



R.F.O.
WEALTH ADVICE

X



La selezione delle pagine del Quaderno X di R.F.O. permette di cogliere fin da subito l'unicità di questo portafoglio storico di titoli di credito.

Si tratta di una raccolta dedicata al settore delle costruzioni navali e di alcune imprese armatoriali attive tra l'ultimo quarto dell'800 e la prima metà del '900.

Il suo esame coinvolge tutti gli elementi culturali paralleli alla storia dell'umanità, all'evoluzione e al cambiamento della società di quell'epoca.

Nell'evocare storia, design, stile, trasporti e viaggi affiora pienamente l'impatto geografico, culturale e finanziario che hanno avuto nel mondo le compagnie di navigazione.

Non può sfuggire all'occhio attento del cultore la varietà di considerazioni di carattere estetico: i titoli furono stampati con motivi e decori grafici di alta qualità, spesso affidati ai più quotati laboratori di incisione della Penisola, passando da Palermo a Trieste e a Genova, per tutta la seconda metà dell'Ottocento e i primi decenni del Novecento.

Accanto al piano estetico, spesso non disgiunto, quello industriale, che evidenzia il ruolo delle imprese di navigazione nello sviluppo delle progettazioni e del design industriale ed i modelli di business del periodo d'oro dei trasporti e dei viaggi per mare.

Dall'origine dei famosi "viaggi oceanici" alla creazione dei modelli di navi e di flotte si assiste all'invenzione di mode e di arredi navali, alla storia di trasferimenti sistematici su grandi rotte dei generi alimentari, dei manufatti industriali, delle materie prime e delle forze lavoro, ma anche delle opere d'arte.

Il quadro evolutivo di una delle cinque macro-categorie delle imprese dei codici commerciali europei attesta la rivoluzione e il progresso mondiale determinati dal trasporto e dal viaggio.

Una testimonianza che passa dalla storia dell'economia alla storia dell'industria, dalla storia del credito al mercato azionario e obbligazionario, in una prospettiva che travalica ogni scelta nazionale per un più ampio anelito internazionale.

La collezione illustra le trasformazioni cui andò soggetta l'industria navale italiana tra vela e vapore nell'ultimo quarto dell'Ottocento e nel primo del Novecento e il coraggioso sforzo evolutivo compiuto in particolari aree nonostante l'arretratezza rispetto al settore marittimo e industriale navale inglese, tedesco e francese.

Alcuni dei titoli presentati rimandano a non indolori accorpamenti intervenuti tra il primo e il terzo decennio del Novecento per razionalizzare l'eterogeneo panorama armatoriale italiano.

Il percorso espositivo attraversa un'epoca che ha decretato progresso e successi, creazioni di immense fortune o disfatte patrimoniali clamorose causate da sciagure, avversità o inettitudini, rivelando storie familiari di successo o soccombenti.

Del resto i titoli, attraverso la loro emissione, l'incasso delle proprie cedole, la loro influenza notevole o la loro rilevanza strategica hanno scandito l'importanza e l'affermazione di famiglie capitaliste e di grandi patrimoni, con complesse relazioni documentate e pubblicate anche in autorevoli scritti che ne narrano le vicende societarie. In taluni casi hanno anche offerto spunti e ispirazione per la scrittura di romanzi, racconti, leggende, film e trame teatrali.

Al lungo periodo di individuazione, scelta, raccolta, custodia, archiviazione, ricerca e studio, ma anche di tutela, conservazione e valorizzazione dei peculiari documenti storici radunati nell'esposizione negli ultimi anni si è voluto aggiungere un importante lavoro di

archiviazione, innovativo, utilizzando nuove tecnologie per valorizzare questo patrimonio unico e approdando ad una importante forma di "digitalizzazione".

Il nuovo particolare compito assegnato all'inventariazione digitale ha costituito l'occasione per rievocare curiosità per il passato e interesse per le radici, non solo nazionali, ma internazionali della navigazione.

L'approccio ad una collezione digitalizzata può avere effetti positivi polivalenti, aggiungendo al rispetto e all'amore per la storia e per la tenuta materiale e la conservazione dei beni, una nuova passione.

La tradizione dei concetti, la conoscibilità immediata, la efficace desumibilità di più dati e la rapida ricerca aiutano a imparare e a capire la storia delle imprese commerciali.

Ne discende una modalità nuova che incrementa il valore e l'importanza delle pubblicazioni, dei libri, della documentazione storica e fornisce una rapida sintesi per il fruitore: ecco il significato più profondo e attuale di patrimonio culturale e sua valorizzazione.

Cristina Rossello



La sélection des pages du Cahier X de R.F.O. permet de saisir dès le départ le caractère unique de ce portefeuille historique de titres de créance.

Il s'agit d'une collection dédiée au secteur des constructions navales et des sociétés des armateurs actives entre le dernier quart du XIXe siècle et la première moitié du XXe siècle.

Son examen concerne tous les éléments culturels parallèles à l'histoire de l'humanité, à l'évolution et au changement de la société dans cette période.

En évoquant l'histoire, le design, le style, le transport et les voyages l'on peut voir l'impact géographique, culturel et financier des compagnies de navigation sur le monde.

La variété de considérations de caractère esthétique ne peut échapper aux regards de l'amateur: les titres furent imprimés avec des motifs et des décorations de haute qualité, souvent par des fameux laboratoires italiens de gravure, en passant de Palerme à Trieste et Gênes pendant toute la deuxième partie du XIXe siècle et les premières décennies du XXe siècle.

Conjointement au plan esthétique il y a le plan industriel qui souligne le rôle des entreprises de navigation dans le développement des projets et du dessin industriel et les modèles d'entreprise de la belle époque des transports et des voyages en mer.

De l'origine des fameux "voyages océaniques" à la création de modèles de navires et de flottes l'on assiste à l'invention des modes et du mobilier naval, à l'histoire de transferts systématiques sur les grandes routes de produits alimentaires, industriels, matières premières et des forces de travail mais aussi des oeuvres d'art.

L'évolution d'une des cinq macro-catégories des codes commerciaux des entreprises européennes témoigne la révolution et le progrès mondial résultant du transport et du voyage par mer.

Un témoignage qui passe de l'histoire de l'économie à l'histoire de l'industrie, de l'histoire du crédit au marché actionnaire et des obligations dans une perspective qui transcende les choix nationaux et arrive à une aspiration internationale plus vaste.

La collection illustre les transformations de l'industrie navale italienne de la voile à la vapeur dans le dernier quart du XIXe siècle et le début du XXe siècle et l'effort courageux d'évolution effectué dans des zones particulières nonobstant le retard par rapport au secteur maritime et industriel anglais, allemand et français.

Certain titres de la collection se réfèrent à des regroupements douloureux entre la première et la troisième décennie du XXe siècle pour rationaliser la situation des propriétaires de navires italiens qui était très hétérogène.

Le parcours de l'exposition traverse une période marquée par le progrès et le succès, la création d'immenses fortunes et des défaites patrimoniales énormes causées par des catastrophes, adversités, inepties et il dévoile des histoires familiales de succès et d'insuccès.

Malgré tout, les titres avec leur émission, encaissement des coupons, grande influence ou importance stratégique ont défini l'importance et l'affirmation des familles capitalistes et de grands patrimoines avec des relations complexes documentées et publiées dans des documents qui racontent les affaires des sociétés. Dans certains cas ils ont même offert une inspiration et des idées pour l'écriture de romans, histoires, légendes, films et représentations théâtrales.

Outre la longue période d'identification, choix, collection, détention, archivage, recherche et étude, mais aussi de conservation et valorisation des documents historiques particuliers rassemblés dans ces dernières années, l'on a voulu ajouter un grand travail

d'archivage innovant avec de nouvelles technologies pour la valorisation de ce patrimoine unique en utilisant une forme importante de "numérisation".

L'archivage numérique a été l'occasion pour évoquer à nouveau la curiosité pour le passé et l'intérêt pour les racines nationales et internationales de la navigation.

L'approche d'une collection numérisée peut avoir des effets positifs polyvalents ajoutant au respect et à l'amour pour l'histoire et à la détention matérielle et conservation des biens une nouvelle passion.

La tradition des concepts, la connaissabilité immédiate, une efficace possibilité de dés-umer plus de données et la recherche rapide aident à apprendre et à comprendre l'histoire des entreprises commerciales.

Le résultat est une nouvelle modalité qui augmente la valeur et l'importance des publications, des livres et de la documentation historique en fournissant une synthèse rapide pour l'utilisateur. Telle est la signification plus profonde et actuelle du patrimoine culturel et de sa valorisation.

Cristina Rossello

[illegible]

Le trasformazioni cui andò soggetta l'industria navale italiana “tra la vela e il vapore”, tra l'ultimo quarto dell'Ottocento e il primo del Novecento, marcano la crescita di particolari aree del nostro paese, pur nella situazione di arretratezza al confronto con il

settore marittimo e con l'industria navale di altre nazioni come l'Inghilterra, la Germania e la Francia. Alcuni dei documenti presentati rimandano ad imprese che precedettero gli accorpamenti intervenuti tra il primo e il terzo decennio del Novecento per razionalizzare l'eterogeneo panorama armatoriale italiano. Molti si riferiscono infatti a valori emessi da società legate ad una particolare dimensione locale, destinate in breve volgere di anni a scomparire, assorbite in gruppi dalla ragione sociale più ampia: è il caso della palermitana *Società Trinacria di Navigazione a Vapore*, costituita nel 1870, che solo sei anni dopo verrà acquisita dalla più forte compagnia dei Florio.



1. Particolare del marchio della *Società Trinacria di Navigazione a Vapore* da un'azione al portatore del 1870, anno di costituzione della società

Della *Società Trinacria di Navigazione a Vapore*, il portafoglio storico annovera una azione al portatore di L. 1000, 1870, serie A. Essa reca la firma del gerente, l'armatore palermitano Pietro Tagliavia. Fondata nel 1869 con sede a Palermo per i servizi del Levante, la *Società Trinacria di Navigazione a Vapore*, riceve poco dopo la sua fondazione una concessione governativa per un collegamento settimanale da Messina e da Venezia sino a Costantinopoli. Nel 1872 la Società aumenta il capitale sociale da 4 a 10 milioni, con l'emissione di 6000 azioni del valore di L.1000 l'una. Subito dopo il Governo concede cinque milioni ottenendo il pegno di otto dei quattordici piroscafi che costituivano la flotta della società armatrice: si ricorda il nome di uno di essi, l'*Ortigia*, realizzato nel 1873 a Livorno, che causò ben cinque incidenti ad altrettante navi di compagnie italiane e straniere e per questo fu apostrofato come la "nave maledetta".

Esaminando il titolo in collezione, al raffinato disegno della filigrana ondulata nei toni del verde con l'intestazione della Società e della sua sede si sovrappongono intestazioni e

decori in un tono marrone bruciato come il bel disegno dell'antico simbolo della *trinacria*; la carta valori venne realizzata presso lo stabilimento dell'incisore svizzero Georg Frauenfelder originario di Zurigo, già collaboratore della litografia napoletana Richter & Co. Frauenfelder si stabilì a Palermo alla metà del secolo XIX con studio lungo il Corso Vittorio Emanuele II, venendo coinvolto nella realizzazione editoriale dell'opera dell'abate Domenico Benedetto Gravina, *Il Duomo di Monreale illustrato e riportato in tavole cromolitografie*, di cui incise tra il 1859 e il 1869 quasi tutte le tavole riproducenti i particolari della decorazione musiva.

Il 13 gennaio 1876 il Banco di Sicilia cui era demandata gran parte della gestione del rischio della compagnia, trovandosi sull'orlo della bancarotta, deliberò di dichiarare fallita presso il Tribunale di commercio di Palermo la *Trinacria*. I tredici modernissimi piroscafi della compagnia furono così acquisiti nel 1877 dalla ditta *Florio* che incamerò nello stesso anno anche le navi della *Società Danovaro-Peirano*.

A inizio Novecento, auspice il governo di Francesco Crispi, dalla fusione dei maggiori gruppi armatoriali del paese, ovvero l'impresa siciliana dei *Florio* e la *Rubattino* di Genova, nascerà la compagnia *Navigazione Generale Italiana* che risulterà dall'accorpamento delle risorse delle vecchie *Società Danovaro e Peirano*, del *Lloyd Italiano*, e della *Trinacria*, conquistandosi nel tempo il sostegno della Banca Commerciale Italiana (Sulla N.G.I., la più importante società di navigazione italiana dell'epoca, con flotta di 83 piroscafi e un capitale sociale di 50 milioni di lire, si veda R. Lentini, *E la nave va. Crispi, Florio e la Nascita della Navigazione Generale Italiana*, in "Dialoghi Mediterranei", n. 35, gennaio 2019, consultabile sul sito dell'Istituto Euro Arabo, <http://www.istitutoeuroarabo.it/DM/e-la-nave-va-crispi-florio-e-la-nascita-della-navigazione-generale-italiana/>).

All'indomani dell'unificazione del Paese, causa lo scarso sviluppo delle infrastrutture della nazione, il governo era intervenuto all'assegnazione dei servizi postali al trasporto marittimo tramite concessioni privilegiate; alla flotta delle diverse imprese armatrici era anche demandata la gran parte della veicolazione delle merci sulle piazze interne ed estere. La fortuna di prodotti caratteristici di specifici territori regionali, come il vino e l'olio, poggiava sulla imprenditorialità marittima espressa dalle comunità costiere ed isolate, spesso in sinergia con finanziatori esterni e partners dotati di capacità d'impresa già consolidata, come avverrà con il concorso di capitali e di competenze da parte di armatori liguri nello sviluppo di realtà armatoriali meridionali. Si veda il caso della *Società Anonima Navigazione a Vapore «Puglia»* con sede a Bari.



2. Particolare da una azione della *Società Anonima di Navigazione Vapore «Puglia»*, 1899 con veduta del porto di Bari ove è alla fonda il primo piroscafo della flotta, il “Peuceta”

La *Società Anonima di Navigazione Vapore «Puglia»* si costituisce nel 1876 grazie al consorzio di un gruppo di mercanti e imprenditori di olio, grano, conserve alimentari e tessiture, e con l’apporto determinante di capitale straniero presente nella città di Bari; la società di navigazione pugliese cercherà nel tempo di ottenere delle concessioni statali, che verranno in effetti conseguite circa un ventennio dopo la costituzione della società, nel 1893, con l’assegnazione delle linee concessionarie dell’Adriatico. La «*Puglia*» era sorta in origine guardando all’esempio rappresentato dalla impresa siciliana dei Florio, per dare espansione al commercio di materie prime utili alla crescita industriale locale, per sottrarre in particolare il commercio oleario dall’egemonia del porto franco di Trieste; nonché, a seguito dell’apertura del canale di Suez, per cercare di potenziare le linee di navigazione verso oriente. Si data al 1899 un nuovo statuto che raddoppiava il valore delle azioni in assenza di versamenti (cfr. M. Ottolino, *Commercio e iniziativa marittima in Puglia 1876-1914. La Società di Navigazione «Puglia»*, Napoli 1981).

I primi piroscafi a vapore della «*Puglia*» furono tutti di fabbricazione anglosassone: il primo in assoluto fu il “Peuceta”, raffigurato nella bella veduta del porto di Bari che decora la parte inferiore del titolo azionario in collezione. Era stato costruito in Scozia, a Kirkaldy (il nome del piroscafo era in origine “Fifeshire”), e sarebbe rimasto in servizio presso la società dal 1876 al 1911 come nave da carico, trasportando soprattutto olio e vino pugliesi verso il nord Adriatico e la Francia. Ma la compagnia non sopravvisse al riassetto del settore mercantile del dopo guerra: nel corso degli anni Venti la proprietà della società di navigazione «*Puglia*» sarà acquisita dal *Lloyd Triestino*, società già sua diretta rivale lungo le rotte adriatiche.

Dopo il primo conflitto mondiale, date le perdite subite dalla flotta mercantile, sin dal 1916 il governo perfezionò una serie di decreti volti a concedere particolari facilitazioni finanziarie e fiscali ad armatori in grado di acquistare o costruire nuovi scafi. L’ultimo di



3. Particolare con ciminiera di piroscafo a vapore del titolo azionario *Società Armatrice Ing. Carlo Camuzzi e C.* la Società ebbe breve vita e un unico piroscafo

4. il “M. T. Cicerone”, *Società Armatrice Ing. Carlo Camuzzi e C.* (Ex “War Memory”, varo 1920)

tali interventi, destinato a protrarre le misure protezioniste per il comparto navale ben oltre l’immediato periodo postbellico, fu il “decreto De Nava”, dal nome del suo estensore, Giuseppe De Nava, entrato in vigore nel 1921 (si veda a tal proposito A. Cabiati, *Un tipico esempio di appetiti protezionisti. Costruttori navali e armatori all’assalto del Tesoro*, in “Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica”, serie III, vol. 61, a. 32, n. 2, febbraio 1921, pp. 45-55). Il decreto prevedeva che i piroscafi da carico che fossero entrati a far parte della marina mercantile entro il 31 dicembre 1920 se acquistati all’estero, ed entro il 30 giugno 1921 se costruiti in Italia, venissero noleggiati dallo Stato per un periodo di due anni a condizioni particolarmente vantaggiose, anche in termini di esenzioni da imposte, restituzioni di dazi doganali, copertura di costi di esercizio, interessi e quote di utili industriali.

Tali misure protezionistiche incentivarono la ripresa del settore navale, attirando anche l’interesse di imprenditori che sino ad allora non avevano investito nel comparto marittimo. È il caso rappresentato, ad esempio, dalla *Società Armatrice Ing. Carlo Camuzzi e C.*, *Milano*, di cui è presente in collezione un certificato al portatore di venti azioni, da L. 500 ognuna, del 1920.

La Società venne costituita nell’ottobre del 1919; il suo naviglio era formato da un unico piroscafo, il “M. T. Cicerone”, nome con cui l’armatore ribattezzò una nave con scafo e motori di fabbricazione inglese, la “War Memory”, acquistata nel 1920, l’anno stesso della

sua costruzione. L'interesse di questo titolo azionario è sollevato da diverse circostanze: esso documenta il pronto volgersi al settore marittimo di un'impresa il cui *core business* era stato e continuava ad essere ben altro. Nel 1905 era stata infatti fondata la "Società Ing. Carlo Camuzzi e C.", che aveva come finalità l'impianto e l'esercizio di pubblici servizi come l'illuminazione a gas ed elettrica, la distribuzione di energia, acquedotti e similia. La Società aveva assunto le officine gas di Legnago e di Ostiglia, già gestite dal gerente in proprio e quella di Fiorenzuola d'Arda ora in costruzione, per poi espandersi progressivamente. Numerose si susseguirono nel tempo le costituzioni di società intitolate all'Ing. Carlo Camuzzi, come la "Finanziaria Generale Ing. Carlo Camuzzi e C." del 1929; la "Società Milanese per l'Industria del Gas" del 1931, con stabilimenti in Treviso per la produzione e distribuzione di gas illuminante in Treviso e in altre città.

Tornando alla breve esperienza d'armatore del titolare della "Camuzzi", sappiamo che insieme al piroscafo "Roana" della *Società Navigazione di Roma*, il piroscafo della sua compagnia, il "M. T. Cicerone", sarà oggetto di un dibattito in sede di Commissione Parlamentare d'inchiesta sulle spese di guerra, Sotto Commissione D presieduta dall'Ammiraglio Amero D'Aste per la Marina Mercantile, in cui si riesaminavano ed inquisivano le condizioni del noleggio biennale di ammortamento favorite alla società. Dopo essere stati inizialmente sospesi, i pagamenti all'armatore venivano ripresi regolarmente, (la vicenda viene sintetizzata dalla "Rivista Nautica", a. XXXI, n. 7, aprile 1922, pp. 34-35).

I registri della Marina Mercantile Italiana segnalano che il piroscafo il 4 ottobre 1923 accusava una avaria al timone nel Mar Mediterraneo, venendo soccorso dalla nave Rofus; il 13 luglio del 1925 il "Cicerone" finiva in collisione presso il Passo di Calais, e veniva soccorso da rimorchiatori provenienti dal porto di Norfolk. Il 6 febbraio 1927, quando ormai la nave non era più di proprietà della Camuzzi, si incagliava all'ingresso del porto di Ponta Delgada e dopo quell'accadimento fu dismessa.

È interessante notare come il Cavaliere del lavoro e Ingegnere Carlo Camuzzi, imprenditore dalle molte anime e dalle mille risorse, fosse anche l'autore del *Manifesto Futurista contro la crisi economica (abolizione o riduzione dei debiti finanziari)* del 1932, pubblicato sulla rivista «Futurismo», a. I, n. 5, 1932, p. 1, diretta da Mino Somenzi. Riprendendo l'argomento esposto in un intervento di Benito Mussolini sul "Popolo" del 12 gennaio 1932 per un "colpo di spugna" nei confronti del debito di guerra internazionale, Camuzzi ravvisava

in tale proposta "un gesto tipicamente futurista" che "rompe coraggiosamente la tradizione finanziaria prefascista degli impegni stabiliti del dare e avere", chiedendo che tale "colpo di spugna" riguardasse non il solo debito internazionale, ma fosse esteso, "indistintamente", anche "a tutti i debiti finanziari esistenti in Italia" (Camuzzi, *Manifesto Futurista contro la crisi economica...*, 1932, cit.). Si sarebbero dovuti ridurre o abolire soprattutto i crediti ipotecari, e dimezzare i debiti finanziari contratti dal 1919 al 1930: solo in questo modo si sarebbe potuto ridare fiducia all'uomo d'azione e al fautore d'impresa. E così concludeva firmando il *Manifesto*: "Questo concordato di riduzione o di abolizione dei debiti finanziari, ben lungi dall'essere paradossale è in realtà un provvedimento di buon senso, pratico e ormai indispensabile che noi futuristi propugniamo energicamente".

Proprio nello stesso periodo di elaborazione del *Manifesto futurista contro la crisi economica* Camuzzi stava rincorrendo una grande occasione: quella rappresentata dalla concessione per gli impianti di gas nelle colonie italiane. Sono conservate presso l'Archivio Storico del MART, Museo d'arte moderna e contemporanea di Rovereto – ringrazio la dottoressa Patrizia Regorda del MART per l'aiuto prestatomi – alcune lettere indirizzate a Mino Somenzi, in cui Camuzzi si raccomandava al direttore della rivista "Futurismo", offrendogli tra l'altro un aiuto in danaro, tra il febbraio e l'aprile 1933, per essere agevolato nelle comunicazioni con Il Ministro delle Colonie Emilio De Bono in merito all'affare del gas a Tripoli. In effetti, la "Società Coloniale per il Gas" sarà costituita il 28 novembre 1933, con indirizzo in Milano, presso la "Soc. Industriale Camuzzi". Gli affari di Carlo Camuzzi nelle colonie italiane in Africa avranno ancora un successivo sviluppo, allorché lo ritroveremo consigliere per la "Società Italiana Legnami Etiopia, lavorazione e commercio legnami", con sede in Addis Abeba, costituita nel 1936.

Un vero e proprio cambio di passo del trasporto marittimo si ebbe quando, nel primo decennio del Novecento, alla linea merci numerose compagnie armatrici affiancarono e a volte sovrapposero le linee molto più redditizie del trasporto passeggeri e dei flussi migratori verso il Nord e il Sud America; flussi che si ridussero però progressivamente in coincidenza con l'emanazione delle leggi americane che posero limiti all'immigrazione, come l'*Immigration Act* del 1924. Ma il fenomeno dell'emigrazione rappresentò un vero e proprio volano per l'industria navale e per le imprese armatoriali italiane; e le leggi statali emanate per regolamentare le condizioni del trasporto degli emigranti favorirono l'incremento delle



5. Carlo Camuzzi, *Manifesto Futurista contro la crisi economica*, 9 ottobre 1932

flotte e il miglioramento dei navigli, incentivando in modo decisivo il settore. Nel 1910 degli 83 piroscafi che collegavano l'Italia alle Americhe ben 47 appartenevano a società italiane; e a seguito di un accordo di cartello stabilito a Londra l'anno seguente, circa il 60% delle partenze dall'Italia per il Nuovo Continente risultava gestito da armatori italiani.

Nel periodo tra le due guerre si assisté inoltre alla fusione di alcune compagnie nostrane di maggior peso ed entità in grado di attrarre cospicue partecipazioni bancarie, facilitazioni e finanziamenti pubblici: è il caso della *Navigazione Generale Italiana*, già sorta dall'unione tra il gruppo siciliano *Florio* e il gruppo ligure *Rubattino*, che nel 1933 si accorperà con il *Lloyd Sabaudo*. Di quest'ultima compagnia – tra le maggiori imprese armatrici italiane di inizio '900, in grado di catalizzare cospicui e diversificati finanziamenti – il portfolio presenta un titolo di cinque azioni al portatore di L. 250 cadauna, emesso nel 1923. Come ornamento distintivo della carta valori segnaliamo la sagoma del piroscafo “Re d'Italia”: la nave fu costruita per il *Lloyd Sabaudo* nel 1906 in Inghilterra, nel cantiere di Sir James Laing & Sons Ltd. a Sunderland. La sua linea affusolata e possente con prua verticale, due alberi e due fumaioli per 141 metri di lunghezza e oltre 17 di larghezza, una stazza di 6.237



6. Particolare azione, 1923 con il piroscafo “Re d'Italia” (varò 1906 - demolizione 1929)



7. Locandina pubblicitaria LLOYD SABAUDO

tonnellate, è ben percepibile pur nel piccolo profilo grigio-ceruleo che solca il mare di carta del titolo azionario, sovrastato da numerosi timbri relativi alla vita sociale della compagnia.

La società *Lloyd Sabaudo*, costituitasi a Torino nel 1906 con amministratori delegati Alessandro Cerruti ed Edoardo Canali, fece del trasporto degli emigranti il fulcro delle proprie attività. In favore del suo capitale concorsero nel tempo la Banca delle Province Lombarde, il Credit, la Banca italiana di sconto, il Banco di Roma, oltre a quote minori di capitali inglesi. Nel periodo di maggior concorrenza tra armatori per le rotte transoceaniche, prima della guerra, il Credito italiano ne supporterà il rinnovamento della flotta avviato in Scozia presso il cantiere William Beardmore & C., ove saranno costruiti i due moderni transatlantici “Conte Rosso” e “Conte Verde”. Dopo la I guerra mondiale, a seguito di un periodo di crisi in cui si vide costretta a sospendere i servizi per il Levante, l'Europa Settentrionale e gli Stati Uniti, il *Lloyd Sabaudo* cercò di ripartire intercettando i cospicui prestiti statali emanati dal Csvi, “Consorzio sovvenzioni industriali” per le nuove costruzioni. Intorno ai primi anni Venti la società possedeva otto navi da carico e cinque navi passeggeri. Con audacia, in un periodo di economia positiva e favorevole al trend delle navi passeggeri di lusso, il *Lloyd Sabaudo*, affidando la realizzazione della propria flotta all'industria anglosassone, operò una politica di investimenti basata sul rilancio dei debiti, poi puntualmente ammortizzati, così da non perdere la fiducia degli investitori. Susciterà grande disappunto presso il governo italiano la commissione presso lo stesso cantiere scozzese di un'altra nave, il “Conte Biancamano” in quanto la Società aveva usu-

fruito di un finanziamento agevolato di 600.000 sterline da parte del governo britannico, nell'ambito del *Trade Facilities Act*. Nel 1926 la compagnia otterrà il prestito obbligazionario di 2,4 milioni di dollari dalla Hallgarten & Co. di New York per la costruzione del piroscafo "Conte Grande".

Dopo un tentativo di cartello nel 1928 con la *NGI* e il gruppo Cosulich, nel 1932, il Lloyd Sabaudò (rotte per Nord e Sud America, Australia) si fonderà con la società di *NGI Navigazione generale italiana* (rotte per Stati Uniti, America centrale, Antille, Sud Pacifico, Sudamerica, Australia) suo tradizionale competitor, e con il gruppo degli armatori lussini Cosulich (rotte per Stati Uniti, Sud America, Mediterraneo): i tre maggiori gruppi armatori del paese daranno così vita alla *Italia-Flotte Riunite*, allo scopo di regolamentare i servizi transoceanici. (si veda M. Doria, *Dal trasporto degli emigranti alla crociera. La travagliata storia della Società di navigazione Italia*, in P. Massa, *Andar per mare*, De Ferrari, Genova 2009).

Della *Cosulich Società Triestina di Navigazione*, figura in collezione una azione al portatore di L. 200, emessa nel 1925, stampata dallo stabilimento Modiano di Trieste. In essa compare un timbro del 1929 relativo ad una opzione esercitata, un aumento di capitale. Ricordiamo come la compagnia dei fratelli Cosulich, che prima della guerra prendeva il nome di *Austro-Americana*, si trovasse sino alla redenzione di Trieste nel territorio dell'Impero Austro-Ungarico, con solidi collegamenti finanziari e creditizi con banche viennesi. Nel 1919 il gruppo scioglieva tali legami d'origine e nasceva la *Cosulich Società*



8. Particolare decorativo di una azione al portatore della "Cosulich Società Triestina di Navigazione", 1925



9. Particolare decorativo di una azione al portatore della "Cosulich Società Navigazione Trieste" con la motonave "Vulcania", 1930

Triestina di Navigazione, rilanciando negli anni Venti un ingente programma di ricostituzione industriale. Nel 1925 il gruppo Cosulich intraprendeva la realizzazione delle due motonavi gemelle "Saturnia" e "Vulcania". E proprio il "Vulcania" appare nel decoro di un altro titolo azionario del 1930, titolo che attesta il mutamento della ragione sociale in *Cosulich Società di Navigazione Trieste*. Proprio negli anni Trenta il gruppo Cosulich vivrà il generale periodo di crisi economica con seria problematicità, incontrando difficoltà e resistenze nel recupero delle ingenti coperture finanziarie di cui aveva bisogno per il suo programma di sviluppo e produzione.

Entro una specchiatura affiancata da due tritoni che suonano le buccine, appare dunque in tale titolo la sagoma elegante della motonave "Vulcania", dalla poppa ellittica, due alberi perpendicolari, e un solo fumaiolo troncoconico. Sullo stesso titolo è stato apposto successivamente un timbro della *Società Giuliana di Navigazione*, altra sigla che testimonia le trasformazioni cui il gruppo Cosulich andò soggetto nel tempo, ma si trattò di una denominazione relativa ad una società costituita nel 1936 e liquidata nel 1937.

Fanno inoltre parte del portafoglio storico che qui si presenta anche alcune azioni riconducibili ad importanti cantieri navali italiani, come una azione al portatore da L. 500, emessa nel 1920 dalla *Società Anonima Cantieri Navali dell'Addaura*.

Nel 1918 la compagnia del *Lloyd Adriatico Meridionale* fondava il cantiere palermitano con tre scali fissi a Mondello; inizialmente lo stabilimento realizzava grandi imbarcazioni in legno; quando sarà rilevato dalla *Società di Navigazione Roma* muterà linea di produzione dedicandosi a navi metalliche. Dotato di quattro scali di alaggio, una centrale elettrica, fonderie, diverse officine, il cantiere che aveva preso durante la sua seconda stagione produttiva la nuova denominazione di "Roma", ebbe vita sino agli anni Trenta quando fu chiuso in seguito al fallimento della Banca di Sconto di Roma che ne sosteneva i finanziamenti.

La elegante ornamentazione dal gusto liberty del titolo azionario si deve alla progettazione di Paolo Bevilacqua (1894-1938), artista e critico d'arte, che eseguì con Benedetta Marinetti nel 1932 le decorazioni nel Palazzo delle Poste di Palermo. Il motivo decorativo della carta valori, con le antiche caravelle su linee di onde continue, affioranti entro riserve fogliacee, i due bei medaglioni con la *trinacria* e con lo scheletro della nave dal fasciame ligneo a vista, esibisce con arcaismo prezioso simile alla xilografia anche un gusto per la semplificazione modernista, in una grafica che sembra ricordare le creazioni di Adolfo de



10. Titolo al portatore “Società Anonima Cantieri Navali dell’Addaura”, grafica di Paolo Bevilacqua - 1920

Carolus e Duilio Cambellotti.

Della *Società Anonima Cantiere Navale Triestino*, il *Cnt*, è presente in collezione una azione nominativa non emessa recante la data del 1923, la cui stampa fu realizzata dallo stabilimento “Modiano” di Trieste. Il nome della società armatrice *Cosulich* identifica lo storico cantiere sorto nel 1908 nella piana di Monfalcone, quando gli armatori sino ad allora proprietari di piroscafi da carico al servizio della “Società Austro-Americana” per trasporto merci in America, fusero la propria ditta con la viennese “Schenker”, dando vita ad una linea di trasporto passeggeri per New York destinata al trasporto degli emigranti, cui nel 1904 se ne aggiunse una per passeggeri di classe. Già negli anni che precedettero il primo conflitto mondiale il cantiere aveva ottenuto “la fama di primo cantiere del Mediterraneo per la proporzione degli impianti tecnici”; venne raso al suolo durante la guerra, ma risorse per mano degli armatori e grazie ai finanziamenti e alle sovvenzioni statali del programma di rilancio del settore navale.

Prima della fondazione del cantiere, il gruppo *Cosulich*, come molte altre compagnie, si era dovuto rivolgere al mercato inglese per la costruzione dei propri piroscafi. Per impiantare gli stabilimenti di Monfalcone erano stati ingaggiati dagli imprenditori lussini l’ingegnere capo Andrew Munroe e l’ingegnere scozzese James Stewart, distintosi come ispettore tecnico dell’“Unione Austriaca di Navigazione”. Furono inoltre assunti duecento operai



11. Stab. Modiano, Trieste - Particolare decorativo di una azione della “Società Anonima Cantiere Navale Triestino”, 1923



12. Giuseppe Sigon-Stabilimento Modiano, *Calendario 1893 Assicurazioni Generali*, 1892

specializzati nella lavorazione del ferro provenienti dal Regno Unito, mentre la carpenteria fu affidata a maestri d’ascia lussini e istriani. Altre categorie di lavoratori meno specializzati furono assoldati tra le popolazioni del Carso e i contadini della regione istriana.

Il motivo decorativo che impreziosisce il titolo azionario presente in collezione, non firmato, mostra una certa similitudine con analoghe creazioni di Giuseppe Sigon (Trieste, 1864-1922), il caposcuola dei cartellonisti giuliani, titolare del reparto cromolitografia della ditta Saul D. Modiano. La composizione grafica denota infatti una spiccata somiglianza con quella di un calendario per l’anno 1893, realizzato da Sigon per la triestina “Assicurazioni Generali”. Nel titolo azionario del *Cnt*, il motivo elevato a simbolo di due operai, un uomo anziano e un secondo più giovane per indicare il passaggio di consegne di abilità ed esperienza, intenti a martellare il ferro sotto un immenso scafo con ai piedi un progetto navale e altri strumenti di lavoro, è una immagine che pur nell’equilibrio di una iconografia “tradizionale”, secondo il realismo ottocentesco che nobilita la figura dell’operaio conferendogli monumentalità, mostra personale dignità stilistica e spiccata sapienza compositiva.

Concludiamo la nostra rassegna con un titolo di cinquanta azioni al portatore, serie A, emesso nel 1940, della importante azienda navalmeccanica *OTO - Società Odero Terni Orlando*, società anonima con sede in Genova, per la costruzione di navi macchine ed artiglierie-



13. Particolare decorativo di una azione al portatore della “Odero Terni Orlando”, 1940



14. Tubi di cannoni 381/50 mm in costruzione, fine anni '30

rie. L'immagine che campeggia al centro del titolo azionario raffigura una nave da guerra in mare aperto, di cui si scorgono ad effetto solo tre giganteschi cannoni puntati contro il cielo: si tratta probabilmente dei pezzi di artiglieria della corazzata “Vittorio Veneto”, progettata nel 1934 e realizzata negli stabilimenti della OTO di Muggiano (La Spezia), entrata in servizio proprio nel 1940. L'elemento distintivo della corazzata, messo in evidenza dal taglio dell'immagine, erano le torri trinate con cannoni 381/50 Modello 1934 in dotazione di navi da battaglia della classe Littorio, che, come è noto, furono la più potente arma balistica sviluppata dall'industria bellica italiana.

Nell'immediato dopoguerra la OTO sarà una delle aziende nel settore dell'industria meccanica più alacremenente impegnate nella ricostruzione: nel 1947 otterrà dall'Imi (Istituto Mobiliare Italiano) finanziamenti per circa 288 milioni di lire per la ripresa dell'attività dei suoi stabilimenti, al pari dell'*Ansaldo*. Sarà amministrata dall'IRI, ma uscirà nel 1949 dalla cantieristica cedendo proprio all'*Ansaldo* i suoi stabilimenti di Livorno e di Muggiano (La Spezia), oggi di proprietà *Fincantieri*.

Erano stati così gettati i semi per lo sviluppo delle linee di forza dell'industria ingegneristica navale, del comparto tecnologico e della lavorazione metallurgica nazionali, il cui esito odierno affonda le proprie più profonde radici in quei lontani trascorsi.

Monica Vinardi

UN PORTEFEUILLE HISTORIQUE DE TITRES DE CRÉANCE NAVALS

L'on présente un portefeuille historique de titres de créance liés à la construction navale et à certaines entreprises d'armateurs, pour la plupart italiennes, actives entre le dernier quart du XIXe siècle et la première moitié du XXe siècle.

L'intérêt suscité par ces documents est de nature multiple: ils expriment une synthèse de dimensions historiques non apparentées, entre l'histoire de l'économie, l'histoire de l'industrie, l'histoire du crédit et du marché actionnaire dans une perspective qui à partir d'un horizon nationale englobe aussi l'horizon internationale de la moitié du XXe siècle, et se condense dans la valeur attribuée de la part d'un collectionnisme spécifique.

Il est impossible évidemment de couvrir toute la complexité de ces relations même si l'on désire en résumer quelques aspects pour la période chronologique documenté par la Collection. (Pour une analyse plus approfondie de ces questions voir: R. Giulianelli, *Armatori, banche e Stato. Il credito navale in Italia dall'Unità alla prima crisi petrolifera* -Armateurs, Banques et État. Le crédit naval en Italie à partir de l'Unification jusqu'au premier choc pétrolier), Il Mulino, Bologne 2017, une référence fondamentale pour ce texte).

Un identikit rapide de certains de ces titres permet en outre de faire des considérations esthétiques, dans la mesure qu'ils étaient imprimés avec des motifs et decorations graphiques de haute qualité, souvent effectués par des laboratoires de gravure renommés comme par exemple la “Frauenfelder” à Palerme dans la deuxième moitié du XIXe siècle pour la *Società Trinacria* ou, dans le premières décennies du XXe siècle, “l'Institut venetien d'arts graphiques” pour la *Società di Navigazione Adriatica* et l'usine de papier “Modiano” de Trieste pour les titres de créance des compagnies des armateurs Cosulich de l'île de Lošinj.

Les transformations de l'industrie navale italienne “de la voile à la vapeur”, dans le

dernier quart du XIXe siècle et le début du XXe siècle marquent la croissance de certaines zones de l'Italie, même dans une situation de retard par rapport au secteur maritime et l'industrie navale d'autres pays comme l'Angleterre, l'Allemagne et la France.

Certains des documents présentés reportent à des compagnies qui existaient avant les regroupements de rationalisation de la scène hétérogène des armateurs italiens. Beaucoup de ces documents sont des titres de sociétés émis entre la première et la troisième décennie du XXe siècle liés à une dimension locale particulière, condamnés à disparaître en peu d'années, absorbés dans des groupes plus grands comme c'est le cas de la société de Palerme "*Società Trinacria di Navigazione a Vapore*", établie en 1870, acheté après six ans seulement par la société appartenant aux Florio.



1. Détail de la marque d'une action au porteur de la *Società Trinacria di Navigazione a Vapore* datée 1870, année de création de la société

Le portefeuille historique contient une action au porteur de 1000 liras, datée 1870, Série A, de la *Società Trinacria di Navigazione a Vapore*, portant la signature du gestionnaire, l'armateur palermitain Pietro Tagliavia. Fondée en 1869 à Palerme pour les services vers l'est, la *Società Trinacria di Navigazione a Vapore*, reçoit peu après sa création une concession gouvernementale pour une liaison hebdomadaire de Messina et de Venise à Constantinople. En 1872 la société augmente son capital social de 4 à 10 millions avec l'émission de 6000 actions de la valeur de 1000 liras chacune. Immédiatement après, le Gouvernement lui donne cinq millions et obtient en gage huit des quatorze bateaux à moteur composant la flotte de la société navale. L'on rappelle l'*Ortigia* construite en 1873 à Livourne qui a causé cinq accidents à des navires italiens et étrangers et que l'on a surnommé le "navire maudit".

Si l'on examine le titre de la Collection, l'on constate qu'au dessin raffiné de la filigrane ondulée dans les tons verts avec les en-tête de la Société et du siège de la société se superposent les en-têtes et décors dans un ton brun-brulé comme le beau dessin du symbole antique de la *trinacria*. Le papier du titre fut produit auprès de l'usine du graveur suisse Georg Frauenfelder de Zurich qui avait collaboré avec la lithographie napolitaine Richter & Co.. Frauenfelder s'installe à Palerme à la moitié du XIXe siècle Corso Vittorio Emanuele II, et il participe à la réalisation éditoriale de l'oeuvre de l'abate Domenico Benedetto Gravina, *Il Duomo di Monreale illustrato e riportato in tavole cromolitografie* - La Cathédrale de Monreale illustrée et reproduite dans des tableaux chromolithographiques). Entre 1859 et 1869 il effectue la gravure de presque tous les tableaux qui reproduisaient les décorations des mosaïques.

Le 13 janvier 1876 le Banco di Sicilia qui s'occupait de grande partie de la gestion du risque de la société était au bord de la faillite et la banque décide de déclarer la banqueroute de la *Trinacria* auprès du Tribunal de Commerce de Palerme. Les treize bateaux à moteur ultramodernes de la société sont donc achetés par la société *Florio* qui, la même année, achète aussi les navires de la *Società Danovaro-Peirano*.

Au début du XIXe siècle, à la suite de la fusion des groupes d'armateurs plus important du pays, c'est-à-dire la société sicilienne des *Florio* et la société *Rubbattino* de Gênes et grâce au gouvernement de Francesco Crispi, il y a la naissance de la société *Navigazione Generale Italiana*. La nouvelle société regroupe les ressources des vieilles sociétés *Società Danovaro e Peirano*, *Lloyd Italiano* et *Trinacria* et obtient dans le temps le support de la Banca Commerciale Italiana. (En ce qui concerne la N.G.I., la plus importante société de navigation italienne de cette période avec une flotte de 83 bateaux à moteur et un capital social de 50 millions de liras, voir R. Lentini *E la nave va. Crispi, Florio e la Nascita della Navigazione Generale Italiana* - Et le Navire Va. Crispi, Florio et la Création de la Société *Navigazione General Italiana*), dans "Dialoghi Mediterranei", n. 35, janvier 2019, consultable au site de l'Institut Euro-arabe <http://www.istitutoeuroarabo.it/DM/e-la-nave-va-crispi-florio-e-la-nascita-della-navigazione-generale-italiana/>).

Au lendemain de l'unification du pays, à cause du faible développement des infrastructures du pays, le gouvernement était intervenu en attribuant, au moyen de concessions privilégiées les services postaux au transport maritime. Les flottes s'occupaient aussi du



2. Détail d'une action de la *Società Anonima di Navigazione Vapore «Puglia»*, 1899 avec une vue sur le port de la ville de Bari où se trouve ancré le premier bateau à moteur de la flotte, la "Peuceta"

transport de la grande partie des marchandises sur les marches internes et étrangers. Le succès des produits caractéristiques de territoires spécifiques régionaux comme par exemple le vin et l'huile était fondé sur l'esprit d'entreprise maritime des communautés littorales et insulaires souvent en synergie avec les investisseurs extérieurs et des partenaires avec un esprit d'initiative consolidé. C'est ce qui se vérifie avec les capitaux et les compétences des armateurs liguriens dans le développement des sociétés de navigation au sud de l'Italie. Voir le cas de la *Società Anonima Navigazione a Vapore «Puglia»* ayant son siège à Bari.

La *Società Anonima di Navigazione Vapore «Puglia»* a été fondée en 1876 grâce à un consortium de marchands et hommes d'affaires dans les secteurs de l'huile, grains, conserves alimentaires, textile et avec l'apport fondamental de capitaux étrangers qui se trouvaient dans la ville de Bari. Au fil du temps la société de navigation tente d'obtenir des concessions d'État. Elle les obtient environ 20 ans après sa création en 1893 avec l'attribution des lignes concessionnaires de l'Adriatique. La «Puglia» avait été créée en prenant comme exemple la société sicilienne des Florio pour augmenter le commerce de matières premières utiles pour la croissance industrielle locale en particulier pour tenter d'enlever l'hégémonie du commerce de l'huile au port franc de Trieste et pour tenter d'augmenter les lignes de navigation vers l'Est après l'inauguration du Canal de Suez. Le nouveau statut qui doublait la valeur des actions sans versements (voir M. Ottolino, *Commercio e iniziativa marittima in Puglia 1876-1914*. La *Società di Navigazione «Puglia»*, Napoli 1981. - Commerce et Initiative Maritime en Pouilles 1876-1914. La Société de Navigation «Puglia», Naples 1981).

Les premiers bateaux à vapeur de la «Puglia» étaient tous de fabrication anglo-saxonne. Le tout premier était le "Peuceta" que l'on voit dans la vue du port de la ville de Bari qui décore la partie inférieure du titre actionnaire de la Collection. Il avait été construit en Écosse à Kirkaldy (le nom du bateau à moteur originellement était "Fifeshire") et il reste en



3. Détail avec la cheminée du bateau à vapeur sur le titre actionnaire *Società Armatrice Ing. Carlo Camuzzi e C.*. La société avait un seul bateau et eu une courte durée

4. "M.T.Cicerone", *Società Armatrice Ing. Carlo Camuzzi e C.* (précédemment "War Memory", mise à flot en 1920)

service auprès de la société de 1876 à 1911 comme navire de cargo transportant surtout de l'huile et du vin de Pouilles vers le nord de l'Adriatique et la France. Toutefois, la société ne survit pas à la remise en état du secteur marchand après la guerre. Pendant les années 20 la propriété de la société de navigation «Puglia» est acquise par la société *Lloyd Triestino*, précédemment son rival direct sur les routes adriatiques.

Pendant la Première Guerre mondiale, déjà à partir de 1916, à la suite des pertes de la flotte marchande, le gouvernement adopte une série de décrets offrant des facilitations financières et fiscales aux armateurs capables d'acheter ou de construire de nouveaux navires. La dernière des interventions pour l'extension des mesures protectionnistes pour le secteur naval bien au-delà de la période d'après-guerre est le "Décret De Nava", du nom de son auteur, entré en vigueur en 1921 (voir A. Cabiati, *Un tipico esempio di appetiti protezionisti. Costruttori navali e armatori all'assalto del Tesoro- Un Exemple Typique des Appétits Protectionnistes. Constructeurs de Navires et Armateurs à l'Attaque du Trésor*), dans le "Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica" - Journal des Économistes et la Revue de Statistique, Série III, vol. 61, a. 32, n. 2, février 1921, pages 45-55).

Ces mesures protectionnistes encouragèrent la reprise du secteur naval et attirèrent

l'intérêt d'hommes d'affaires qui, jusqu'à ce moment là, n'avaient jamais investi dans ce secteur, comme par exemple la *Società Armatrice Ing. Carlo Camuzzi e C., Milan*. La Collection comprend un certificat au porteur de vingt actions de la valeur de 500 liras chacune daté 1920. La société fut créée en octobre 1919 et sa flotte comprenait un seul bateau à moteur, le "M.T. Cicerone". Ceci est le nom adopté par l'armateur qui a rebaptisé un navire avec coque et moteurs de fabrication anglaise, la "War Memory" qu'il avait acheté en 1920, l'année de sa construction. Il y a plusieurs raisons qui expliquent l'intérêt de ce titre actionnaire: Il témoigne l'intérêt pour le secteur maritime de la part d'une société dont l'activité principale ou *core business* était et restait complètement différente. Effectivement, la "*Società Ing. Carlo Camuzzi e C.*" avait été fondée en 1905 et sa finalité était l'installation et l'exercice de services publics comme l'illumination à gaz et électrique, la distribution d'énergie, aqueducs etc. La société avait acheté les usines à gaz de Legnago et Ostiglia, ayant un gestionnaire propre et l'usine de Fiorenzuola d'Arda en construction et elle s'est développé progressivement. Dans le fil du temps de nombreuses sociétés avec la nom de l'Ingénieur Carlo Camuzzi furent créées, comme par exemple, la "*Finanziaria Generale Ing. Carlo Camuzzi e C.*" en 1929, la "*Società Milanese per l'Industria del Gas*" en 1931, avec des établissements à Trévise pour la production et distribution du gaz de charbon à Trévise et dans d'autres villes.

Pour en revenir à la brève expérience de l'armateur propriétaire de la "Camuzzi", nous savons qu'avec le bateau à moteur "Roana" de la *Società Navigazione di Roma*, le bateau à moteur de sa compagnie le "M.T. Cicerone", fut l'objet d'un débat auprès de la Commission Parlementaire d'enquête sur les frais de guerre, sous commission D, avec président l'Amiral Amero d'Aste pour la Marine Marchande pour examiner et vérifier les conditions de location pour deux années d'ammortissement pour la société. Après une suspension initiale, les paiements à l'armateur reprennent régulièrement. (La question est résumée dans la revue nautique "Rivista Nautica", a. XXXI, N. 7, avril 1922, pages 34-35). Les registres de la Marine Marchande Italienne indiquent que le bateau à moteur a une panne à la barre dans la Mer Méditerranée le 4 octobre 1923, et il est sauvé en mer par le bateau Rofus. Le 13 juillet 1925 le bateau "Cicerone" entre en collision au Pas-de-Calais et est sauvé par des remorqueurs de Norfolk. Le 6 février 1927, quand il n'appartenait plus à la société Camuzzi, il fait naufrage près de l'entrée du port de Ponta Delgada et après cet événement est mis à l'arrêt définitif.

Il est intéressant de noter comme l'Ingénieur Carlo Camuzzi, Chevalier de l'Ordre du Mérite du Travail, entrepreneur aux nombreuses âmes et plein de ressources, était aussi l'auteur du Manifeste Futuriste contre la crise économique (abolition ou réduction des débits financiers) de 1932, publié sur la revue "Futurisme", a.I, n. 5, 1932, page 1, dirigée par Mino Somenzi. Reprenant la question exposé dans une intervention de Benito Mussolino dans le journal "Popolo" du 12 janvier 1932 pour un "coup d'éponge" pour la dette de guerre internationale. Camuzzi considérait cette proposition une "action typiquement futuriste" de "rupture avec la tradition financière préfasciste des engagements par doit et avoir", et demandait ce "coup d'éponge" non seulement pour la dette internationale mais aussi "indistinctement", pour toutes les dettes financières existantes en Italie (Camuzzi, *Manifeste Futuriste contre la crise économique...*, 1932, cit.). L'on devait réduire ou abolir surtout les crédits hypothécaires et réduire à la moitié les dettes financières contractées entre 1919 et 1930. Seulement ainsi l'on pouvait donner confiance à nouveau à l'homme d'action et aux promoteurs d'entreprise. La conclusion du Manifeste récitait: Ce concordat de réduction ou abolition des dettes financières, loin d'être paradoxal est en réalité une mesure de bon sens, pratique et désormais indispensable que nous le futurists préconisons énergiquement".

Dans la même période d'élaboration du *Manifeste futuriste contre la crise économique* Camuzzi poursuivait une grande occasion: celle de la concession pour les installations à gaz dans les colonies italiennes. Auprès de l'Archive Historique du MART, le Musée d'Art Moderne et Contemporain de Rovereto – et je remercie Mme Patrizia Regorda du Mart pour son aide – il y a des lettres envoyées à Mino Somenzi entre le mois de février et avril 1933 dans lesquelles Camuzzi se présentait au directeur de la revue "Futurisme" en lui offrant aussi une aide monétaire pour être facilité dans ses communications avec le Ministère des Colonies Italiennes Emilio De Bono au sujet de l'affaire du gaz à Tripoli. En effet, la "Società Coloniale per il Gas" (Société Coloniale pour le gaz) est créée le 28 novembre 1933 à Milan auprès de la "Soc. Industriale Camuzzi". Les affaires de Carlo Camuzzi dans les colonies italiennes en Afrique ont un développement ultérieur quand il devient le conseiller pour la "Società Italiana Legnami Etiopia, lavorazione e commercio legnami" - Société Italienne Bois Ethiopie, transformation et commerce des Bois) créée en 1936 à Addis-Abeba.

Dans la première décennie du XXe siècle l'on registre un changement de rythme dans



5. Carlo Camuzzi - Manifeste Futuriste contre la crise économique, 9 octobre 1932

le transport maritime quand de nombreuses compagnies de navigation ajoutèrent ou superposèrent à leurs lignes de marchandises des lignes beaucoup plus rentables: le transport passager et les flux migratoires vers l'Amérique du Nord et du Sud. Ces flux se réduisèrent progressivement avec l'introduction des lois américaines qui posaient des limitations à l'immigration comme par exemple, l'*Immigration Act* de 1924. Mais le phénomène de l'émigration a constitué un véritable volant pour l'industrie navale et pour les entreprises d'armateurs italiennes et les lois de l'État introduites pour régler les conditions de transport des émigrants ont favorisé l'augmentation et l'amélioration des flottes, facilitant ainsi le développement du secteur. En 1920 sur un total de 83 bateaux à moteur qui reliaient l'Italie aux Amériques 47 appartenaient à des sociétés italiennes, et à la suite d'un cartel établi à Londres l'année suivante, environ 60% des départs de l'Italie pour le nouveau continent étaient gérés par des armateurs italiens.

Entre les deux guerres l'on assiste à la fusion de grandes compagnies italiennes capables d'attirer des grandes participations bancaires, facilitations et financements publics.



6. Détail du titre actionnaire Lloyd Sabaudo, 1923 avec le bateau à moteur “Re d'Italia” (mise à l'eau en 1906 et démolition en 1929)



7. Affiche publicitaire LLOYD SABAUDO

Ceci est le cas de la société *Navigazione Generale Italiana*, née de l'union entre le groupe sicilien *Florio* et le groupe ligurien *Rubattino*, qui en 1933 se ragroupe avec *Lloyd Sabaudo*. Cette dernière société – parmi les plus grandes sociétés d'armateurs italiennes au début du XXe siècle, capable de catalyser un volume important et diversifié de fonds – le portefeuille présente un certificat de cinq actions au porteur de 250 lires chacun, daté 1923. Comme ornement distinctif du certificat l'on signale la silhouette du bateau à moteur “Re d'Italia”. Le bateau avait été construit pour la Lloyds Sabaudo en 1906 à Sunderland en Angleterre dans le chantier naval de Sir James Laing & Sons Ltd. Sa ligne fuselée et puissante avec une proue verticale, deux mâts, deux cheminées, une longueur de 141 mètres, une largeur de plus de 17 mètres et un tonnage de 6,237 tonnes est bien visible dans le petit profil gris-céruléen naviguant sur la mer de papier du titre actionnaire, surmonté par des timbres relatifs à la vie sociale de la société.

L'activité de la société *Lloyd Sabaudo* créée à Turin en 1906 avec les directeurs généraux Alessandro Cerruti et Edoardo Canali était axée surtout sur le transport d'émigrants. Elle a obtenu des financements dans le temps de la Banca delle Province Lombarde, le Credit, la Banca Italiana di Sconto, le Banco di Roma et, dans une moindre mesure, anglais. Pendant la période de concurrence accrue entre les armateurs pour les routes transocéaniques avant la guerre, le Credit Italiano soutient le renouvellement de la flotte effectué en Écosse auprès du chantier William Beardmore & C. où furent construits les bateaux modernes transatlan-

tiques “Conte Rosso” et “Conte Verde”. Après la Première Guerre mondiale et une période de crise pendant laquelle elle a dû suspendre les services pour l’Est, l’Europe du nord et les États-Unis, la société *Lloyd Sabaudo* tenta de partir à nouveau en interceptant les prêts d’État du Csvi, “*Consortium subventions industrielles*” pour les nouvelles constructions Au début des années vingt la société avait 8 navires de charge et cinq navires à passagers Avec audace, dans une période d’économie positive et favorable aux navires à passagers de luxe, la *Lloyd Sabaudo*, en confiant la réalisation de sa flotte à l’industrie anglo-saxonne, effectua une politique d’investissement fondé sur le relance des dettes, régulièrement amortis, pour ne pas perdre la confiance des investisseurs. Le gouvernement italien fut très déçu de la commande d’un autre navire, le “Conte Biancamano”, effectué auprès d’un chantier écossais. La société italienne avait reçu un financement privilégié de £600,000 de la part du gouvernement britannique dans le cadre du Trade Facilities Act. En 1926 la société obtient un emprunt obligataire de \$ 2.4 millions de la Hallgarten & Co. de New York pour la construction du bateau à moteur “Conte Grande”.

Après une tentative de former un cartel en 1928 avec la NGI et le groupe Cosulich, en 1932 la *Lloyd Sabaudo* (routes pour l’Amérique du Nord et du Sud et l’Australie) fusionne avec la société *NGI Navigazione generale italiana* (routes pour les États-Unis, Amérique Centrale, Antilles, Pacifique du Sud, Amérique du Sud et Australie) son concurrent traditionnel et avec le groupe des armateurs Cosulich de l’île de Lošinj (routes pour les États-Unis, Amérique du Sud et Méditerranée). Ainsi les trois groupes d’armateurs principaux du pays constituent la *Italia-Flotte Riunite*, pour réglementer les services transocéaniques (voir M. Doria, *Dal trasporto degli emigranti alla crociera. La travagliata storia della Società di navigazione Italia - Du Transport des Émigrants aux Croisières. L’Histoire Mouvementée de la Société de Navigation Italienne*, dans P. Massa *Partir en Mer*, De Ferrari, Gênes 2009).

La Collection comprend une action au porteur de 200 liras émise en 1925 par la société *Cosulich Società Triestina di Navigazione* imprimée par l’établissement Modiano de Trieste. L’action contient un timbre de 1929 concernant une option utilisée pour une augmentation de capital. La société des frères Cosulich avant la guerre s’appelait *Austro-Americana*, et jusqu’à la rédemption de Trieste se trouvait dans le territoire de l’Empire austro-hongrois avec des solides liaisons financières et de crédit avec les banques viennoises. En 1919 le groupe dissout le lien d’origine et constitue la *Cosulich Società Triestina di Navigazione* et dans les



8. Détail décoratif d’une action au porteur de la société “*Cosulich Società Triestina di Navigazione*”, 1925



9. Détail décoratif d’une action au porteur de la société “*Cosulich Società Navigazione Trieste*” avec le navire à moteur “*Vulcania*”, 1930

années 20 relance un important programme de reconstitution industrielle. En 1925 le groupe Cosulich fait fabriquer deux bateaux à moteur jumeaux “*Saturnia*” et “*Vulcania*”. La “*Vulcania*” est effectivement le bateau qui apparaît sur la décoration d’un autre titre actionnaire de 1930. Ce titre atteste le changement du nom commercial en *Cosulich Società di Navigazione Trieste*. Toujours dans les années 30, le groupe Cosulich doit affronter une période générale de crise économique avec de gros problèmes et il trouve des difficultés et résistances à se procurer les importantes ressources financières dont il a besoin pour son programme de développement et production. Dans ce certificat, dans un panneau avec deux tritons qui sonnent les trompes il y a le profil élégant du bateau à moteur “*Vulcania*” avec la poupe elliptique, deux mâts perpendiculaires et une seule cheminée tronconique. Sur le même certificat par la suite on a mis un timbre de la *Società Giuliana di Navigazione*, un autre acronyme qui témoigne les transformations du groupe Cosulich au fil du temps, mais c’est une dénomination relative à une société constituée et liquidée en 1937. Le portefeuille historique que l’on présente contient aussi des actions associées à des importants chantiers navals italiens, comme l’action au porteur de 500 liras émise en 1920 par la *Società Anonima Cantieri Navali dell’Addaura*. En 1918 la compagnie *Lloyd Adriatico Meridionale* créa le chantier palermitain avec trois ports fixes à Mondello. Au début le chantier produisait des gros bateau en bois. Quand elle est achetée par la *Società di Navigazione Roma* elle change sa ligne de production et produit des bateaux en métal. La société disposait de quatre rampes

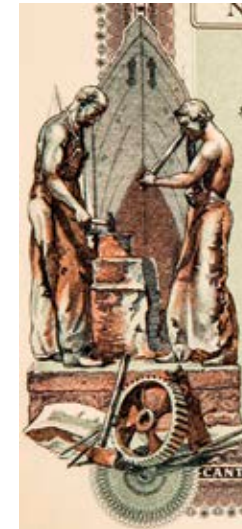


10. Action au porteur de la “Società Anonima Cantieri Navali dell’Addaura”, graphique de Paolo Bevilacqua - 1920

de halage, une centrale électrique, des fonderies, plusieurs ateliers, le chantier qu’elle avait pris pendant sa deuxième saison de production appelée “Roma” continue son activité jusqu’aux années 30 quand à la suite de la faillite de la Banca di Sconto de Rome qui soutenait ses financements elle est fermée.

Les ornements élégants en style liberty dans le titre actionnaire est le travail de l’artiste et critique d’art Paolo Bevilacqua (1894-1938). En 1932, il a exécuté avec Benedetta Marinetti les décorations du Palais de la Poste de Palermo. La décoration du titre, avec les vieilles caravelles sur des lignes d’onde continues, qui s’élèvent des feuilles, le deux beaux médaillons avec la trinacria et le squelette du bateau avec bois apparent, montre un archaïsme précieux qui ressemble la xylographie et un goût pour la simplification moderniste dans une graphique qui rappelle les créations de Adolfo de Carolis et Duilio Cambellotti.

Dans la Collection l’on trouve une action nominative, jamais émise, daté 1923 de la société *Società Anonima Cantiere Navale Triestino* (Cnt). Elle a été imprimée dans l’Établissement Modiano de Trieste. Le nom de la société des armateurs Cosulich identifie le chantier historique crée en 1908 sur la plaine de Monfalcone quand les armateurs qui jusqu’alors étaient propriétaires de bateaux à vapeur de charge à service de la “*Società Austro-Americana*” pour le transport de marchandises en Amérique, fusionnèrent leur société avec la société viennoise “Schenker”, donnant vie à une ligne de transport passagère pour New



11. Établissement Modiano à Trieste - Détail décoratif d’une action de la “Società Anonima Cantiere Navale Triestino”, 1923



12. Giuseppe Sigon – Établissement Modiano, *Calendrier 1893* de *Assicurazioni Generali*, 1892

York destinée au transport des émigrants et en 1904 il y l’ajoute d’un bateau à passagers de classe. Même pendant les années avant la première guerre mondiale le chantier était célèbre comme le “premier chantier du Méditerranéen pour la dimension des installations techniques”. Le chantier fut détruit pendant la guerre mais il fut reconstruit grâce aux armateurs et aux financements et subventions d’état faisant partie du programme de relance du secteur naval. Avant la construction du chantier, le groupe Cosulich, comme beaucoup d’autres sociétés, avait dû se tourner au marché anglais pour la construction de ses bateaux. Pour la construction des établissements de Monfalcone il avait employé le chef ingénieur de l’île de Lošinj Andrew Munroe et l’ingénieur écossais James Stewart qui s’est distingué comme inspecteur technique de l’*Unione Austriaca di Navigazione*. Ils employèrent aussi 200 ouvriers spécialisés de l’île de Lošinj et des istriens. Ils embauchèrent des ouvriers moins spécialisés parmi les populations du Karst et les paysans de la region istrienne.

Le motif décoratif qui embellit l’action non signé qui se trouve dans la Collection montre une certaine similitude avec des créations similaires de Giuseppe Sigon (Trieste,



13. Détail décoratif d'une action au porteur de la Société "Odero Terni Orlando", 1940



14. Tuyau de canons 381/50 mm en construction, fin des années 1930

1864-1922), chef de file des peintres d'affiches juliens, propriétaire de la section chromolithographie de l'entreprise Saul D. Modiano. La composition graphique à une similarité remarquable avec celle d'un calendrier pour l'année 1983, réalisée par Sigon pour la société de Trieste "Assicurazioni Generali". Dans le titre actionnaire du *Cnt* le motif élevé à symbole de deux ouvriers, un vieillard et un homme plus jeune, symbolisant le passage des consignes de capacité et d'expérience, qui martellent le fer sous un grand navire avec à leurs pieds un projet naval et d'autres instruments de travail. C'est une image qui maintient l'équilibre entre une iconographie "traditionnelle", selon le réalisme du XIXe siècle qui glorifie la figure de l'ouvrier lui donnant monumentalité et démontre une dignité stylistique personnelle et une connaissance compositionnelle marquée

Nous concluons cet aperçu avec un titre de cinquante actions au porteur, Série A, émis en 1940, de la part de l'importante société de construction navale *OTO - Società Odero Terni Orlando*, une S.A. ayant son siège à Gênes, pour la construction de bateaux, machines et artillerie. L'image au centre de l'action représente un navire de guerre en haute mer, et l'on voit à effet seulement trois canons géants dirigés vers le ciel. Probablement ce sont des pièces d'artillerie du navire de guerre "Vittorio Veneto", conçu en 1934 et construit dans les établissements OTO de Mucciano (La Spezia) qui est entrée en service en 1940. L'élément distinctif du navire de guerre, mis en évidence par la coupe de l'image, étaient les tours triples avec des canons 381/50 Modèle 1934 équipant les bateaux de guerre de la catégorie Littorio, qui, comme l'on sait, était la plus puissante arme balistique développée

par l'industrie d'armement italienne. Dans l'immédiat après-guerre, la *OTO* est une des entreprises du secteur de l'industrie mécanique la plus engagée dans la reconstruction et en 1947 elle obtient un financement d'environ 288 millions de liras de l'IMI (*Istituto Mobiliare Italiano*) pour la reprise des activités de ses établissements, comme l'*Ansaldo*. Elle sera administrée par l'IRI mais elle abandonne le secteur naval en 1949 et vend à *Ansaldo* tous ses établissements de Livourne et Muggiano (La Spezia). Aujourd'hui ils appartiennent à *Fincantieri*.

L'on avait ainsi semé les grains pour le développement des lignes de force de l'industrie d'ingénierie navale, du secteur technologique et du traitement métallurgique national et la situation a son origine dans le passé que nous venons de décrire.

Monica Vinardi



R.F.O.
WEALTH ADVICE

www.r-f-o.co.uk
london@r-f-o.co.uk
T. 0044 75 55 19 05 81