifiche del dirigibile e dell'aeroplano.

Questa ascesa sorprendente, la nostra Ditta l'ha seguita passo per passo: più che assistervi l'ha vissuta da attrice diretta.

Le origini dell'industria e della pratica ciclistica ed automobilistica furono contrastate: bisognava, per procedere innanzi, per giungere alle meraviglie della presente locomozione individuale, debellare man mano tutte le difficoltà e vincere sopratutto l'avversione della folla.

E la **Casa Bianchi** fu in questo senso non soltanto un ente industriale e commerciale, ma un tangibile simbolo di fede incrollabile, una voce infaticata di divulgazione convincente. Questa opera tenace di propaganda essa la estrinsecò con l'eloquenza irresistibile dei fatti.

Il fidente ardire commerciale, la diligenza, la costanza e la genialità del lavoro, lo spirito d'emulazione costruttiva che incalza le nostre ricerche a gareggiare con le innovazioni venute dall'Estero e sovente a precorrerle, costituiscono un patrimonio materiale e morale non indifferente che la nostra Ditta ha tributato all'incremento ed al progresso del ciclismo e del motorismo.



Non è quindi senza ragione che noi affermiamo come la storia dei veicoli meccanici si confonda con la nostra storia e come, evocando i fatti della **Casa Bianchi,** non si possa fare a meno di narrare la serie dei fastigi traverso cui passarono gli sports dell'industria.

Chi si ricorda del vecchio velocipede? Vogliamo alludere a quel grossolano e massiccio strumento di legno che verso il 1870, grazie alla istituzione dei pedali inventati dal fabbro Michaux, poteva come mezzo di trasporto, rappresentare un grado appena al disopra d'una modesta carretta. Eppure il velocipede ebbe i suoi ferventi apostoli.

Il 3 Dicembre di quello stesso anno il *Veloce-Club* Milanese indiceva una corsa lungo i bastioni della città, corsa vinta da un noto industriale Milanese.

Il velocipede constava di due ruote cerchiate di ferro, aventi eguale diametro. Erano, naturalmente, incomodi e costosi, ragioni per cui se ne vedevano pochissimi in giro e quei pochi non mancavano mai d'essere salutati al loro passaggio da un fuoco di fila di lazzi schernitori.



Nè ci fu verso in un intero decennio di poter placare la antipatia intransigente contro il povero progenitore della popolarissima bicicletta. Si era nel 1880. Dall' Inghilterra,

patria dell'acciaio, giungevano intanto i primi bicicli metallici. Il fatto che tutti hanno presente la foggia di queste macchine, ci dispensa da una minuziosa descrizione. Era il primo passo dell'evoluzione ciclistica e parve allora un salto prodigioso, una vera rivoluzione. Eppure oggi, dopo un trentennio soltanto, il biciclo appartiene all'archeologia e gode i riposati onori del museo. Fu in quel tempo che i pochissimi costruttori Italiani accolsero il biciclo e si diedero a fabbricarne d'ogni tipo e dimensione.



Fra costoro anche la **Casa Bianchi,** intuendo l'immenso successo che a quella forma di locomozione destinava l'avvenire, dava principio nel 1885 alla propria esistenza intraprendendo la costruzione di bicicli e tentando con successive prove, correzioni, miglioramenti, di imprimere un sigillo di originalità ai suoi iniziali prodotti.

Dalla famiglia gigantesca e mostruosa dei bicicli, specie di fauna antidiluviana, derivarono le macchine *Safety* o bicicli di sicurezza.



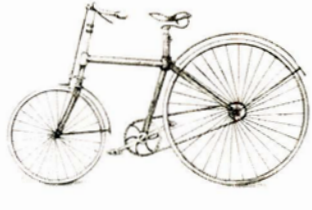
Ridotto il diametro della ruota anteriore, supplendo al diminuito sviluppo dinamico con l'applicazione della catena inventata poco tempo prima dall'operaio francese Vincent e con l'abbassamento dei pedali, si era compiuto un progresso nel senso di ridurre la difficoltà ed i pericoli d'una specie di acrobatismo sportivo.

Era passato un anno e la **Bianchi** s'affrettò ad adottare la nuova disposizione; ma fu solo per esperimentarne i difetti e l'impraticità che le venivano dal peso soverchio e dalla macchinosa complessità dei congegni. Infatti nel 1886 studiava un modello di piccolo biciclo le cui ruote, di modesta dimensione, erano caratterizzate da un leggero divario essendo l'anteriore più piccola.



Non andò molto che si modificò il tipo sopracitato con una nuova concezione basata sulla perfetta eguaglianza delle due ruote. Finalmente la *bicicletta* era nata! Ma il pubblico che aveva schernito il barocchismo estetico dei primitivi bicicli e che via via era andato poscia famigliarizzandone lo sguardo, non seppe apprezzare il gusto e la praticità della novella invenzione. Tanto sono ostinati i pregiudizi conservatori dell'abitudine!

Per propugnare il nuovo metodo, per abbattere gli assurdi preconcetti che l'avversavano, non c'era che un mezzo, un mezzo infallibile; quello di dimostrarne gli enormi vantaggi affrettandone e moltiplicandone i miglioramenti.



Fu una lotta impegnata concordemente dagli *Sportmens* intelligenti da un lato e dai molti fabbricanti Inglesi e da qualche Casa Italiana — fra cui la nostra — dall'altro.

Lo studio assiduo, amoroso, accanito della bicicletta, studio che portò successivamente alla riduzione dell'altezza delle ruote, all'adozione del telaio a croce, dello

sterzo a due punte, ed indi a quella disposizione armonica e razionale come un Teorema d'Euclide che è il telaio rettangolare con lo sterzo tubolare, furono il nocciolo essenziale ed il frutto di questa coraggiosa e benemerita crociata.



Nel 1888 la **Casa Bianchi** presenta la prima bicicletta a gomme pneumatiche. Il principio era venuto come tutti sanno dall'Inghilterra, ma l'averlo immediatamente abbracciato, apprezzandone i progressi sulle antiche gomme piene e tubolari le quali cagionando trepidazioni e scosse brutali riuscivano antiigieniche pel ciclista e rovinose per la macchina, dimostra non poca sagacia pei tempi che correvano.





La bicicletta **Bianchi** a gomme pneumatiche — fasciate sul cerchio e formante un sol tubo grosso — si impose in breve per la sua andatura elastica, uguale, e silenziosa. Una gara ardente di perfezionamenti riguardo alle gomme si accese fra gli industriali che pervennero al pneumatico smontabile, eliminando così le enormi difficoltà che opponevano le riparazioni.





Con la bicicletta che s'apprestava a conquistare le folle distruggendo le ultime riluttanze, anche la **Casa Bianchi** entra trionfalmente in un periodo di sviluppo vittorioso, ciò che rende necessario il trasferimento della sua ancor piccola officina in via Borghetto.



Siamo nel 1890. Il veicolo sospetto e criticato è divenuto la regina bicicletta che penetra ovunque e che su tutti incontrastabilmente stende la propria feconda e civile sovranità, non soltanto come sorgente delle più squisite e sane voluttà sportive, ma anche come mezzo pratico quotidiano universalmente riconosciuto ed in uso.



Si schiude il periodo aureo ed indimenticabile delle corse alle quali si precipitano corridori e pubblico con appassionata arditezza





d'epopea. Nel tempo stesso sorge il Touring ad avviare ed incanalare l'esercizio ciclistico verso i grandi e liberi viaggi. Alla bicicletta sono spalancate le porte del commercio e nella gara fierissima di concorrenti che vi s'impegna, la Bianchi prende trionfalmente la testa, senza mai più in seguito lasciarsi sopravanzare.

Ecco frattanto fare la sua apparizione un veicolo a tre ruote, forma ibrida alla quale sorride poca fortuna; ma che assume il compito di fungere da termine di passaggio fra il ciclismo e l'automobilismo. Il motore a scoppio allora inventato fece le prime prove su uno di questi tricicli di struttura però un

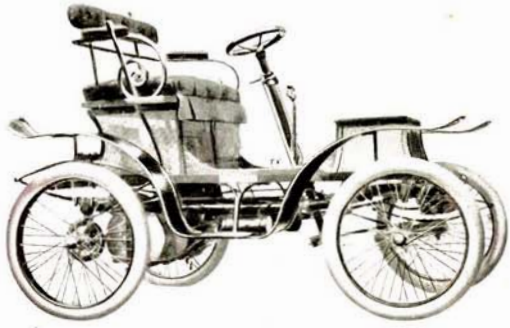




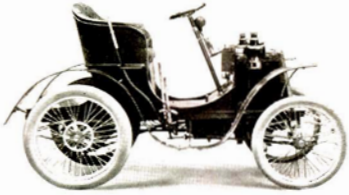
poco più poderosa. L'evoluzione incalza rapida, febbrile, stupefacente. Dal triciclo al quadriciclo il passo è breve, dalla motocicletta (questa draisienne del motorismo) alla vettura automobile non v'è che un balzo. La **Casa Bianchi,** che s'era degnamente affermata e distinta con perfezionati e pregevoli tipi di tricicli, quadricicli a motore, e motociclette non tarda a schierarsi con l'avanguardia della costruzione automobilistica, affiancandosi alla prima Ditta Germanica ed alla prima Ditta Francese che creavano la vettura senza cavalli.



In tal modo la radiosa traiettoria iniziata dal biciclo si avventa con l'automobile verso lo *zenith* della sua gloria e nel 1897 la **Casa Bianchi** fa uno studio di piccole vetture, la cui prova sorte nell'anno dopo con esito dei più lusinghieri. Di miglioramento in miglioramento, di progresso in progresso, partiti dalle modeste vetture ad un cilindro e di 3 e 5 HP, si giunge con una successione vertiginosa di conquiste tecniche, alle vetture a due e quattro cilindri animate

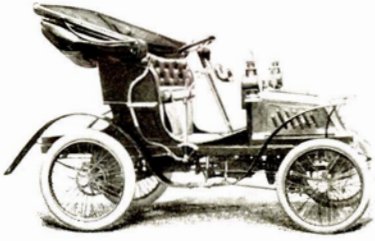


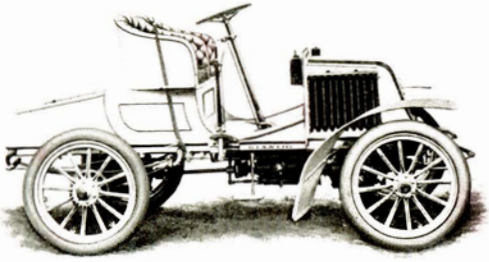
Primo tipo di vettura Bianchi con motore del modello per triciclo ad un cilindro - raffreddamento a mezzo di alette trasmissione con ingranaggi.



Tipo di vettura Bianchi con motore ad un cilindro della forza di 5 HP - raffreddamento ad acqua per termosifone - trasmissione a cardano.

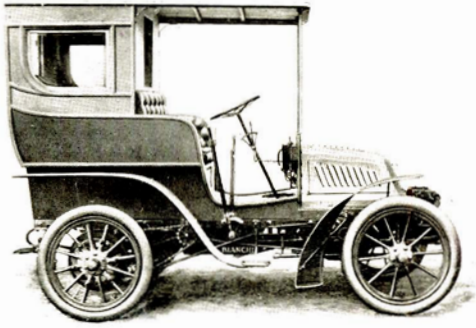
Tipo di vettura Bianchi con motore ad un cilindro della forza di 6 HP - raffreddamento ad acqua per mezzo di una pompa - trasmissione a cardano.

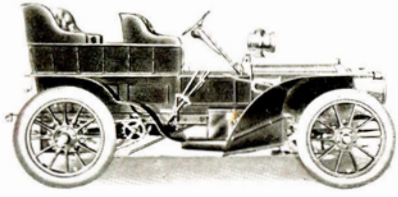




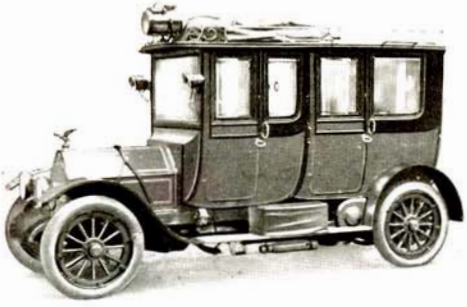
Tipo di vettura Bianchi con motore ad un cilindro della forza di 8 HP - raffreddamento a termosifone e trasmissione a cardano - quattro velocità.

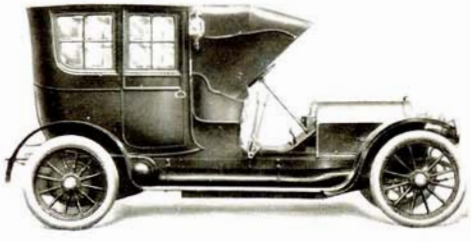
Tipo di vettura Bianchi con motore a due cilindri della forza di 10 HP - trasmissione a catene - raffreddamento per mezzo di una pompa e radiatore ad alette - quattro velocità - telaio in legno armato.

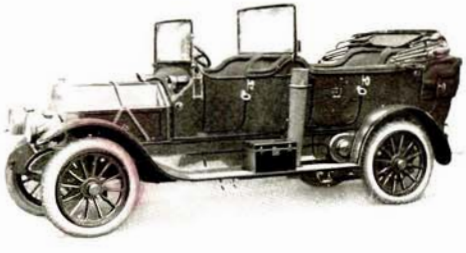


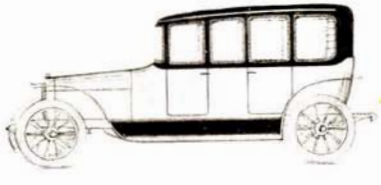


Tipo di vettura Bianchi con motore a quattro cilindri - radiatore a nido d'api - trasmissione a catene - quattro velocità - accensione con magnete a bassa tensione - telaio in lamiera imbottito.







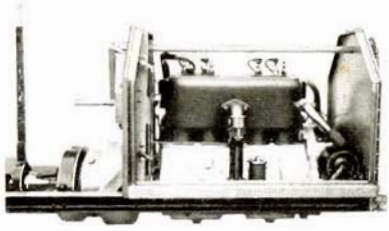


Vari tipi Bianchi moderni di carrozzeria su chassis con motore da 20/30 e 40/50 HP a quattro e sei cilindri con magnete ad alta tensione.



Carro Bianchi speciale auto-pompa - motore 40/40 HP - pompa della portata di 1200 litri al minuto - adottato da diversi corpi di Pompieri.

dalla gigantesca potenza dei cento cavalli. Nè qui si arresta l'eclettica passione creatrice della **Casa Bianchi**. Le sue vetture pompieri sono le preferite ai più rigorosi concorsi. Essa ha conquistato il suolo e corre col pensiero e con l'azione al dominio delle onde. I suoi motori per imbarcazioni sono reali capi d'opera.



Ed in questi anni non istà un momento dal produrre e dal lanciare le sue macchine nella mischia furiosa delle battaglie sportive. Le sue fulminee vetture da corsa si mettono in linea ai traguardi delle gare più solenni e celebrate che si disputano tanto in Italia che all'estero dal 1904 al 1911 classificandosi degnamente.



Ecco un succinto stato di servizio. Non sono che pochi nomi e poche cifre, ma che rammentano amplessi turbinosi di intere contrade cinte dal volo fuggiasco delle macchine e giostre rombanti di combattimenti formidabili e famosi e che fanno echeggiare squilli di giusto orgoglio per la nostra Ditta il cui nome fu sempre onorato e distinto.

CORSE AUTOMOBILISTICHE: Grande concorso automobilistico 1904 — Coppa d'oro nel 1906 — Circuito di Verona nel 1907 — Record Padova Bovolenta nel 1907 — Coppa dell'Imperatore al Taunus nel 1907 — Circuito di Brescia nel 1907 — Coupe Golf (Inghilterra) 1907 — Circuito di Bologna nel 1908 — Corsa Semering (Austria) nel 1908 — Briarcliff



Race New York 1909 — Record del miglio Modena nel 1909 — Terza Coppa Montagu a Brooklands (Inghilterra) 30 giugno 1909 — Kartell-Sternfahrt a Dessau (Germania) nel 1911 — Course sur L'Albis a Zurigo, 1911.

CORSE CANOTTI: Monte Carlo nel 1910.

Non parliamo del ciclismo: fu un impeto diuturno a testa bassa con tutti e contro tutti nel fitto di battaglia più popolare ed emozionante, fra uno spesseggiare balenante di clamorose vittorie, onde la celebrità della bicicletta **Bianchi** invase sovranamente tutte le Regioni d'Italia ed intimò il rispetto e la considerazione ai concorrenti stranieri.



Elencare i nostri successi dall'inizio memorabile delle vittorie mondiali riportate da Giovanni-Fernando Tommaselli sulla pista di Parigi ove nel 1899 rapiva all'aristocrazia dei corri

dori mondiali il *Grand-Prix de Paris*, alle recenti dell'anno 1911; *Giro d'Italia, Campionato Italiano, Roma-Napoli-Roma*, sarebbe oltrechè una interminabile fatica, un grave torto recato alla buona memoria del lettore.



Corsa Km. 600 (1903) vinta da Rossignoli.

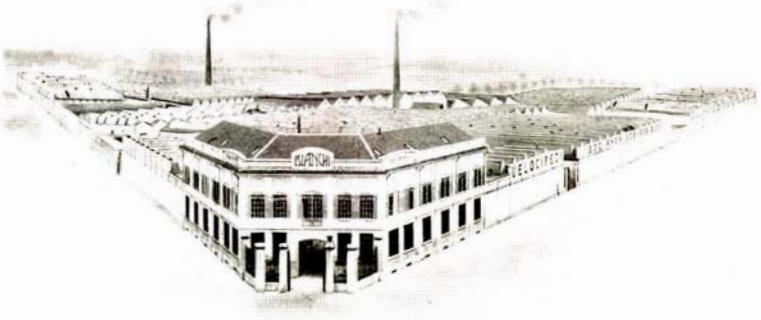
Infine, contemporaneamente al tumulto delle lotte sportive, la vigile rivalità che andò esplicandosi fra i costruttori nel raccoglimento dei più importanti *Salons* di Parigi, Londra, Torino, Milano, delle Esposizioni automobilistiche tenutesi a Berlino, Vienna, Pietroburgo, Madrid, New-York ecc., trovò la **Bianchi** in prima linea mietendo onorificenze cospicue e suffragi di unanime ammirazione per la genialità e la semplicità de' suoi motori, per l'equilibrio snello e gagliardo de' suoi *châssis* e per l'eleganza ed il *comfort* delle sue carrozzerie.

Bastino a dimostrarlo i tre Gran Premi riportati alle Esposizioni di Milano nel 1906, di Buenos Aires nel 1910, e recentemente a quella di Torino. Mancava un ultimo elemento da ottenere dopo la terra e l'acqua: il cielo. E la **Casa Bianchi** s'affrettò ad apprestare un motore per dirigibile che, presentato all'Esposizione aereonautica di Milano, riscosse i più alti encomi e si aggiudicò la coppa *Leonino Da Zara*.

Questa in rapido scorcio, la nostra storia. Se nella narrazione un po' di ambiziosa iattanza fa capolino, pensi il lettore ch'essa risulta il ricordo di 27 anni di lavoro e di lotte, 27 anni d'ansie e di speranze coronate finalmente dalla eccellenza commerciale e costruttiva della nostra Ditta, dalla invidiata fama industriale e della apoteosi di quelle macchine a cui ha consacrato la fede e le energie.



VEDUTA
DELLE OFFICINE BIANCHI



VIALE ABRUZZI - Riparto Automobili e Amministrazione.
VIA PLINIO - Riparto Velocipedi.
VIA NINO BIXIO - Riparto Carrozzeria.

CONDIZIONI GENERALI DI VENDITA

PREZZI. I prezzi esposti nel Catalogo si intendono per merce resa franco stazione di Milano, o al Magazzino dei nostri rappresentanti contro pagamento **per contanti.**

ACCESSORI. Le nostre macchine sono montate con selle originali Brooks:

I tipi **A** - **D*bis*** - **D²** - **D²*bis*** - **E** con sella B 18
,, **D¹** - **S** - **Racer** - **M** ,, ,, B 17 Champion
,, **N** - **S¹** ,, ,, B 11
,, **B** - **R** ,, ,, B 10
,, **Militare** - **G** - **T** portano selle di diversa marca.

Tutte le nostre biciclette, eccetto i tipi **G** - **T**, sono montate con catene Renold.

Nel prezzo di catalogo sono compresi i seguenti accessori: la Borsetta, le Chiavi, l'Oliatore, la Pompa e Porta-pompa; sono esclusi: il Fanale, il Campanello e qualunque altro tipo di **accessorio.**

SPEDIZIONI. Le spedizioni si fanno a **tutto rischio e pericolo del Committente;** ove non sia prescritto altro, l'imballaggio è di sola tela ed è compreso nel prezzo d'acquisto; a richiesta si fornisce la macchina con imballaggio in gabbia di legno e verrà fatturato **Lire 3,50.**

PAGAMENTI. Il pagamento s'intende per pronta Cassa e cioè un terzo all'atto della commissione e la rimanenza contro assegno ferroviario.

RECLAMI. I reclami debbono essere fatti entro otto giorni dal ricevimento della merce.

Per qualunque contestazione dipendente dalla interpretazione od esecuzione dei contratti di vendita, sarà competente la sola autorità giudiziaria di Milano.

Tutte le condizioni sopradescritte si intendono accettate col fatto di aver ritirata la merce.

GARANZIA

TUTTE le **Biciclette** portanti la nostra marca sono vendute con garanzia di 12 mesi dalla data di consegna, per tutti i vizi di costruzione risultanti da difetto di materiale o di fabbricazione. Questa garanzia è limitata alla riparazione *gratis* della macchina, resa franca di spesa al nostro Stabilimento: Viale Abruzzi, 16.

Non si garantiscono i guasti provenienti da naturale deperimento, da uso anormale, da trascuranza, o da casi fortuiti.

Preveniamo la clientela che non garantiamo le selle, i cerchi di legno e le catene, pure usando le migliori in commercio, giacchè la loro durata varia a seconda dell'uso.

Anche quest'anno tutte le nostre Macchine sono montate con pneumatici speciali fabbricati dalla Ditta Pirelli & C. punzonati con marca Bianchi. - Per la loro garanzia vale esclusivamente quella che concede la Ditta Pirelli e noi, come per il passato, non ci assumiamo alcuna responsabilità per gli eventuali difetti di costruzione. Perciò preghiamo la nostra Clientela di rivolgersi direttamente all'Agenzia Pirelli per gli eventuali reclami.

La suddetta Casa però non garantisce i tubolari - le smontabili sezione $^1/_4$ e le camere d'aria montate su cerchi di legno.

Ogni **Bicicletta** sarà **munita** di un **attestato di garanzia** da noi firmato e non sarà valido se non controfirmato da un nostro Agente esclusivo.

Esigere su ogni **Macchina** le nostre **marche di fabbrica depositate** e registrate.

DETTAGLI
DEI
VELOCIPEDI BIANCHI



N. 2



N. 1



N. 3



Ingranaggio applicato ai modelli extra lusso S - S¹ - M - N - Racer - R - E



N. 4



Ingranaggio applicato ai modelli A-D¹-D²-D²bis-Dbis-S-T-Militare.



N. 5

DETTAGLI
DEI
VELOCIPEDI BIANCHI





Forcellino brevettato
per la facile e rapida smontatura
della ruota posteriore
applicato
sulla bicicletta da corsa su strada
Modello M
(cambio del palmer in un minuto)



BIANCHI

Copertura di Gomma Pirelli-Bianchi montata sui vari modelli di biciclette.

MARCHE DEPOSITATE

DELLA

SOCIETÀ EDOARDO BIANCHI

Fornitrice della Real Casa



Marca originale
BIANCHI
che distingue i modelli
B - R - S - S¹ - N -
Racer - E - M

Marca originale
BIANCHI
che distingue i modelli
A - D¹ - D² - D² *bis*
G - T - D *bis* - Militare





I Bersaglieri alle grandi manovre 1911 in Piemonte.



Indispensabile ai corpi militarizzati, volontari ciclisti e per uso industriale.



Macchina piegata pronta per mettere in ispalla.

MODELLO
MILITARE

Telaio e forcella elastici. Ruote mm. 600×38 (24×1 $^{1}/_{2}$). Gomme piene. Telaio pieghevole a mezzo di due cerniere con spallacci per mettere in ispalla la macchina. Altezza cent. 56. Freno anteriore, interno, al cerchio. Peso circa kg. 15.

Prezzo
L. **460.**



Giro d'Italia. Ascesa al Colle di Sestrieres.



TIPO TOURISTA

a due freni al cerchio, ruota libera
e parafanghi smontabili.

Prezzo L. **325.**

MODELLO **– A –**



Giro d'Italia. D. Beni passa primo al traguardo di Bologna.



TIPO LEGGERO

da corsa su strada con freno alla gomma.

A richiesta si fornisce anche verniciato in celeste.
Aumento di L. 20 per ruote legno con palmer.

Prezzo L. **285.**

MODELLO **– D[1] –**



Rifornimento ad un controllo a firma.

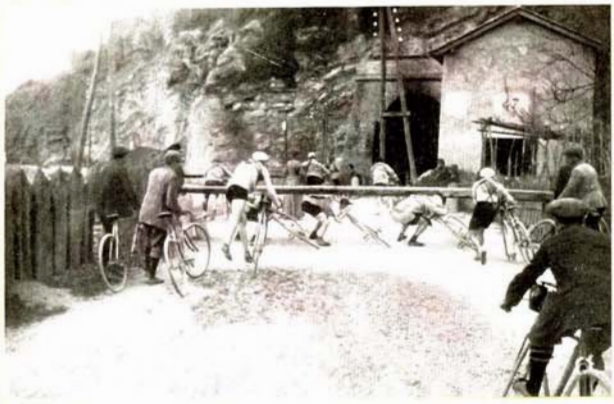


TIPO LEGGERO DA VIAGGIO
con freno al cerchio anteriore.

Con parafanghi smontabili aumento L. 10.

Prezzo L. **285.**

MODELLO — **D²** —



Corsa Milano-S. Remo. Un passaggio a livello.



TIPO LEGGERO DA VIAGGIO

con due freni al cerchio e ruota libera.

Con parafanghi smontabili aumento L. 10.

Prezzo L. **325**.

MODELLO — **D**$^{2\ bis}$ —



Giro d'Italia. Partenza tappa Genova-Oneglia.



TIPO DA VIAGGIO

con copricatena, due freni al cerchio,
ruota libera e parafanghi.

Prezzo L. **375**.

MODELLO — **D** bis —



Arrivo di Beni nel Campionato Italiano.



TIPO EXTRA LUSSO LEGGERO

da corsa su strada con freno alla gomma.

A richiesta si fornisce anche verniciato in celeste.
Aumento di L. 20 per ruote legno con palmer.

Prezzo L. **360**.

MODELLO **– S –**



Equipe vincitrice del Giro d'Italia - 1911.



TIPO " GIRO ITALIA „ SPECIALE DA CORSA SU STRADA

Modello adoperato dall'Equipe Bianchi in tutte le gare ciclistiche. Ruote di legno con palmer, forcellino posteriore brevettato per il facile e rapido cambio del palmer (v. dettaglio a pag. 15), mozzo posteriore a due pignoni pel cambio di moltiplica. Verniciato in celeste. A richiesta si fornisce anche verniciato in nero.

Prezzo L. **390.**

MODELLO **– M –**



D. Beni Camp. Ital. - Corsa in Pista a Milano - Arrivo di Beni corsa Roma-Napoli-Roma.



TIPO EXTRA LUSSO LEGGERISSIMO
da corsa su pista,
cerchi in legno e gomme palmer.
Verniciata in colore celeste.

Prezzo L. **360.**

MODELLO **RACER**



Passaggio ad un rifornimento volante.



TIPO EXTRA LUSSO LEGGERISSIMO DA VIAGGIO
con freno speciale interno alla gomma,
montato esclusivamente con palmer
e manubrio in alto.

Prezzo L. **400**.

MODELLO — **S**[1] —



Giro d'Italia - Sulla vetta del Colle di Sestrières (m. 2035).



TIPO EXTRA LUSSO LEGGERO DA VIAGGIO

con due freni al cerchio e ruota libera.

Con parafanghi smontabili aumento L. 10.

Prezzo L. **390**.

MODELLO **— N —**



I concorrenti della Milano S. Remo all'imbocco della Galleria del Turchino.



TIPO EXTRA LUSSO

a due freni al cerchio, ruota libera,
copricatena e parafanghi.

Prezzo L. **460**.

MODELLO **– R –**



Corsa Milano S. Remo - Salita al Turchino.



TIPO EXTRA LUSSO DA VIAGGIO
con mozzo a due velocità, due freni al cerchio
e ruota libera.
Con parafanghi smontabili aumento L. 10.

Prezzo L. **460**.

MODELLO **– B –**



Corsa Milano S. Remo - Passaggio di Celle Ligure.



TIPO EXTRA LUSSO SPECIALE PER SIGNORA

con due freni al cerchio e ruota libera.

Prezzo L. **390**.

MODELLO **– E –**



Telai di centimetri 46-48-50-52. Ruote di centimetri 60

Prezzo L. **185**.



Telai di centimetri 44 - 46 - 48
Ruote di centimetri 60.

Prezzo L. **200**.

MODELLO **G**
PER RAGAZZI

MODELLO **T**
PER GIOVANETTE



USCITA DEGLI OPERAI DALLO STABILIMENTO BIANCHI.

STABILIMENTO
ARTISTICO
G. MODIANO & C.
MILANO
VIA P. CANSOLOTTA, 52