

leggi, scrivi e condividi le tue 10 righe dai libri
<http://www.10righedailibri.it>

Tobia Costagliola



La flotta che visse due volte

Storia delle navi di Achille Lauro



ARMANDO EDITORE

Tobia Costagliola

LA FLOTTA CHE VISSE DUE VOLTE



ARMANDO
EDITORE

COSTAGLIOLA, Tobia
La flotta che visse due volte ;
Roma : Armando, © 2013
832 p. ; 29 cm. (Scaffale Aperto)

ISBN: 978-88-6677-387-0

1. Achille Lauro
2. Industria
3. Flotta navale

CDD 900

© 2013 Armando Armando s.r.l.
Viale Trastevere, 236 - 00153 Roma
Direzione - Ufficio Stampa 06/5894525
Direzione editoriale e Redazione 06/5817245
Amministrazione - Ufficio Abbonamenti 06/5806420
Fax 06/5818564
Internet: <http://www.armando.it>
E-Mail: redazione@armando.it ; segreteria@armando.it

21-00-055

I diritti di traduzione, di riproduzione e di adattamento, totale o parziale, con qualsiasi mezzo (compresi i microfilm e le copie fotostatiche), in lingua italiana, sono riservati per tutti i Paesi.

Fotocopie per uso personale del lettore possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume/fascicolo di periodico dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, comma 4, della legge 22 aprile 1941 n. 633 ovvero dall'accordo stipulato tra SIAE, SNS e CNA, CONFARTIGIANATO, CASA, CLAAI, CONFCOMMERCIO, CONFESERCENTI il 18 dicembre 2000.

Le riproduzioni a uso differente da quello personale potranno avvenire, per un numero di pagine non superiore al 15% del presente volume/fascicolo, solo a seguito di specifica autorizzazione rilasciata da AIDRO, Via delle Erbe, n. 2, 20121 Milano, telefax 02 809506, e-mail aidro@iol.it

SOMMARIO

Dedica	p. 11
Ringraziamenti	p. 13
Presentazione, Introduzione e Prefazione	p. 16-21

CAPITOLO 1

Le origini della <i>Flotta Lauro</i>	p. 22
I bastimenti di don Antonino Lauro e di Capitan Gioacchino Lauro	p. 23
Gioacchino Lauro e <i>La Società di Navigazione a Vapore della Penisola Sorrentina</i>	p. 29

CAPITOLO 2

La nascita e lo sviluppo della <i>Flotta</i> di Achille Lauro tra le due guerre mondiali	p. 31
L'inarrestabile crescita	p. 33
Le navi (navi: dal n.1 al n.72).	p. 34

CAPITOLO 3

La <i>Flotta Lauro</i> agli inizi della Seconda Guerra Mondiale	p.187
Lo sviluppo della <i>Flotta Lauro</i>	p.187
La legge BENNI	p.187
La consistenza della <i>Flotta Lauro</i>	p.188
Gli uffici della <i>Flotta Lauro</i> , i Caratisti.	p.190
Le iniziative negate dal Regime	p.191
Igiene ed abitabilità sulle navi della <i>Flotta Lauro</i>	p.193
I traffici	p.194
I trasporti di linea	p.195
I trasporti di carichi alla rinfusa	p.197
Trasporti di merci varie fuori linea	p.197
Trasporti di prodotti petroliferi	p.198
La guerra.	p.198

CAPITOLO 4

Ricostruzione della <i>Flotta</i> dopo le perdite subite durante la Seconda Guerra Mondiale	p.203
---	-------

Il viaggio a Londra del Comandante Lauro dopo la prigionia	p. 206
Navi Tipo “Liberty” acquistate dalla <i>Flotta Lauro</i> (navi: dal n.73 al n.82)	p. 208
“Liberty” Americani	p. 211
Navi “Liberty” tipo “Americano” acquistate da armatori terzi	p. 220
“Liberty” Canadesi	p. 224
Altre navi di seconda mano acquistate tra il 1947 ed il 1950 (navi: dal n.83 al n.85)	p. 232
Naviglio minore (navi: dal n.87 al n.90).	p. 245
Le prime costruzioni del dopoguerra	p. 248
Le navi della classe “Artisti” (navi: dal n.91 al n.94).	p. 249

CAPITOLO 5

Nascita e sviluppo della Flotta Passeggeri	p. 257
La nuova emigrazione del dopo guerra	p. 257
La carenza di naviglio e le prime iniziative	p. 257
Arrivano le “nuove” navi. Cominciano le trasformazioni. Si aprono nuovi orizzonti verso l’Australia.	p. 258
La <i>Flotta Lauro</i> e la <i>U.S.A. Maritime Commission</i>	p. 260
La realizzazione del sogno tanto attesa. Il rafforzamento del servizio passeggeri per l’Australia. L’esaltante esperimento del servizio per il Nord America.	p. 262
La controversia con i <i>Cantieri Ansaldo</i>	p. 265
L’era dell’ ANGELINA LAURO e dell’ ACHILLE LAURO	p. 267
Le crociere degli anni ’70. Le navi noleggate	p. 268
Le navi passeggeri (navi: dal n.95 al n.104)	p. 270
Mn RAVELLO	p. 270
Mn NAPOLI	p. 281
Mn SURRIENTO	p. 286
Tn ROMA	p. 292
I lavori di trasformazione	p. 292
Il battesimo e i viaggi della ROMA	p. 295
Tn SYDNEY	p. 300
La pubblicità del giornale ROMA per il nuovo servizio passeggeri	p. 303
Le <i>NAVI BLU</i> . Introduzione.	p. 317
Mn ANGELINA LAURO	p. 319
Il costo finale della nave.	p. 324
Le nuove caratteristiche della <i>Nave Blu</i> . Descrizione degli interni	p. 326
La Crociera del Sole	p. 327
L’era australiana.	p. 329
L’era delle Crociere	p. 332
Il fatale incendio.	p. 334

L'ultima malinconica partenza	p.346
Mn ACHILLE LAURO	p.347
Alcune delle principali caratteristiche:	p.350
Come la WILLEM RUYSS , denominata anche <i>l'Olandese Volante</i> , diventò <i>la Grande Nave Blu</i>	p.354
L'era australiana	p.359
Il costo finale della nave.	p.361
Le nuove caratteristiche della <i>Nave Blu</i> . Descrizione	p.362
I viaggi	p.365
La corsa per il Presidente Saragat	p.367
L'incendio del 19 maggio 1972	p.372
L'ultimo, inaspettato viaggio per l'Australia	p.372
Lo sciopero di Santa Cruz de Tenerife	p.373
La conclusione dell'ultimo viaggio australiano.	p.375
Le crociere	p.376
Un nuovo incendio.	p.378
L' ACHILLE LAURO sopravvive alla distruzione della <i>Flotta Lauro</i>	p.378
La fine di una tormentata e gloriosa esistenza	p.380
Le navi noleggiate per le crociere	p.381
Conclusione.	p.390

CAPITOLO 6

Nascita e sviluppo della Flotta impiegata nel trasporto di carichi secchi alla rinfusa (Navi Bulkcarriers). Nuovi scenari e sviluppo della Flotta Bulkcarriers	p.392
I trasporti di carichi alla rinfusa per conto della Montecatini.	p.393
Gli allibi in rada ad Augusta	p.395
I quantitativi trasportati	p.396
I viaggi di "posizionamento" o "di deviazione".	p.396
La nascita dell'Ufficio Noleggi (Chartering and Operation Departement)	p.397
I rapporti con i brokers	p.397
Le navi noleggiate	p.399
Contratti di trasporto Anic	p.402
Ulteriori contratti di "trasporto di massa" operativi negli anni '70	p.402
Le navi bulkcarriers (navi: dal n.105 al n.116)	p.404

CAPITOLO 7

L'evoluzione della Flotta Petrolifera. I trasporti petroliferi dopo la fine della seconda guerra mondiale . . .	p.459
Le prime "Supertankers" (26.000 tpl).	p.459
Le Turbocisterne da 32.000 tpl e da 60.000tpl	p.460
Le Motocisterne da 75/90.000 tpl	p.461
Il grande salto verso le costruzioni da 135.000 tpl ore/oil	p.461
Gli avvenimenti del 1973 e le due crisi energetiche	p.463
Le navi petroliere (navi: dal n.117 al n.135)	p.466
Navi cisterna tipo "T 2"	p.470
Le prime motonavi "Supertanker"	p.474
Le turbonavi da 32.000 tpl	p.480
Le turbonavi da 60.000tpl	p.491
Le motocisterne "straniere"	p.502
VLCC e ULCC (Very large crude carriers e Ultra large crude carriers).	p.505
Tc CORAGGIO (II)	p.505
Il contratto Montedison	p.510
Il disarmo in Giappone subito dopo la consegna ufficiale dal cantiere Kawasaki. La partenza per il primo viaggio	p.511
I viaggi	p.512
Le inadempienze della Montedison	p.512
Il primo tentativo di cancellazione del contratto	p.515
L'accordo per la riduzione della rata di nolo	p.515
I problemi non sono finiti, anzi...	p.516
L'epilogo	p.519
Mc VOLERE (II)	p.520
Il noleggio alla Clark Oil. La partenza per il viaggio inaugurale	p.520
La cancellazione del contratto CLARK OIL	p.524
Gli ultimi viaggi della VOLERE	p.524

CAPITOLO 8

Le navi Ore-Oil Carriers (navi: dal n.136 al n.142) Costruzioni Fincantieri	p.527
Tn LILY PRIMA.	p.528
Tn LAURA PRIMA	p.532
Tn BRASILIA.	p.534
Tn IGARA	p.536
Tn ARETUSA.	p.543
Tn ELIOS	p.545
Tn ERACLIDE	p.547

CAPITOLO 9

Le Linee Merci della <i>Flotta Lauro</i>	p. 549
Linea Levante	p. 549
Linea Italia Centro America	p. 551
Linea Italia Sud Pacifico	p. 553
L'accordo Italia-Lauro	p. 555
Linea Italia Golfo Persico	p. 557
Linea Far East	p. 564
Linea West Africa	p. 568
Alcune riflessioni sulle attività di linea della <i>Flotta Lauro</i>	p. 570
Le navi di Linea	p. 571
Navi convenzionali (navi: dal n.143 al n.154).	P. 572
Le Motonavi "veloci" (navi: dal n.155 al n.158).	p. 596
Le Navi spagnole (navi: dal n.159 al n.161)	p. 609
Le operazioni di "leasing"	p. 615
Le Navi in "leasing" (navi: dal n.162 al n.164)	p. 617

CAPITOLO 10

Epilogo. Le vendite del 1981	p. 627
Ipotesi sulle cause del dissesto	p. 629
1. La famiglia	p. 629
2. Il Comandante.	p. 630
3. La difficile situazione interna e nel mondo armatoriale	p. 631
4. L'atteggiamento delle banche e dei politici. La legge Prodi. Il dissesto finale...	p. 632
Conclusioni.	p. 635
Appendice	p. 637
Ciò che non è stato scritto	p. 802
Bibliografia - Archivi e Biblioteche.	p. 803
Indice analitico delle persone	p. 804
Indice analitico delle navi	p. 810

Dedicato

...a mia moglie
per tutto il tempo della nostra vita a Lei sottratto per,
il mio impegno nella **Flotta Lauro** e
la laboriosa preparazione di questo libro...

...a tutta la **gente di mare della Flotta Lauro**
che in tempo di pace ha contribuito con duro e laborioso impegno,
talvolta anche con la propria vita,
alla sua grandiosa crescita

e

...a tutti coloro mai adeguatamente ricordati
per aver sacrificato le loro vite
nell'adempimento dell'umile e silenzioso servizio
sulle navi affondate o danneggiate dal nemico
durante il secondo conflitto mondiale.

RINGRAZIAMENTI

Una numerosa schiera di persone ha contribuito alla preparazione di questa rassegna con documenti, foto, testimonianze, ricerche, suggerimenti, etc. Anche se mi riesce difficile, dopo tanti anni, ricordarle tutte, tenterò di elencarle una ad una scusandomi fin d'ora per le inevitabili dimenticanze. A tutte va la mia più sentita gratitudine per l'appassionata e preziosa collaborazione.

Con l'intento di non dimenticare nessuno riporto qui di seguito i nominativi in ordine alfabetico:

A

Com.te Alfaro Gaetano
Com.te Alfaro Giovanni
Cap. Altiero Ciro
Dott. Angeletti Andrea
Sig.ra Angeletti Giovanna
Archivio Storico della Marina Militare, Roma
Cap. D.M. Arcieri Geraldo
Prof. Arniani Valeria

B

Sig.ra Bakker Nicolle
Sig. Banchemo Lorenzo
Nostromo Barone Antonio
Sig.ra Barone-Scotto Galletta Rosa
Sig.ra Bisio Francesca
Dott. Bozzo Vittorio Emanuele

C

Sig.ra Cacciuttolo-Di Stefano Clementina
Dott. Cali Carlo
Cap. Cafiero Gaetano
Cap. Cafiero Pietrantonio
Com.te Carbotta Alfonso
Com.te Castellano Angelo
Com.te Castellano Firmino
Circolo Ufficiali Marina Mercantile di Riposto, Cap. D.M. Gioacchino Copani.
Com.te Cafiero Gino
Cap. Cafiero Pietrantonio
Com.te Cioffi Francesco
Com.te Costagliola Angelo
Com.te Costagliola Salvatore
Dott. Costagliola Giuseppe
Ing. Costagliola Nicola
Cap. D.M. Cimoli Bruno

Sig.ra Ciannelli Maria

D

Fam. Di Donato-Lezzi

Cap. D.M. De Marinis Antonio

Cap. D.M. D'Esposito Angelo

Dott. D'Esposito Bruno

E

Rag. Esposito Pasquale

F

Avv. Fadda Emilio

Dott. Fiore Gennaro, Direttore Generale della *Confitarma, Confederazione Italiana Armatori, Roma*

Cap. Frulla Alessandro, *Genoa Seabrokers*, Genova

G

Com.te Gargiulo Vito

I

Cap. Iaccarino Luigi

Rag. Incardona Angelo

Com.te Intartaglia Leonardo

L

Com.te Labate Giuseppe

Com.te Langella Raffaele

Dott. Lauro Massimo

Com.te Leonardi Giuseppe

Com.te Lubrano Lavadera Giovanni

Cap. Lardaro Luigi

Ing. Levi Sergio

Famiglia Lojudice

M

Dott. Mastellone Andrea

Sig. Melotto Fabrizio, *webmaster* www.trentoincina.it

Sig. Millefiorini Mauro

Cap. D.M. Muro Lucio

Cap. D.M. Menchelli Carlo

O

Dott.ssa Ognibene Susanna, *Fondazione Fincantieri, Archivio Storico del Muggiano*.

Dott. Oneto Gianni.

Com.te Orsi Giuseppe

P

Sig.ra Parlati-Di Girolamo Tonia

Cap. Patti Claudio.(Navi e Armatori-Approdi di passione).

R

Dott. Rastelli Massimo

Dott. Ravano Attilio

Cap. Righi Giuseppe

Dott. Rosato Giuseppe

Cap. D.M. Rollandi Marco

Comandante Ruggiero Roberto

Cap. Russo Salvatore

S

Ing. Salerno Ugo, Amministratore Delegato *RINA SpA, Genova*

Dott. Salvemini Raffaella

Dott. Sasso Ciro

Comandante Pro Schiaffino, Direttore emerito del *Museo Navale di Camogli*.

Sig.ra Scotto di Carlo Maria

Cap. D.M. Scotto di Santillo Salvatore

Comandante Scotto Rinaldi Giuseppe

Mr. Seal Peter

Comandante Flavio Serafini, Direttore del *Museo Navale Internazionale di Imperia*

Cap. Severi Pasquale

Amm. Silenti Nicola

Cap. Sostero Piero

Comandante Spasiano Domenico

Sig. Spazzapan Giorgio

Dott. Starita Luigi

T

Cap. Tramontano Salvatore

Sig. Tedisco Anastasio

V

Cap. Vacca Gennaro

Ing. Verde Admeto

Cap. Verde Leonardo

Cap. Vezzuto Michele

W

Dott. Wembagher Leonard

Presentazione di Paolo d'Amico (*)

Con vero piacere accolgo l'invito a svolgere una breve presentazione dell'opera "La flotta che visse due volte: storia delle navi di Achille Lauro" di Tobia Costagliola, testimone e collaboratore diretto di Ercole Lauro negli anni cruciali della sua vita.

Un'opera che senza dubbio di smentite definirei enciclopedica e frutto di una meticolosa raccolta di dati e foto costruita in tanti anni di lavoro, agevolata da una diretta conoscenza di fatti e di uomini per aver ricoperto incarichi di rilievo all'interno dell'azienda, prima a bordo e poi quale responsabile dell'ufficio noleggi della "Lauro".

E' solo grazie alla caparbia e alla volontà dell'Autore, a metà tra "passione" e "pazzia" che l'opera è stata portata a termine con l'intento di lasciare una traccia indelebile di quella che fu considerata ed ancora oggi costituisce un misto di storia tra leggenda e realtà.

All'Autore va tutto il nostro profondo riconoscimento.

L'opera non tratta in via principale dell'uomo Achille Lauro ma delle sue creature, le navi che prima, durante e dopo le vicende belliche del 1915-1918 e degli anni '40, hanno dato luogo a una doppia vita: la nascita della flotta dopo l'era della vela fino agli albori della seconda guerra mondiale, la perdita e la successiva ripresa dell'attività dopo l'ultimo conflitto.

E' chiaro che sarebbe stato impossibile descrivere l'evoluzione tecnica delle navi senza trattare le vicende umane di Achille Lauro, ma l'Autore ha saputo porre al centro della sua opera i fatti che hanno portato a scelte tecnico-economiche svolgendo un vero trattato sulle 164 navi che negli anni hanno arricchito la flotta dell'imprenditore sorrentino, analizzando caratteristiche strutturali dei mezzi, il contesto internazionale che imponeva certe scelte, rapporti con il mondo imprenditoriale e politico.

La ricostruzione è stata arricchita da dettagli su contratti di costruzione e di noleggio delle navi, scelte volte a rispondere alle esigenze di un mercato sempre in evoluzione che ha comportato una continua risposta del mezzo tecnico alla specializzazione dei traffici, anticipando in molti casi la domanda del mercato.

La storia che ci viene raccontata prende il via dalla nascita della "Società di navigazione a vapore della Penisola sorrentina" agli inizi del '900 e si sviluppa negli anni seguenti fino all'acquisto della prima unità della flotta Lauro, il piroscafo "Iris", primo ad avere il fumaiolo azzurro con la stella bianca a cinque punte che sarà l'emblema sociale da allora in avanti.

E' l'inizio di una storia che si snoda per buona parte del secolo scorso con effetti positivi sulla flotta. La

partecipazione ai programmi di trasporto del regime fascista, indirizzati a rifornire le colonie con i servizi regolari (Libia, Eritrea, Gibuti, Somalia italiana), i traffici petroliferi del Mar Nero, la Legge Benni del 1938 caratterizzarono la “prima vita” della flotta Lauro. Il conflitto del 1940 comportò la perdita pressoché totale della flotta. Con la sua ricostruzione attraverso l’acquisto di 5 liberty americani, prende il via la “seconda vita”. Seguono le navi della classe “Artisti”, l’inizio del servizio con l’Australia, con la nave “Ravello” nel 1947, e l’evoluzione delle navi che da servizio per il trasporto degli emigranti, cospicuo dopo la fine della guerra, si orientò sulle crociere. Attraverso varie sperimentazioni si giunse infine all’acquisizione di navi che furono, dopo poderosi lavori di ristrutturazione, adibite prima a crociere con l’Australia e successivamente nel Mediterraneo.

La flotta poteva certamente considerarsi ai primi posti nelle graduatorie mondiali annoverando tra essa pressoché tutte le tipologie più note adibite ai trasporti: carico secco, petrolio, rotabili, contenitori, ore/oil, rimorchio. Le navi di linea erano presenti nelle principali conference marittime a testimonianza di una diversificazione che tendeva a massimizzare le possibilità offerte dal mercato grazie alla professionalità imprenditoriale e della sua classe dirigente. E le navi, influenzate dalle condizioni di lavoro dei marittimi, godevano di particolare attenzione per le condizioni di igiene e abitabilità, anticipando quanto successivamente definito in convenzioni internazionali, coinvolgendo inoltre i collaboratori di bordo e degli uffici nei reparti economici di gestione.

Eppure tutte queste navi ad un certo momento hanno perso l’orientamento della loro stella che per decenni aveva primeggiato e brillato sui mari del mondo.

Le cause di questo infelice epilogo sono esterne e interne alla stessa Azienda.

Quelle esterne sono da ricondurre ad una carenza di sistema, alla poca attenzione della classe politica, alla eccessiva burocratizzazione della nostra amministrazione marittima che già agli inizi degli anni ‘80 subiva un processo di decentramento delle proprie competenze, alla necessità di accedere al credito di entità sempre maggiore per far fronte alle esigenze di un comparto “capital intensive”. Problemi che nel tempo sono cresciuti e per i quali, vista la ciclicità dei mercati, ancora oggi non si trovano gli antidoti appropriati.

A tutto ciò si è aggiunto, nel caso in esame, l’accanimento di certi ambienti politico-finanziari verso una struttura in difetto sotto il profilo finanziario ma dotata dei requisiti fondamentali sotto il profilo patrimoniale.

Sulle cause interne non mi pronuncio per la poca conoscenza dei fatti e per il rispetto che ho sempre nutrito per Ercole Lauro di cui mio padre era amico.

La storia degli uomini che hanno affossato la flotta Lauro non è parte di queste pagine.

La storia lascia comunque le sue tracce nel male e nel bene.

Di questa storia resta ancora oggi testimonianza di quel patrimonio umano di conoscenze e professionalità che contribuisce a vario titolo alla evoluzione e alle fortune della flotta mercantile italiana.

Paolo d’Amico

(*) Presidente Confederazione Italiana Armatori
Presidente d’Amico Società di Navigazione S.p.A.

Introduzione a cura di Ugo Salerno (*)

“C’è un momento in cui dobbiamo decidere in maniera risoluta cosa fare, in caso contrario la deriva inesorabile degli eventi prenderà la decisione al posto nostro”

Benjamin Franklin

(*) Cav. Lav. Ing. Ugo Salerno - Presidente e Amministratore Delegato RINA S.p.A

“La logica vi porterà da A a B. L’immaginazione vi porterà dappertutto” sosteneva Albert Einstein. La storia imprenditoriale di Achille Lauro e’ un interessante connubio tra logica e immaginazione che ne ha determinato la straordinaria visione imprenditoriale e la costruzione di un impero che per molti anni ha rappresentato la marineria italiana nel mondo.

L’autore, formato nell’organizzazione armatoriale di Achille Lauro, prima a bordo e poi a terra, è divenuto in breve tempo uno dei più stretti collaboratori dell’ing. Ercole Lauro ed in seguito ha ricoperto posizioni di rilievo in alcuni tra i più importanti gruppi armatoriali italiani, dove ha potuto trasferire la propria esperienza e presso i quali è avvenuto il nostro primo incontro.

Tobia Costagliola ripercorre la vicenda con precisione quasi scientifica e fa una ricostruzione fedele e accurata della vita di questo armatore, delle idee, delle iniziative e della incredibile modernità della sua strategia.

Dal racconto emerge un uomo abituato a rapportarsi con i marittimi da pari, in questo senso le sue iniziative per migliorare la sicurezza e la vita a bordo e per dare ai marittimi la possibilità di cambiare la propria condizione di vita concedendogli la possibilità di partecipare alla caratura della nave. Lo stesso uomo e’ stato un precursore dei tempi adottando una strategia commerciale diversificata: ancor prima della guerra, nella gestione della flotta da carico, ha identificato nella massima utilizzazione delle navi l’ovvio criterio vincente ed ha avuto il coraggio di applicarlo prendendosi il rischio di costruire una flotta di dimensioni sufficienti a gestire con efficacia contratti di trasporto e a creare una grande credibilità nei confronti degli operatori del mercato. Nel trasporto dei passeggeri e’ stato il primo a trovare “nuove” rotte, come considerare l’Australia meta importante per l’immigrazione.

Una flotta partita da un paio di navi, distrutta da un conflitto mondiale, ricostruita con materiali di recupero nel periodo post bellico grazie alla straordinaria capacità del Comandante Lauro nell’individuare opportunità e saperle cogliere con una velocità di decisione unica.

Il libro riporta la minuziosa descrizione di ogni nave della flotta, non limitandosi ai dettagli tecnico operativi, ma coinvolgendo il lettore nella storia di ogni unità quasi fossero creature vive e quando possibile delle persone che la animavano.

Questo a dimostrazione di come un marittimo faceva di questa avventura il fulcro della propria vita intorno alla quale ruotavano affetti e avvenimenti.

E probabilmente tali dedizione e coinvolgimento sono stati per Lauro, come per qualsiasi altra impresa, la vera forza della sua storia imprenditoriale che ha significato davvero molto per l’economia nazionale.

Quest’imprenditore così illuminato, capace di costruirsi e poi reinventarsi, con il passare del tempo non ha però saputo trasferire, come spesso avviene, la responsabilità della guida dell’azienda a chi avrebbe potuto, per capacità o per coinvolgimento, traghettarla verso un futuro di altrettanto successo. Questa sua indecisione ha generato nelle istituzioni e nelle banche, che avrebbero potuto giocare un ruolo importante nel futuro delle sue persone e della sua azienda, una mancanza di fiducia tale da determinare inesorabilmente la fine di questo grande gruppo.

La storia e il cuore di Tobia lo portano ad una conclusione dura nei confronti del sistema e della politica, ma la fine della flotta Lauro è ancora oggi controversa e difficilmente ne avverrà mai una lettura oggettiva.

Forse a questo punto poco importano le cause, quello che resterà alla storia e’ il valore che ha saputo creare per un’Italia che da un lato aveva ancora bisogno di sfamare i suoi figli e dall’altro doveva necessariamente conquistarsi un diverso rispetto a livello internazionale, per potersi confrontare da protagonista nel contesto europeo.

In questo la logica, ma soprattutto la creatività di un armatore come Lauro sono state foriere di un benessere e di una credibilità nuovi che ancora oggi ci portano a leggere con interesse la storia della sua vita e delle sue iniziative.

Ugo Salerno

Prefazione

(Ing. Ercole Lauro)

Quando mi è stata richiesta la prefazione per questo lavoro sono stato un po' perplesso, ritenendomi la persona meno adatta, visto il mio coinvolgimento nella vita della Flotta Lauro per oltre un trentennio e, soprattutto, negli anni in cui si consumò la tragica fine dell'impero creato da mio padre Achille Lauro.

Il lavoro paziente e meticoloso di Tobia Costagliola, collaboratore negli anni più cruciali della mia vita, ha attirato la mia attenzione.

Tutti coloro che hanno, in varie occasioni, scritto di mio padre, si sono sempre e soltanto soffermati con compiacenza sulla stereotipata immagine dell'uomo politico, sulle sue stravaganze e sull'aspetto più folcloristico della sua pur complessa personalità, ma nessuno ne ha mai messo in risalto la figura e la sua storia di Imprenditore.

L'approccio di Costagliola tende a mettere in evidenza e ad esaltare questo aspetto in una maniera molto "soft", attraverso la descrizione dettagliata di tutte le navi, che nel corso di 60 anni di storia italiana, hanno contribuito alla costituzione della più grande realtà industriale del Mezzogiorno, sia prima che dopo la seconda guerra mondiale.

Seguendo la successione delle navi e l'evoluzione dei traffici e della marineria mondiale ho rivissuto con orgoglio e nostalgia la mia vita e quella di mio padre e, purtroppo, anche quelle situazioni che gradualmente hanno trasformato una gloriosa epopea in una tragedia.

Costagliola si rammaricava di non aver potuto adeguatamente ed ulteriormente approfondire l'aspetto umano di questa storia che, inevitabilmente, scaturisce dal coinvolgimento di tanti uomini che, attraverso tre generazioni, hanno con il loro lavoro e spesso anche con la loro vita, contribuito a far grande ed unica nel suo genere l'organizzazione creata da mio padre. Credo che egli abbia comunque raggiunto l'obiettivo di evidenziare, senza retorica e solo attraverso la storia delle navi, l'affermazione di quella vocazione imprenditoriale che ha caratterizzato, sopra ogni altro aspetto, la vita di Achille Lauro.

Non posso fare a meno di trarre le mie conclusioni e fare le mie considerazioni su questa lunga carrellata che è la testimonianza di come si costruisce, come si distrugge e poi, di nuovo come si ricostruisce una realtà industriale, unica nel suo genere, per poi esporla alla mercé di quelle forze del male che inopinatamente l'hanno portata allo smembramento ed alla distruzione totale.

Personalmente, per il ruolo che ho avuto nell'organizzazione creata da mio padre, ruolo che mi sono ritagliato con tenacia, pur senza aver mai avuto da Lui alcuna delega legale, non posso esimermi dal fare autocritica per tutto ciò che potevo fare e che non ho fatto o che ho fatto in maniera insufficiente. Ma lo stesso sistema voluto da mio padre, con la designazione, fin dal '43, di un procuratore estraneo alla famiglia che, per circa 40 anni, ha fatto da filtro e da barriera tra il Comandante e la Famiglia, ha

gradualmente creato i presupposti per la sua stessa disgregazione, nel convincimento che l'Azienda potesse andare avanti all'infinito con alla testa solo Lui, il Comandante, ormai chiuso in un mondo tutto suo, un mondo che stava vivendo una trasformazione ed uno sconvolgimento epocale e che di lì a poco avrebbe distrutto di fatto tutte quelle certezze di cui aveva fino ad allora vissuto.

Mi rendo conto che la carenza di quella unità familiare tanto necessaria nei giorni più critici è stata determinante per tutto quanto è successivamente accaduto. Forse, imponendomi in maniera più energica sia con mio padre che con i miei parenti, ci saremmo mostrati più uniti e più forti e non avremmo prestato il fianco alla irragionevole ma determinata volontà distruttrice del corrotto sistema politico e finanziario che ci sovrastava. Non avremmo così avuto bisogno di quei falsi amici che, apparentemente, prodigandosi per la salvezza della Flotta, con il coinvolgimento di esperti professionisti e la benedizione di qualche personaggio politico, hanno indotto la mia famiglia e me, a ricorrere alla Legge Prodi; era proprio ciò che attendevano per attuare quello che sarà il grande inganno: l'esautorazione della famiglia Lauro per poter affidare la Flotta ad altri operatori, loro amici.

Ma dopo tanti anni, a giudicare come le banche e i politici hanno trattato il commissario Alhadeff che pur era stato scelto per le sue eccezionali doti manageriali, devo amaramente concludere che ci prestammo tutti ad uno sporco gioco che mirava solo allo smembramento della Flotta. Secondo i perversi piani, la sfiducia per la famiglia Lauro fu il pretesto per giungere alla Legge Prodi; ma perché, subito dopo, la sfiducia di fatto anche nei confronti di Alhadeff? In verità la constatazione che Alhadeff stava per salvare la Flotta, dimostrando così che non ci sarebbero stati neanche gli estremi per l'applicazione della Legge Prodi, stava per sconvolgere gli oscuri piani e le aspettative di chi agiva nell'ombra.

Ed ecco che si è perpetrato l'infame delitto che oltre a sconvolgere la vita della mia famiglia e le vite di migliaia di famiglie di lavoratori, ha privato il Paese di una realtà produttiva tanto importante dal punto di vista economico, sociale ed umano.

Sarà possibile un giorno accertare come tutto ciò è potuto accadere nella massima indifferenza di quelle istituzioni che si erano mostrate tanto sensibili per situazioni della portata molto inferiore a quelle della Flotta Lauro?

Sarà mai possibile che l'odio e l'invidia accumulato per anni nei confronti di mio padre sia all'origine di tanto sfacelo? Ma "Cui prodest?".

Ai posteri l'ardua sentenza.



Napoli, 2 maggio 2011

Le origini della Flotta Lauro

In questa rassegna sulla *Flotta Lauro*, ho voluto partire dalle tracce più remote rinvenute negli annali della Marineria Italiana ed in particolare dalle insostituibili ed uniche testimonianze lasciateci dal professore Tommaso Gropallo, iniziatore, in Italia, della ricerca storica sulla *Marina Mercantile* del secolo XIX. (1)

Il prof. Gropallo ci descrive come gli armatori della penisola Sorrentina, nel 1862 (2), costituirono la *Mutua Assicurazione Della Marina Mercantile Di Meta* cui aderivano anche gli armatori di Piano e Sant'Agnello. Questa *Mutua*, nel 1877, annoverava nei suoi registri assicurativi ben 435 velieri tra i quali vi erano il **NAVIGATORE** ed il **CONQUISTATORE** di proprietà di don Antonino Lauro padre di capitano Gioacchino Lauro.

Don Antonino Lauro era il presidente in carica della *Mutua* quando morì, nel 1887. Nel 1909, la stessa *Mutua*, cambiò la denominazione in quella di *Mutua Assicurazione Della Marina Mercantile Sorrentina*, aggregando anche gli armatori che cominciavano a gestire bastimenti in ferro ed in acciaio.

Partendo quindi da quella data ricordata dal Prof. Gropallo e, fino agli anni 1980, le attività marittime facenti capo al nome Lauro, nella buona e nella cattiva sorte, hanno lasciato un segno non trascurabile nella storia della marineria nazionale ed internazionale. Nella stessa *Flotta*, sulle navi ma anche negli uffici, si sono incrociati i destini di migliaia di persone e delle loro famiglie per ben 5 generazioni.

La storia dell'armatore Achille Lauro e della sua *Flotta* affonda dunque le sue radici nel periodo dell'epopea della *Marina a Vela Italiana* e, in particolare, della *Marineria Sorrentina* del diciannovesimo secolo.

Seguendo quindi cronologicamente, anche se con pochi dettagli, l'avvicinarsi dei vari bastimenti, qui di seguito riportati, si avverte il graduale ricambio tra generazioni diverse ed il passaggio definitivo dall'era della "*Vela*" all'era del "*Vapore*".

In questo contesto s'inserisce la vicenda umana di Achille Lauro che nasce a Piano di Sorrento il 19 giugno 1887 da Gioacchino e Laura Cafiero. Il padre, Gioacchino Lauro, armatore anche lui, fu il primo ad organizzare la costruzione di scafi in legno a Sorrento. Il mare con la sua dura vita, con le sue soddisfazioni troppo spesso alternate a sacrifici, perdite e lutti indicibili, è stato l'unica scuola in cui Achille Lauro, seguendo la traccia degli avi, si è forgiato ed educato prima di diventare, partendo dalla gavetta, il grande imprenditore che tutti hanno

conosciuto. Un imprenditore da tanti ammirato, ma anche invidiato, e che è entrato, a pieno titolo, nella storia della *Marineria e dell'Imprenditoria Italiana*.

Le sue esperienze giovanili, marinaio tra marinai, su quei bastimenti a vela dove nelle interminabili navigazioni, in condizioni di tempesta o di bonaccia, l'unico pane era spesso costituito da gallette putride e piene di vermi, e l'unica acqua disponibile era quella piovana raccolta nelle vele impregnate di acqua salata, ne farà un uomo avvezzo a qualsiasi disagio e qualsiasi sacrificio: un uomo pronto ad affrontare con coraggio e determinazione ogni più ardua impresa.

Il Comandante Lauro porterà sempre dentro di sé questa lunga e diretta esperienza di bordo che lo renderanno unico nei suoi rapporti con la gente di mare ed i suoi collaboratori. Infatti, soprattutto nei primi anni, quando c'erano poche o nessuna regola per la tutela del marittimo e prima ancora della nascita dei sindacati, si interessava degli equipaggi più di quanto non fosse legalmente dovuto ma soprattutto dava ad ognuno la possibilità di far parte dell'impresa marittima.

In cambio il Comandante Lauro chiedeva lealtà, dedizione, slancio, tenacia e coraggio nel raggiungimento dell'obiettivo comune. E sono state queste le doti che hanno contraddistinto, fin dall'inizio, tutti coloro che hanno, con il loro umile lavoro, contribuito alla graduale crescita di una delle flotte più importanti dell'armamento mondiale. Questo patrimonio resterà impresso, negli anni a venire, nella mente e nel cuore di tanta gente e, certamente, sopravvivrà all'invidia, all'odio politico, alla illusione, di coloro che hanno tentato con ogni mezzo di impadronirsi della *Flotta*, alla cecità delle banche, che decretandone di fatto il dissolvimento, con la paralisi di tutte le attività produttive, hanno stupidamente agito anche contro i loro stessi interessi.

(1) CFR. Tommaso Gropallo. *Il Romanzo della vela*. Edizioni Mursia 1973.

(2) Si rileva da altre fonti che questa società fu costituita il 5 febbraio 1863 dall'armatore Francesco Saverio Ciampa. In realtà il 5 febbraio del 1863 è solo la data di iscrizione di F. S. Ciampa tra i soci fondatori della società.

I BASTIMENTI DI DON ANTONINO LAURO
E DI CAPITAN GIOACCHINO LAURO

NAVIGATORE 619 tsl

Brigantino a Palo (BP), costruito in legno, nel 1877, da F. De Rosa, nella Marina di Cassano. Aveva una lunghezza di 45,3 metri ed una larghezza di 9,3 metri. Fu il primo bastimento di don Antonino Lauro e Figli e fu registrato nel compartimento marittimo di Castellammare al n.1174. Nei suoi primi viaggi fu comandato dal Cap. Arcangelo Porzio e solo nel 1881 passò al comando del Cap. Gioacchino Lauro. Lamberto Radogna (3) riporta quanto segue: “partito da Livorno il 28 ottobre 1881 in zavorra per New Orleans, vi giunse il 2 gennaio 1882, vi caricò legname, partì il 25 febbraio 1882 per Genova dove dette fondo il 25 aprile 1882.

Nel 1886, al comando del Cap. Gaetano Mastellone, arrivò a Amsterdam il 31 maggio, con legname da Pensacola; da Amsterdam si trasferì in zavorra a Newcastle, che lasciò l'11 luglio con carbone per Napoli, in arrivo il 31 agosto.”

Dopo la morte di don Antonino, avvenuta nel 1887, Cap. Gioacchino trasferisce l'iscrizione del bastimento dal compartimento marittimo di Castellammare al compartimento di Napoli e gli cambia il nome in **ATTIVO**. Questo sarà il nome usato soltanto per gli atti e le registrazioni ufficiali ma, per tutti, il bastimento resterà per sempre il **NAVIGATORE**. Nell'annuario del R.I.Na del 1900 il Bp **ATTIVO** risulta registrato al n. 3437 del compartimento marittimo di Napoli sotto la proprietà di Gioacchino Lauro.

Nel marzo 1900 capitano Gioacchino fa imbarcare, per punizione, suo figlio Achille dell'età di solo 13 anni, che frequentava l'Istituto Nautico Nino Bixio.

Il padre lo raccomanda al Comandante con precise istruzioni di non avere alcun riguardo per suo figlio. Il bastimento parte da Genova per New Orleans con un carico di marmo; da New Orleans si trasferì a St. Pierre Martinique, ove caricò caffè e zucchero per Bordeaux. Durante questo viaggio capitano ogni sorta di disgrazie: tempeste, bonaccia, esaurimento viveri ed acqua, la morte accidentale del Comandante strozzato da una spina di baccalà. Il secondo di bordo che avrebbe dovuto sostituire il Comandante, si ammala anche lui e, tra le tante complicazioni, perde anche l'uso della vista.

Non c'è nessuno in grado di condurre la navigazione. Il nostromo, il più alto in grado, continuò da solo la navigazione ma, privo delle cognizioni basilari, portò il bastimento fuori rotta, tra la disperazione di tutto l'equipaggio. La leggenda vuole che il giovane mozzo Achille Lauro, con l'aiuto dei suoi libri, riesce a trovare la rotta ed a dare le giuste indicazioni al timoniere per arrivare in vista dello stretto di Gibilterra. Infatti, insperatamente, incontrano un veliero che dà agli sventurati le giuste indicazioni per arrivare in vista di

Tangeri, proprio all'imboccatura dello Stretto Di Gibilterra.

Il bastimento dirige, a vista, per Gibilterra, dove attende i rimpiazzati per poi proseguire per la destinazione finale di Bordeaux.

Il giovane Achille ritorna a casa dopo circa 10 mesi (gennaio 1901) e riprende a frequentare l'Istituto Nautico dal primo anno, non tralasciando mai d'imbarcarsi, durante le vacanze estive, su qualunque tipo di bastimento gli capitasse a tiro. Questi brevi imbarchi gli consentirono, in aggiunta all'indimenticabile esperienza iniziale, di perfezionare le sue conoscenze marinaresche e di appassionarsi sempre di più al mare ed ai bastimenti. Va anche detto che, gli stessi imbarchi, lo hanno talvolta portato tanto lontano da non consentirgli di presentarsi a scuola in tempo utile. Ciò nonostante, Achille Lauro, recuperando il tempo perso in navigazione, alla vera scuola dal vivo, riesce a conseguire il diploma di capitano nell'anno scolastico 1905/1906 riportando i seguenti voti (4):

LINGUA ITALIANA	7
GEOGRAFIA COMMERCIALE	6
CONTABILITÀ DI BORDO	9
ASTRONOMIA NAUTICA	9
NAVIGAZIONE	9
METEOROLOGIA	7
LINGUA INGLESE	7

Sulla sua licenza di *Capitano di Lungo Corso* fu riportata una nota relativa ad una punizione (5 giorni di allontanamento) inflittagli per aver insolentito un professore. E'facilmente immaginabile come, vivendo tra la rude gente di mare, magari appena sbarcato dopo una lunga navigazione, il giovanotto potesse affrontare anche i professori che, forse, avrebbero meritato un po' più di riguardo rispetto a dei rozzi marinai rotti a qualunque fiorito linguaggio. Cap. Gioacchino decise, poco dopo, di vendere l'**ATTIVO** che fu poi acquistato da armatori greci di Lemos che lo ribattezzarono **ANDREAS**. L'**ATTIVO** ex **NAVIGATORE** era stato in servizio su tutti i mari del globo, per ben 14 anni e, al suo comando, si alternarono alcuni tra i più esperti capitani della “penisola” tra cui si ricordano lo stesso Gioacchino Lauro, Arcangelo Porzio, E. Menna e Gaetano Mastellone.

(3) La Rivista del Porto di Napoli. Mesi luglio Agosto 1971. *Cronache e memorie: Capitani Sorrentini*.

(4) Da una visura fatta presso l'Istituto Nautico Nino Bixio dal Cap. Pasquale Severi nel mese di settembre 2009.

MARIO 1.358 tsl

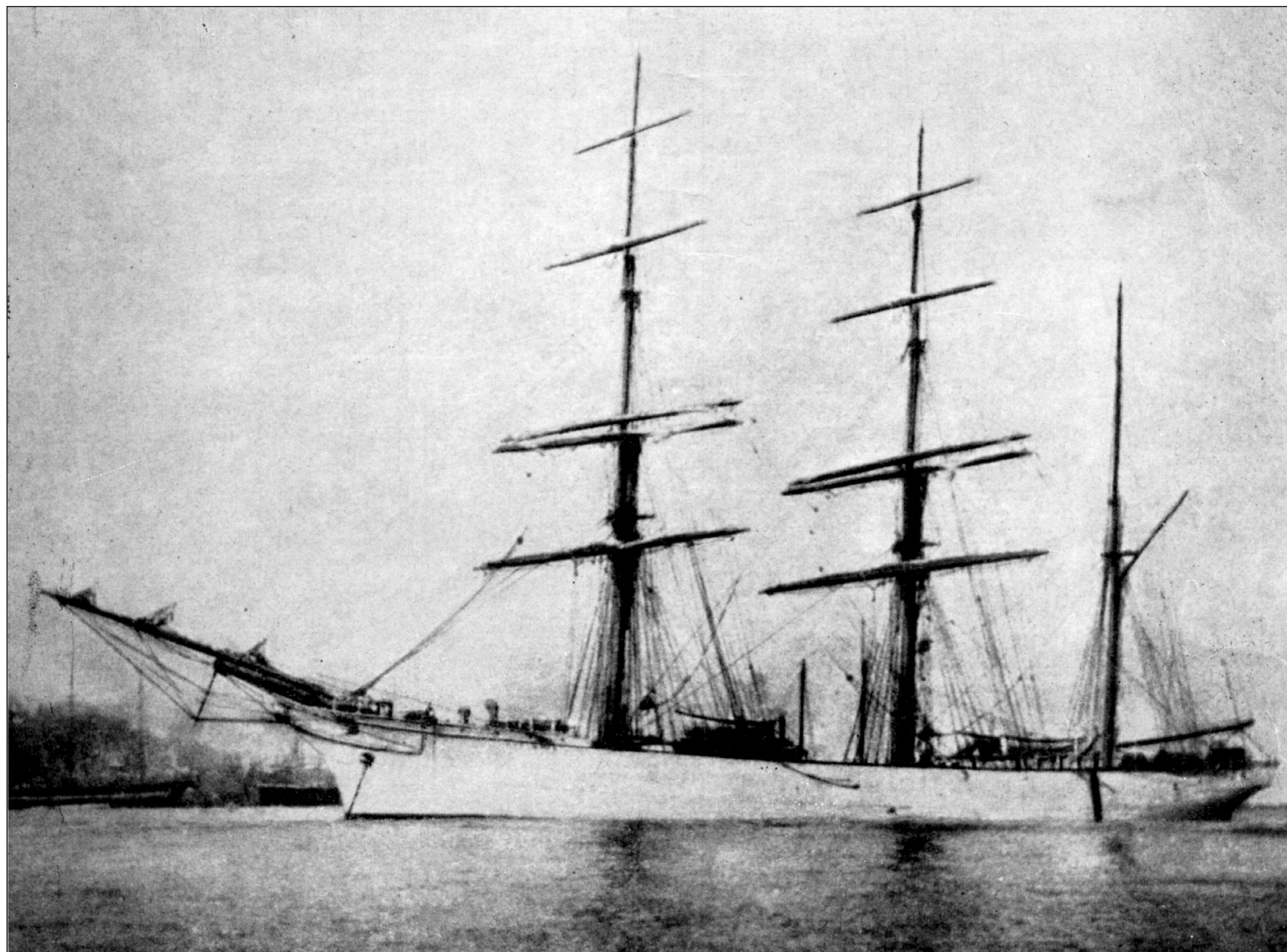
Ex **CARLETON**

Brigantino a Palo, costruito in acciaio, nel 1881, dai cantieri *J. Reid & C. di Glasgow*.

Fu acquistata nel 1897 da Gioacchino Lauro e fu al comando del Cap. Giuseppe Cafiero per tre anni consecutivi. Nel 1913 fu venduta a Rizzo e Campodonico di Callao. Partito da Newcast-

le (Australia) nel giugno del 1917, per Callao, non arrivò mai a destinazione. ⁽⁵⁾

(5) CFR. *La Rivista del Porto di Napoli* - mesi luglio e Agosto 1971-
Cronache e memorie: Capitani Sorrentini di Lamberto Radogna



Il Brigantino a Palo **MARIO** ex *CARLETON*. Foto riprodotta da: *La Rivista del Porto di Napoli*, luglio e agosto 1971. *Cronache e memorie Capitani Sorrentini* di Lamberto Radogna (Collezione A.D.Edwardes, Glenunga, South Australia)

ANTONIETTA 678 tsl

Ex **DORIS BRODERSON**

Attrezzato a nave, questo bastimento faceva parte di un gruppo di tre velieri costruiti in Germania, definiti “Germanesi”, acquistati di seconda mano, da armatori italiani: *ST.MICHEL*, *DORIS BRODERSON*, *SCHIFFWERT*.

Costruzione n.4 del cantiere di Flensburg, il **DORIS BRODERSON** partì, per il suo primo viaggio, il 6 febbraio 1875, diretto a Rangoon, dove giunse dopo 164 giorni di navigazione, un primato per quei tempi. Al ritorno, ad Amburgo, a causa di varie avarie e problemi finanziari degli armatori, venne venduto ad armatori danesi.

Passò per vari armatori fin quando, nel 1905, fu acquistato da Capitan Gioacchino. Restò in servizio fino al 1913 quando fu abbandonato dall’equipaggio, in pieno Atlantico, a seguito di molteplici avarie. Il 17 gennaio 1913 fu ritrovato e rimorchiato a Port Hamilton (Bermuda) ove fu ancora utilizzato come pontone. (6)

(6) CFR.Tommaso Gropallo. *Il Romanzo della vela*. Edizioni Mursia 1973

LAURA 1.291 tsl

Ex **BRENUS**

Brigantino a palo, costruito in ferro, nel 1877, dai cantieri *Connell di Glasgow*. Fu acquistato nel 1900 da Gioacchino Lauro. A questo bastimento è legato il ricordo del Cap. Francesco Lauro,

terzogenito di Cap. Gioacchino, che ne era al comando quando, nel 1904, in navigazione da Newcastle (Australia) a Tocopilla (Cile), carico di carbone, scomparve in circostanze misteriose.

CONDOR 800 tsl

Brigantino a palo. Fu la prima unità in ferro di Cap. Gioacchino Lauro. Fu acquistato in società con suo cognato Giuseppe M. Cafiero che ne assunse il comando. Chiuse la sua esistenza, nell’anno 1909, in navigazione da Punta Delgada (Argentina) a Fiume.

L’ultima notizia pervenuta era del 4 febbraio, giorno della par-

tenza dall’Argentina; da allora non si seppe più nulla e, il bastimento, non giunse mai a destinazione. Il capitano a comando, Giuseppe M. Cafiero e tutto l’equipaggio, tra cui Antonino Lauro, figlio secondogenito di Cap. Gioacchino, furono dichiarati “scomparsi in mare” dopo circa un anno di speranzosa ma vana attesa.

CAVALIERE LAURO 2.229 tsl

Ex **FRATELLI BEVERINO** ex **GLENORCHY**

“Nave a palo”, “quattro alberi quadro”, fu costruito a Sunderland nel 1882 nei cantieri *Sunderland Shipbuilding Co.* Fu acquistato nel 1898 dal Cap. Gio. Batta Beverino rappresentante di una famiglia che lasciò un grande ricordo sia a Genova che a Bonassola per il suo rilevante tonnellaggio di naviglio sia in legno che in ferro. Purtroppo, dopo la sua morte avvenuta nel 1907, i suoi figli, a seguito di avverse vicende, dovettero liquidare gradualmente la flotta ereditata.

Nel 1909 il **FRATELLI BEVERINO** fu messo all’asta a Genova. A quest’asta affollata da molti affermati ed esperti armatori, partecipò, in rappresentanza del padre, il giovanissimo Achille Lauro. Il padre gli aveva affidato la somma di Lire 400.000 che era il massimo di cui poteva disporre. Achille senza scomporsi, dopo che le offerte erano partite da 50.000 Lire, sparò direttamente 400.000 spiazzando tutti gli altri che, sconcertati dalla alta offerta di questo strano e sconosciuto giovanotto non osarono più controffrire.

Il bastimento fu aggiudicato e quando chiesero chi l’aveva comprato, Achille rispose: “Mio padre, Gioacchino Lauro di Piano di Sorrento”. Il 31 Agosto 1909, il **FRATELLI BEVERINO** viene consegnato dal Comandante Pietro Colotto, al Comandante Longobardo, nel porto di Genova.

Il Comandante Pietro Colotto era stato al comando del “4 alberi” per ben 87 mesi (7 anni e tre mesi) (7)

Ribattezzato **CAVALIERE LAURO**, il bastimento giunge a Newcastle in 118 giorni di mare e si trova subito bloccato dallo sciopero minerario. Carica infine per Tocopilla dove giunge il 27 luglio 1910, dopo 74 giorni di navigazione. Ma non è senza una agghiacciante avventura che potè dirsi arrivato. La racconta il Capitano Mario Taddei nel suo libro intitolato *Una Vela Intorno Al Mondo*”:

“Pomeriggio del 27 luglio 1910. **CAVALIERE LAURO** attende il rimorchio fermo in bonaccia davanti alla rada e vicino a lui l’inglese *KYNANCE* egualmente da Newcastle. Corrente insidiosa afferra ambo le navi e le spinge verso la scogliera. Allarme a bordo! Ancore in mare! Ma grande è la profondità in quel punto e le due navi rischiano di collidere. Infine un’ancora del **CAVALIERE LAURO** afferra e poi tiene, non così per *KYNANCE*. Momenti terribili: *KYNANCE* è sulla scogliera sfasciato quasi di colpo! Vano accorrere di lance dai bastimenti in rada. Il dramma si è concluso. E’ la consueta tragedia della costa salitrera cilena. E’ la fine di tanti velieri! Comunque il Capitano Barham ed i suoi marinai sono tutti salvi.” (8)

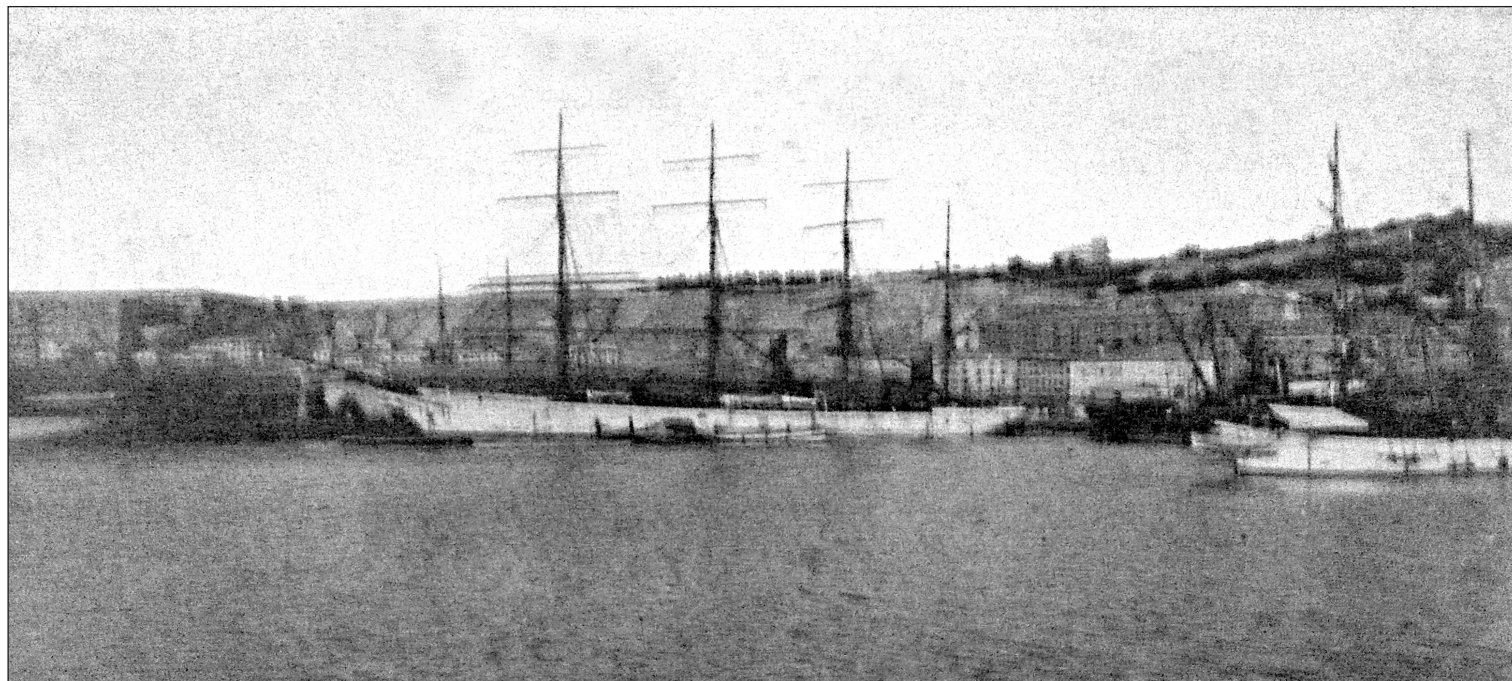
Tra il 1910 ed il 1913 fece diversi viaggi fra il Plata, l’Australia e i porti cileni del Pacifico. In questo stesso periodo il giovane Achille Lauro fu a bordo prima come ufficiale e poi come Comandante. Rientrato a Venezia, il **CAVALIERE LAURO** fu rivenduto ad Agostino d’Esposito di Meta e ribattezzato **ITALIA**. La sua fine si avvicina; pomeriggio del 1° luglio 1915: al largo di Capo de Gata l’**ITALIA** bordeggia lentamente, di ritorno dal Cile su Marsiglia, con un carico di nitrati; lo investe il piroscafo *ATLANTIDE* ed è l’affondamento immediato.

Il **CAVALIERE LAURO** fu il più grosso bastimento a vela della penisola Sorrentina; con la sua fine si chiuse l’epopea della vela Sorrentina a lungo corso: ne restano oggi queste memorie che certamente giungeranno alla mente degli anziani sorrentini e forse anche al cuore dei più giovani. (9)

(7) Dall’archivio del Comandante Giuseppe Ferrari, Camogli 1983

(8) Tommaso Gropallo. *Il Romanzo della vela*. Edizioni Mursia 1973

(9) *La Rivista del porto di Napoli. Mesi luglio e agosto 1971. Cronache e memorie: Capitani Sorrentini*. Lamberto Radogna



Genova, agosto 1909. La nave a palo **CAVALIERE LAURO** ex *FRATELLI BEVERINO* ex *GLENORCHY*.
(Collezione Comandante Giuseppe Ferrari, Camogli 1983).



Genova, agosto 1909. La nave a palo *FRATELLI BEVERINO* in uscita dal Porto di Genova. Al centro il Cap. Pietro Colotto, alla sua sinistra il figlio Giovanni e alla sua destra il Pilota del Porto. (Collezione Comandante Giuseppe Ferrari, Camogli 1983).

GIOACCHINO LAURO

E

LA SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE A VAPORE DELLA PENISOLA SORRENTINA

Agli inizi del 1900 la società tedesca *Norddeutscher Lloyd* di Bremen, sostenuta da operatori di viaggio tedeschi e da imprenditori sorrentini, approfittando delle difficoltà in cui versava la “*Società Napoletana di Navigazione a Vapore*” che gestiva le linee postali marittime nel Golfo di Napoli e nelle isole Pontine, ne acquisì gradualmente il controllo. E così, si giunse all’anomalia di una società a carattere locale che veniva controllata quasi interamente da capitale straniero. Questo fatto suscitò non poca indignazione e disappunto tra la popolazione e gli imprenditori delle aree servite dalla “*Napoletana*”. Le vicende che seguirono sono qui di seguito riportate integralmente dal testo della storia della “*Soc. di Navigazione a Vapore della Penisola Sorrentina*”, frutto di una accurata ricerca dell’Ing. Admeto Verde, appassionato studioso dei servizi marittimi nel Golfo di Napoli del 1800 e del 1900:

Il gruppo di affaristi che nel 1901 si era impadronito della “*Società Napoletana*”, sebbene formato anche da esponenti dell’imprenditoria sorrentina, riuscì a crearsi inimicizie ed ostilità persino tra gli abitanti della penisola sorrentina stessa. Infatti ai nuovi amministratori della “*Società Napoletana*” premeva unicamente assicurarsi il trasporto dei turisti e dei forestieri e non servire i bisogni della popolazione residente.

Con queste premesse il 18 maggio 1902 a Meta, centro della penisola sorrentina di eccellenti tradizioni marinare, con atto del notaio Clemente Cafiero fu costituita la “*Società di Navigazione a Vapore della Penisola Sorrentina*” con capitale di 200.000 lire diviso in 4.000 azioni. I promotori furono Gioacchino Lauro, Matteo Cacace, Antonio Cilento, Luigi Carriello, Michele Maresca, Salvatore Ruggiero, Salvatore Cafiero,

Antonino Iaccarino, Giuseppe Esposito, Pasquale Castellano, Giovanni Pollio.

Presidente del consiglio di amministrazione fu nominato Gioacchino Lauro, padre del famoso armatore Achille Lauro. Gaetano D’Esposito fu nominato consigliere delegato alla direzione.

La società acquistò due vapori a ruote sul mercato inglese: il 29 luglio 1902 fu acquistato a Londra il piroscafo *Princess Mary*, ribattezzato *Principessa Iolanda* (1893, 290 tsl), ed il 21 gennaio 1903 fu acquistato a Cardiff lo *Scotia*, ribattezzato *Principessa Mafalda* (1880, 396 tsl).

Con queste due navi furono attivate due linee: la linea della penisola tra Napoli, i centri della penisola sorrentina e Capri, e la “*passeggiata*”, diretta, tra Napoli, Sorrento e Capri.

I primi mesi di attività, nel 1902, furono abbastanza soddisfacenti, ed entro pochi mesi, mediante nuove sottoscrizioni, il capitale salì a L 400.000, diviso in 8.000 azioni. La società fu presa da facili entusiasmi, e nel giugno 1903 progettò un ulteriore aumento di capitale a L 600.000, mediante emissione di 4.000 nuove azioni: solo 80 però ne furono sottoscritte.

Anche l’esercizio 1903 cominciò bene, e si decise di dotarsi di una terza nave, che fosse disponibile per sostituire le prime due quando queste non fossero state disponibili a causa delle necessarie riparazioni. Così il 14 luglio 1903 fu comprato a Glasgow il piroscafo a ruote *Lady Rowena* (1891, 321 tsl), giunto a Napoli il 1° agosto.

Malgrado i promettenti esordi, ben presto le cose cominciarono ad andare male: le cause della passività erano da ricercarsi nell’acquisto del terzo piroscafo, nella concorrenza sfrenata

praticata verso la Napoletana” e il “Norddeutscher Lloyd” e la continuazione dell’esercizio anche durante il periodo invernale. L’esercizio 1903 fu perciò rovinoso, e per compensare le perdite fu necessario ridurre il capitale sociale. Cominciò a prospettarsi anche l’opportunità di vendere qualche nave.

Il 1904 andò meglio: la linea della passeggiata Napoli-Sorrento-Capri, tra una sottoscrizione popolare e gli incassi avuti, dando appena un lieve passivo, conseguì un grande effetto morale. La linea fu sospesa a fine anno poiché dati i mesi invernali sarebbe aumentata la perdita. Rimanevano però dei grossi problemi: la società lamentava la pretesa di moltissimi passeggeri di voler viaggiare a prezzi ridottissimi, inoltre diversi creditori premevano e minacciavano atti esecutivi contro la società.

Nelle prime settimane del 1905 si stabilirono intensi contatti tra i rappresentanti della *Società di Navigazione a Vapore della Penisola Sorrentina* e quelli della *“Società Napoletana di Navigazione a Vapore”*, col fine di fondere le due aziende e costituire un’unica nuova società. Per questo scopo le tre unità vennero valutate a bilancio L 130.000 il *Principessa Iolanda*, L 130.000 il *Principessa Mafalda* e L 165.000 il *Lady Rowena*. Ma l’assemblea della *Società della Penisola Sorrentina*, chiamata il 12 febbraio 1905 a ratificare il compromesso interceduto tra gli amministratori delle due compagnie, obiettò che le condizioni erano troppo favorevoli alla *“Napoletana”* e respinse la proposta di fusione, chiedendo al consiglio di amministrazione di riattivare il servizio. Fu contemplata tuttavia di nuovo l’ipotesi di vendere qualche piroscafo.

Così come chiesto dagli azionisti, nel 1905 il servizio fu riattivato a cura e rischio di quattro soci, ma dovette essere sospeso a maggio a causa di varie avarie del piroscafo che vi era adibito. Purtroppo ai 134 soci, riuniti in assemblea il 15 giugno 1905 a Meta, non rimase altro che deliberare la messa in liquidazione della società. Furono nominati liquidatori Vittorio Marescotti, Clemente Cafiero e Michele Giliberti.

Il *Principessa Mafalda* fu venduto il 29 settembre 1905 alla *“Società Industriale e Commerciale Meridionale”* di Napoli, diretta da Tommaso Astarita.

Principessa Iolanda e *Lady Rowena* furono venduti il 26 maggio 1906 a Gioacchino Lauro e Giovanni Pollio, i due maggiori azionisti della Società. Mentre il *Principessa Iolanda* fu rivenduto il 17 aprile 1907 alla stessa *“Società Industriale e Commerciale Meridionale”* di Napoli che aveva già acquistato il *Principessa Mafalda*, il *Lady Rowena*, fermo a Napoli dal gennaio 1905, non trovò acquirenti e il 26 novembre 1906 fu rimorchiato a Castellammare. Solo nel giugno 1908 la nave trovò un acquirente: ceduta all’inglese R.R. Vollard di New Haven, lasciò Castellammare il 13 giugno, sempre a rimorchio.

La liquidazione della *“Società di Navigazione a Vapore della Penisola Sorrentina”* si chiuse il 2 agosto 1908, con una perdita di L 302.250.

L’esperienza fu rovinosa soprattutto per Gioacchino Lauro, il quale non poté più riprendersi; fortunatamente nei decenni seguenti l’abilità imprenditoriale della famiglia Lauro fu riscattata dal figlio Achille. “