



R.F.O.
WEALTH ADVICE

XI



La selezione delle pagine del Quaderno XI 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



The pages selected for the R.F.O. Cahier No. XI grasp from the very outset the uniqueness of this historical portfolio of share certificates.

It is a collection dedicated to the shipbuilding sector and to a few shipowner companies active between the last quarter of the XIXth Century and the first half of the XXth Century.

Its examination involves all the parallel cultural elements in man's history and the societal changes and evolution in that period.

In recalling the history, design, style, transport and voyages what emerges fully is the shipping companies' geographic, cultural and financial impact.

Their varied aesthetical aspects cannot escape the watchful eye of the enthusiast. The certificates were printed with high quality motives and decorations often entrusted to the most famous engraving workshops in the country from Palermo to Trieste and Genoa during all of the second half of the XIXth Century and the first decade of the XXth Century.

Together with the aesthetic level there is also the industrial level which highlights the role of the shipping companies in the development of the industrial planning, design and business models during the golden age of sea voyages and transport.

From the origin of the famous "ocean voyages" to the creation of ship and fleet models there is the development of trends, naval furnishings, the systemic transfer of foodstuffs, industrial products, raw materials and labour as well as works of art to the important routes.

The evolution of one of the five macro categories of the European business trade codes highlights the revolution and world progress resulting from transport and voyages.

A testimony which ranges from economic history to industrial history, from credit



history to that of the stock exchange and bond markets in a perspective which goes beyond the national level to the international level.

The Collection illustrates the transformations from sail to steam in the last quarter of the XIXth Century and at the beginning of the XXth Century of the Italian shipping industry and the courageous efforts made in certain areas notwithstanding their backwardness as compared to the British, German and French maritime and industrial sectors.

Some of the certificates being presented refer to painful mergers which occurred between the first and third decade of the XXth Century to rationalise the varied Italian shipowners' panorama.

The exhibition path crosses a period characterized by progress and success, the creation of immense fortunes as well as enormous financial failures caused by catastrophes, adversities or ineptitude and reveals both successful family histories and failures.

After all, the certificate's emission, coupon payments, great influence or strategic relevance has marked the importance and achievement of capitalist families and great wealth with complex relations which have been documented and published in influential documents which narrate the company's history. They have also offered suggestions and inspiration for novels, tales, legends, films and theatre plots.

In addition to the long selection, collection, custody, filing, research and study period and the protection, conservation and enhancement of the special historical documents of the exhibition, in recent years an innovative filing work has been carried out using new technologies for the enhancement of this unique heritage and the result has been an important form of "digitalization".

The new task entrusted to digital filing marked the opportunity to re-evoke curiosity for the past and interest for the national and international roots of navigation.

The approach to a digital Collection can have multiple positive effects adding to the respect and love of history and the conservation of one's heritage, a new passion.

The tradition of concepts, immediate knowability, the efficient inferral of multiple data and a rapid search are helpful in learning and understanding the history of trading companies.

The result is a new modality which increases the value and the importance of publications, books, historical documents while offering the user a rapid summary. This is the profound and present meaning of a cultural heritage and its enhancement.

Cristina Rossello

UN PORTAFOGLIO STORICO DI TITOLI DI CREDITO NAVALE

Si presenta un portafoglio storico di titoli di credito legati al settore delle costruzioni navali e ad alcune imprese armatoriali, in larga parte italiane, attive tra l'ultimo quarto dell'800 e la prima metà del '900.

L'interesse che tali documenti suscitano è di molteplice natura: esso esprime la sintesi di dimensioni storiche irrelate, tra storia dell'economia, storia dell'industria, storia del credito e del mercato azionario, in una prospettiva che da nazionale traguarda l'orizzonte internazionale della metà del secolo XX, condensandosi nel valore attribuito da parte di un collezionismo specifico. Non è ovviamente possibile dar conto della complessità di tali relazioni, anche se si intende sintetizzarne alcuni brevi cenni per l'arco cronologico documentato dalla collezione (per un approfondimento su tali tematiche, si veda: R. Giulianelli, *Armatori, banche e Stato. Il credito navale in Italia dall'Unità alla prima crisi petrolifera*, Il Mulino, Bologna 2017, riferimento basilare per questo scritto).

Un pur rapido *identikit* di alcuni di questi titoli renderà possibile inoltre circoscritte considerazioni di carattere estetico, dato che essi furono stampati attraverso motivi e decori grafici di alta qualità, spesso affidati ad illustri laboratori di incisione, come la "Frauenfelder" a Palermo nella seconda metà dell'Ottocento per la *Società Trinacria*, o anche nei primi decenni del Novecento l'"Istituto veneto d'arti grafiche" per la *Società di Navigazione Adriatica*, o lo stabilimento triestino di lavorazione della carta "Modiano" per le carte valori delle imprese degli armatori lussini Cosulich.

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-

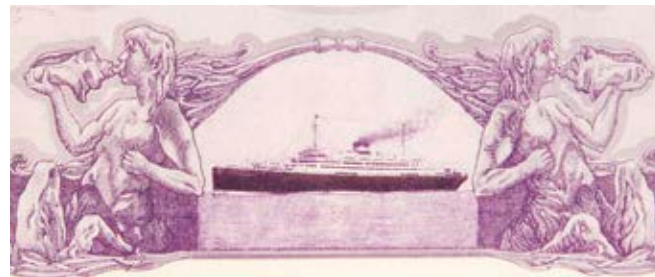
fruito di un finanziamento agevolato di 600.000 sterline da parte del governo britannico, nell'ambito del *Trade Facilities Act*. Nel 1926 la compagnia otterrà il prestito obbligazionario di 2,4 milioni di dollari dalla Hallgarten & Co. di New York per la costruzione del piroscafo "Conte Grande".

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



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

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

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-

A HISTORICAL PORTFOLIO OF NAVAL CREDIT INSTRUMENTS



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

This is a presentation of a historical portfolio of credit instruments linked to the shipbuilding sector and a few shipowner companies, mostly Italian, active in the last quarter of the XIXth Century and the first half of the XXth Century.

The interest sparked by such documents is multifold. It expresses a synthesis of unrelated historical dimensions comprising economic history, the history of industry, the history of credit and the stock market, in a perspective which shifts from the national to the international horizon starting in the middle of the XXth Century and it can be condensed in the value attributed to it by a specific type of collecting.

It is obviously impossible to explain the complexity of such relations even if an attempt has been made to summarize a few aspects for the chronological timeframe documented by the Collection (for further information on such issues see R. Giulianelli, *Armatori, banche e Stato. Il credito navale in Italia dall'Unità alla prima crisi petrolifera - Shipowners, Banks and the State. Naval Credit in Italy from the Unification of Italy to the First Oil Crisis*) Il Mulino, Bologna 2017, a primary reference for this document).

An albeit rapid identikit of some of these credit instruments enable us to make a few limited aesthetic considerations since they were printed with high-quality graphic motifs and decorations and were often entrusted to famous engraving workshops, such as the “Frauenfelder” in Palermo in the second half of the XIXth Century for the *Società Trina-cria*, and the “Istituto Veneto d'arti grafiche” for the *Società di Navigazione Adriatica*, or the “Modiano” paper industry in Trieste for the paper securities for the companies belonging to the Cosulich shipowners from the Croatian Island of Lošinj in the first decades of the XXth Century.

The transformations of the Italian shipping industry “from sail to steam” in the last quarter of the XIXth Century and the beginning of the XXth Century mark the growth of specific areas in Italy, even if they were not as developed as the maritime sector and the shipbuilding industry in other countries such as England, Germany and France.

Some of the documents which are being presented refer to companies that existed before the mergers which occurred between 1910 and 1930 to rationalize the fragmented Italian shipowner situation. Many refer to paper securities issued by companies with a specific local dimension destined to be absorbed by larger groups and disappear within a few years. This is the case of the Palermitan *Società Trinacria di Navigazione a Vapore* in Sicily which had been established in 1870 and was acquired, only six years later, by the stronger *Florio* company.



1. Detail of the *Società Trinacria di Navigazione a Vapore* trademark found on a bearer share dated 1870, year in which the company was established

Regarding the *Società Trinacria di Navigazione a Vapore*, the historical portfolio includes a bearer share, “A” Series, with a value of 1000 Lire dated 1870. It bears the signature of its manager Pietro Tagliavia, the shipowner from Palermo. Shortly after the company’s establishment in Palermo in 1869, the *Società Trinacria di Navigazione a Vapore*, received a government concession for a weekly crossing from Messina and from Venice to Constantinople. In 1872 the company increased its share capital from 4 to 10 million, by issuing 6,000 shares worth 1,000 Lire each. Immediately afterwards, the Government granted five million and obtained a lien for eight of the fourteen steamships constituting the company’s fleet. One of them was named *Ortigia*. It was built in Leghorn in 1873 and it caused five ac-

cidents to other Italian and foreign vessels which is why it was dubbed the “cursed vessel”.

If one examines the share certificate contained in the Collection, one sees that in addition to the refined design of the green wavy watermark above with the letter head of the company and the indication of its headquarters, there are burnt brown headings and decorations as well as the beautiful drawing of the antique symbol of the *trinacria*, the paper security is executed at the premises of the Swiss engraver Georg Frauenfelder from Zurich, a former collaborator of the Neapolitan lithography Richter & Co.. Frauenfelder moved to Palermo in the middle of the XIXth Century and opened his studio in Corso Vittorio Emanuele II. Moreover, he was involved in the editorial execution of the work of abbot Domenico Benedetto Gravina, *Il Duomo di Monreale illustrato e riportato in tavole cromolitografiche - The Cathedral of Monreale Illustrated and Reproduced in Chromolithographic Tables*. Between 1859 and 1869 he engraved almost all of the tables reproducing the details of the cathedral’s mosaic decorations.

On January 13, 1876 the Banco di Sicilia, which managed most of the company’s risk, was on the verge of failure and decided to declare the bankruptcy of the *Trinacria* at the Commercial Court of Palermo. The thirteen super modern steamships of the company were thus purchased in 1877 by the *Florio* company which, in the same year, also acquired the vessels belonging to the *Società Danovaro-Peirano*.

At the beginning of the XXth Century, thanks to the Government of Francesco Crispi, following the merger of the most important shipowner groups in the country, i.e. the Sicilian company belonging to the *Florio* family and the *Rubattino* company of Genoa, the *Navigazione Generale Italiana* company is established. It is the result of the pooling of resources of the existing *Società Danovaro e Peirano* and *Lloyd Italiana*. - Regarding N.G.I., the most important shipping company at the time with a fleet of 83 steamships and a share capital of 50 million lira, see R. Lentini, *E la nave va Crispi, Florio e la Nascita della Navigazione Generale Italiana - And the Ship Sails. Crispi, Florio and the Birth of the Navigazione Generale Italiana Company*) in “Dialoghi Mediterranei”, n. 35, January 2019, available at the website of the Euro-Arab Institute: <http://www.istitutoeuroarabo.it/DM/e-la-nave-va-crispi-florio-e-la-nascita-della-navigazione-generale-italiana/>.

In the aftermath of the country’s unification process, in consideration of the scarce development of the nation’s infrastructure, the Government granted privileged conces-



2. Detail on a share certificate belonging to the *Società Anonima di Navigazione Vapore «Puglia»*, 1899 with a view of the Port of Bari with the fleet's first steamship the "Peuceta" at anchor.

sions assigning the postal services to the maritime transport. The fleets of the shipowners' companies were also assigned most of the goods transport on the national and foreign markets. The success of typical products belonging to specific regional territories such as wine and oil depended on the maritime entrepreneurship expressed by the coastal and island communities often in synergy with external funders and partners with a consolidated entrepreneurial capacity. The development of shipping companies in southern Italy was made possible thanks to the capital and skills of Ligurian shipowners. A case in point is the *Società Anonima Navigazione a Vapore «Puglia»* with headquarters in Bari.

The *Società Anonima di Navigazione Vapore «Puglia»* was established in 1876 by a consortium of oil, cereal, canned food and textile merchants and businessmen and with the fundamental contribution of foreign capital present in the city of Bari. Over time, the Apulian shipping company attempted to obtain State concessions and it succeeded in 1893 approximately twenty years after it was established. It was granted the Adriatic routes. The "Puglia" was originally established bearing in mind the Sicilian company belonging to the Florios with the aim of expanding the trade of raw materials useful for local industrial growth and in particular to take the oil trade domination away from the free port of Trieste. Moreover, following the opening of the Suez Canal it tried to strengthen the navigation routes eastwards. The bylaws doubling the value of the share without payment are dated 1899 (see M. Ottolino, *Commercio e iniziativa marittima in Puglia 1876-1914. La Società di Navigazione «Puglia»*, Napoli 1981– Trade and Maritime Initiatives in Apulia 1876-1914. The "Puglia" Shipping Company, Naples 1981).

The first steamships belonging to the "Puglia" company were all produced in Great Britain. The first was the "Peuceta", pictured in the nice view of the port of Bari decorating



3. Detail of the chimney of the steamship on the share certificate of the *Società Armatrice Ing. Carlo Camuzzi e C.* The company did not last long and had only one steamship.

4. The "M.T. Cicerone", *Società Armatrice Ing. Carlo Camuzzi e C.* (formerly the "War Memory", launched in 1920)

the lower part of the share certificate contained in the Collection. It was built in Scotland at Kirkaldy (the steamship's original name was "Fifeshire"), and it remained in service at the company between 1876 and 1911 as a cargo ship transporting mainly Apulian oil and wine towards the northern Adriatic and France. The company however did not survive the reorganization of the merchant vessel sector after the war and during the Twenties the ownership of the "Puglia" shipping company was acquired by the *Lloyd Triestino*, its direct rival of the past on the Adriatic maritime routes.

Towards the end of WWI, in consideration of the losses suffered by the merchant fleet, the Government had, already starting in 1916, issued a series of decrees to grant financial and fiscal aid to the shipowners capable of purchasing and/or building new vessels. The last such intervention which extended the protectionist measures well beyond the end of the war was the "De Nava" Decree, from the name of its author, Giuseppe De Nava, which came into force in 1921 (See 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 - A Typical Example of Protectionist Appetites, Shipbuilders and Shipowners Assault to the Treasury, in "The Economists'

Journal and Statistics Magazine”, series III, vol. 61 a. 32, n. 2, February 1921, pages 44-55). The decree envisaged that cargo ships which became part of the merchant fleet within December 31, 1920 if purchased abroad, and within June 30, 1921 if built in Italy, could be rented by the State for a two-year period at extremely favourable terms including: a tax exemption, the reimbursement of customs duties, coverage of working costs, interests and a share of industrial profit.

Such protectionist measures stimulated the recovery in the naval sector and triggered the interest of entrepreneurs who had previously never invested in the maritime sector. A case in point is the *Società Armatrice Ing. Carlo Camuzzi e C., Milano*. One of their bearer’s certificates of twenty shares, worth 500 Lire each dated 1920 can be found in the Collection.

The company was founded in October 1919. Its fleet included a single steamship, the “M.T.Cicerone”, the name given by the shipowner to the “War Memory”, a ship with a hull and engines manufactured in Great Britain, purchased in 1920, the same year of its construction. The reason why this share certificate is so interesting is that it documents the interest in the maritime sector by a company whose core business was and remained quite different. In 1905 the *Società Ing. Carlo Camuzzi e C.* had been established and its company purpose was the installation and running of public utilities such as gas and electric lighting, energy distribution, water supply distribution etc. The company had acquired the gas works of Legnago and Ostiglia which had been managed on their own and the gas works of Fiorenzuola d’Arda under construction at the time and then expanded its activities gradually. Over time, the creation of new companies with the name of Ing. Carlo Camuzzi continued. For example, the “*Finanziaria Generale Ing. Carlo Camuzzi e C.*” in 1929, the “*Società Milanese per l’Industria del Gas*” in 1931, with plants in Treviso for the production and distribution of coal gas in Treviso and other cities.

Going back to the short shipowner experience of the owner of the “Camuzzi”, we know that together with the “Roana” steamship of the *Società Navigazione di Roma*, the company’s steamship “M.T.Cicerone” was the subject of debate by the parliamentary board of enquiry on war expenses, subcommission D chaired by the Admiral Amero D’Aste for the Merchant Marine which re-examined and studied the two-year depreciation rental conditions offered to the companies. After an initial suspension, payments to the shipowners resumed regu-

larly. (The issue was summarized by the “Rivista Nautica” magazine, a. XXXI, No. 7, April 1922, pages 34-35).

The Italian Merchant Navy registers indicate that on October 4, 1923 the steamship had a problem with its rudder while in the Mediterranean Sea and it was salvaged by the Rofus. On July 13, 1925 the “Cicerone” collided in the Pas-De-Calais and was salvaged by tugboats coming from Norfolk. On February 6, 1927, when the ship no longer belonged to the Camuzzi, it ran aground at the entry of Ponta Delgada and after such event it was decommissioned.

It is interesting to note how the Knight of the Order of Merit for Labour and Engineer Carlo Camuzzi, entrepreneur of many souls and resources was also the author of the *Futurist Manifesto against the Economic Crisis (Abolition or Reduction of Financial Debt)* dated 1932, published on the “Futurismo” magazine, a.I.n.5, 1932, Page 1, directed by Mino Somenzi. Referring to what Benito Mussolini wrote in the “Popolo” newspaper on January 12, 1932 regarding the “cancellation” of international war debt, Camuzzi considered such proposal “a typical futurist act” which courageously marked a break with the pre-fascist financial tradition of the profit-and-loss account balance, asking that such break with the past not only be applied to international debt but also be extended “indistinctly” to “all the financial debts existing in Italy” (Camuzzi, *Futurist Manifesto against the Economic Crisis*...1032, cit.). He suggested the reduction or abolition of the mortgage credits and the halving of financial debts contracted between 1919 and 1930 since he believed it was the sole manner of restoring confidence to the man of action and entrepreneurs. In his conclusion in the Manifesto he wrote: “This agreement to reduce or abolish financial debts is not a paradox. Indeed, it is a practical, common sense and absolutely necessary measure which we futurists strongly advocate”.

In the same period in which the *Futurist Manifesto Against the Economic Crisis* was being drawn up, Camuzzi was chasing a great opportunity: the gas installations concession in the Italian colonies. At the MART, Museum in Rovereto (Museum of Modern & Contemporary Art) there are some letters sent to Mino Somenzi between February and April 1933 in which Camuzzi recommended himself to the director of the “Futurism” magazine and offers, among other things, monetary aid in order to be helped in the communications with the Colony Minister Emilio De Bono with reference to the gas deal in Tripoli. Indeed, the



5. Carlo Camuzzi - Futurist Manifesto Against the Economic Crisis, October 9, 1932

“Società Coloniale per il Gas” was established on November 28, 1933, with headquarters in Milan at the same address as the “Società Industriale Camuzzi”. (I wish to thank Mrs. Patrizia Regorda of the MART for her help on this matter). Carlo Camuzzi’s business in the Italian African colonies will develop further and indeed he then becomes a member of the “Società Italiana Legnami Etiopia, lavorazione e commercio legnami” (Italian Ethiopian Wood Processing and Trading Company), established in Addis Ababa in 1936.

A step change in maritime transport occurred during the first decade of the XXth Century when, in addition to the many cargo lines, the shipowners added and sometimes overlapped the more profitable passenger transport lines and those for the migration flows to North and South America. Such flows decreased gradually with the introduction of American laws limiting immigration flows such as the *Immigration Act* of 1924. However, emigration was a flywheel for the shipping industry and for Italian shipowners. Moreover, the state laws which were introduced to regulate the transport conditions of emigrants favoured the increase and the improvement of the fleets and was an extremely important



6. Detail of the *Lloyd Sabaudo* share certificate, 1923 with the “Re d’Italia” steamship (launched in 1906 and scrapped in 1929)



7. Advertising poster of the LLOYD SABAUDO

support for the sector. In 1910 forty-seven of the eighty-three steamships which connected Italy to the Americas belonged to Italian companies and following a cartel agreement signed in London the following year approximately 60% of the departures from Italy for the new continent were managed by Italian shipowners.

Between the two wars there was the merger of some important Italian companies capable of attracting important bank participations, facilitations and public funding. This is the case for the *Navigazione Generale Italiana*, resulting from the merger between the Sicilian group *Florio* and the Ligurian group *Rubattino*. In 1933 there is a further merger with the *Lloyd Sabaudo*. The latter company – among the most important Italian shipping companies at the beginning of the XXth Century, capable of catalyzing numerous and diversified funds – the portfolio presents a share certificate of five bearer’s shares of 250 Lire each, issued in 1923. A distinctive ornament of the certificate is the profile of the “Re d’Italia” steamship. The ship was built for the *Lloyd Sabaudo* in 1905 in Great Britain in the Sir James Laing & Sons Ltd shipyard in Sunderland. Its streamlined and mighty line with a vertical bow, two masts and two funnels with a length of 141 metres and a width of more than 17, a tonnage of 6,237 tons is perceptible even in the small grey-cerulean profile which sails the paper sea on the share certificate together with many stamps regarding the social life of the company.

The *Lloyd Sabaudo* company, established in Turin in 1906 with Alessandro Cerruti and Edoardo Canali as managing directors, focused its activity mainly on the transport of

emigrants. It obtained funds from the Banca delle Province Lombarde, il Credit, la Banca italiana di sconto, the Banco di Roma in addition to smaller stakes of British capital. During the period of great competition between shipowners for the transoceanic routes before the war, the Credito italiano supported the renewal of the fleet which began in Scotland at the William Beardmore & C. Shipyard where the modern transatlantic ships “Conte Rosso” and “Conte Verde” were built. After WWI, following a period of crisis during which it was obliged to suspend its services towards the East, Northern Europe and the United States, the *Lloyd Sabaudo* attempted to restart by intercepting the many state loans granted by the Csvi, “Consorzio sovvenzioni industriali” (Industrial Subsidies Consortium) for the construction of new ships. At the beginning of the 1920s the company had eight cargo ships and five passenger ships. With courage in a period of positive economy and a favourable trend in luxury passenger ships, the *Lloyd Sabaudo*, entrusted the construction of its fleet to the British industry. It carried out an investment policy based on the renewal of its debts which were then timely reimbursed so as to maintain investor confidence. The Italian Government was greatly disappointed that another ship, the “Conte Biancamano”, was commissioned to the same Scottish shipyard since the company had received a subsidized loan of £ 600,000 from the British government in the framework of the *Trade Facilities Act*. In 1926 the company obtained a bond loan of \$2.4 million from Hallgarten & Co. of New York for the construction of the “Conte Grande” steamship.

An attempt was made to form a cartel in 1928 with the *NGI* and the *Cosulich Group*. Then in 1932 the *Lloyd Sabaudo* (routes for North and South America and Australia) merges with the *NGI Navigazione generale italiana* (routes for the United States, Central America, Antilles, South Pacific, South America and Australia) its traditional competitor and the *Cosulich group* of Croatian shipowners (routes for the United States, South America and the Mediterranean). The three main shipowner groups in the country thus establish the *Italia-Flotte Riunite* to regulate the transoceanic services (see 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). – From the Transport of Emigrants to Cruises. The Turbulent History of the *Società di Navigazione Italia*, in P. Massa, *To go by Sea*, De Ferrari, Genoa 2009).

The collection contains a 200 Lire bearer’s certificate issued in 1925 by the *Cosulich*



8. Decorative detail of a bearer’s share of the “*Cosulich Società Triestina di Navigazione*”, 1925



9. Decorative detail of a bearer’s share certificate of the “*Cosulich Società Navigazione Trieste*” with the motorboat “*Vulcania*”, 1930

Società Triestina di Navigazione printed by the Modiano establishment in Trieste. It contains a stamp dated 1929 regarding an option which was taken and a capital increase. It is to be remembered that before the war the name of the company belonging to the *Cosulich brothers* was *Austro-Americana* and until the redemption of Trieste it was part of the territory of the Austro-Hungarian Empire and had solid financial and credit connections with Viennese banks. In 1919 the group eliminated such links and the *Cosulich Società Triestina di Navigazione* was established. In the 1920s it launched an important industrial reconstitution programme. In 1925 the *Cosulich group* ordered two twin motorboats the “*Saturnia*” and the “*Vulcania*”. Indeed, it is the “*Vulcania*” which appears on another share certificate dated 1930, certificate which attests the company’s name change to *Cosulich Società di Navigazione Trieste*. In the 1930s the *Cosulich group* experienced a period of general economic crisis with great problems and it met with difficulties and resistance in obtaining the considerable funds it needed for its development and production programme. In the title, within a panel with two tritons playing whelks, one sees the elegant profile of the “*Vulcania*” motorboat, with its elliptic stern, two perpendicular masts and only one truncated funnel. On the same title a stamp of the *Società Giuliana di Navigazione* was applied at a later stage. This is yet another company which bears witness to the transformations which the *Cosulich group* underwent over time, but it is the name of a company founded in 1936 and liquidated in 1937.

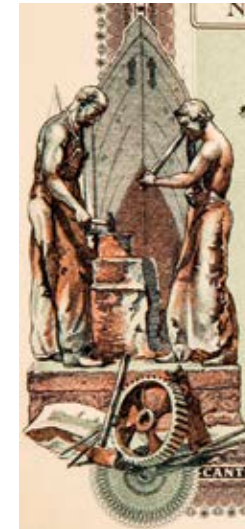


10. Bearer's share certificate of the "Società Anonima Cantieri Navali dell'Addaura", graphics by Paolo Bevilacqua - 1920

The bearer's share issued in 1920 by important Italian shipyards such as the *Società Anonima Cantieri Navali dell'Addaura* with a value of 500 Lire is also part of the historical portfolio being presented here.

In 1918 the *Lloyd Adriatico Meridionale* company founded a shipyard in Palermo with three fixed docks in Mondello. Initially the shipyard built large wooden vessels. When it is acquired by the *Società di Navigazione Roma* it changes its production line and starts building metal ships. The yard which had four slipways, a power station, foundries and workshops adopted the new name of "Roma" during the second year of production. It lasted until the 1930s when the Banca di Sconto di Roma which supported it financially went bankrupt.

The elegant liberty-style ornamentation on the share certificate was conceived by the artist and art critic Paolo Bevilacqua (1884-1938). In 1932 together with Benedetta Marinetti he executed the decoration at the Palermo Post Office Palace. The decorative pattern on the certificate with the antique caravels on continuous wavy lines emerging from leaves, the two medallions with the trincaria and the skeleton of the ship with the wooden planking in view, exhibits with a precious archaism similar to xylography a taste of modernist simplicity in an art work which brings to mind the creations of Adolfo de Carolis and Duilio Cambellotti.



11. Modiano Establishment in Trieste – Decorative detail of a share certificate of the "Società Anonima Cantiere Navale Triestino", 1923



12. Giuseppe Sigon – Modiano Establishment, 1893 Calendar of the *Assicurazioni Generali*, 1892

The Collection includes a registered share of the *Società Anonima Cantiere Navale Triestino* (Cnt) dated 1923 which was not issued. It was printed in the Modiano establishment in Trieste. The name of the shipowner Cosulich identifies the historical shipyard which was founded in 1908 in the plain of Monfalcone when the shipowners who had up until that moment owned cargo steamships working for the "Società Austro-Americana" for the transport of goods to America, merged with the Viennese company "Schenker" giving rise to a passenger transport line to New York for the transport of emigrants, to which another boat was added in 1904 for wealthier passengers. In the years before WWI the shipyard was famous for being the "No.1 shipyard in the Mediterranean for the size of its technical installations". It was razed to the ground during the war and then rebuilt thanks to the shipowners and the funds and State subsidies for the relaunch of the naval sector.

Before the establishment of the shipyard, the Cosulich group, as was the case for many other companies, had had to turn to the English market for the construction of its steamships. To establish the Monfalcone shipyard they hired businessmen from Croatia such



13. Decorative detail of a bearer's share certificate of the "Odero Terni Orlando", 1940



14. 381/50 mm canon tubes in construction, end of the 1930s

as the chief engineer Andrew Munroe and the Scottish engineer James Stewart. The latter was also the technical inspector of the "*Unione Austriaca di Navigazione*". Moreover, they hired specialised steel workers coming from the United Kingdom and Croatian and Istrian shipwrights for the carpentry work. Other less qualified workers were found among the population of the Karst and the farmers of the Istrian region.

The decorative pattern which embellishes the unsigned share certificate present in the Collection resembles other similar creations by Giuseppe Sigon (Trieste, 1864-1922), the founder of the poster designers of the Venezia Giulia area, head of the chromolithography department at the Saul D. Modiano Company. The graphic composition is very similar to that of a 1893 calendar executed by Sigon for the "*Assicurazioni Generali*" of Trieste. In the CNT's share certificate there is the motif of two workers, an elderly man and a younger man, hammering iron under an immense hull with, at their feet, a naval project and other working tools. They represent the transfer of skills and experience. It is an image which, while maintaining the balance of a "traditional" iconography according to the realism of the XIXth Century which grants importance to the worker also shows a personal stylistic dignity and a marked wisdom of composition.

We close our review with a share certificate of fifty or so bearer shares, A series, issued in 1940 by the important maritime engineering company *OTO - Società Odero Terni Orlando*, an S.A. company having its headquarters in Genoa, for the construction of ships,

machinery and artillery. The image at the centre of the share certificate shows a warship in the open sea of which one sees only three giant cannons pointing at the sky. They are probably the artillery of the battleship "*Vittorio Veneto*", designed in 1934 and built at the OTO establishment in Muggiano (La Spezia) which entered into service in 1940. The distinctive element of the battleship, highlighted in the perspective of the image, were the triple towers with the 381/50 cannons Model 1934 mounted on the Littorio category battleships which, as is well known, were the most powerful ballistic weapon developed by the Italian war industry. Immediately after the war *OTO* is one of the companies in the mechanical sector most committed to reconstruction and in 1947 it obtains from the Imi (Istituto Mobiliare Italiano) approximately 288 million lire for the resumption of the activities of its establishment and this is true also for the *Ansaldo*. It is then managed by the IRI but in 1949 it exits the naval sector and sells its establishments in Leghorn and Muggiano (La Spezia) to *Ansaldo* (at present they are the property of *Fincantieri*).

The seeds were thus sown for the development of the main production lines of the national naval engineering, technological and metallurgical sectors. What exists today is deeply rooted in the developments of the past.

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