

Introduction

The pages that follow are an abstract from the book titled **"Men and Ships, the ENI tanker fleet in eighty years of history"** (Author Cpt.Francesco Di Nitto, 2008), a worthy endeavour, which makes up for the lack of a true company's historical AGIP / SNAM / ENI fleet archive.

The ship's log extract of m/t "Sergio Laghi" was provided by Carlo Tonolo fu Matteo, Agency of the various companies of the ENI group for a good 90 years, and in whose archives the original copy is still kept.

As told by the Captain of the ship, the story describes how the Comm.Davide Tonolo and other brave men, managed to save the m/t "Sergio Laghi" from sinking by the German troops, during the 2nd World War.

The m/t "Sergio Laghi" will be one of only two ships AGIP will manage to retain until the end of the war, and which could re-start the transport of petroleum products and its business worldwide.

Introduzione

*Le pagine che seguono, sono un estratto dal libro intitolato **"Uomini e Navi, la flotta petrolifera ENI in ottanta anni di storia"** (autore cpt.Francesco Di Nitto, anno 2008), opera meritevole, che colma la lacuna della mancanza di un vero archivio storico aziendale sulla flotta AGIP/SNAM/ENI.*

L'estratto del giornale di Bordo della m/t Sergio Laghi è stato fornito dalla Carlo Tonolo Fu Matteo, Agenzia delle varie società del gruppo ENI per ben 90 anni, nei cui archivi è ancora custodita la copia originale.

Nel racconto del com.te della nave si descrive come il Comm.Davide Tonolo, ed altri coraggiosi, siano riusciti a salvare dall'affondamento da parte delle truppe tedesche la m/t Sergio Laghi, durante la 2^Guerra Mondiale

La m/t Sergio Laghi sarà una delle uniche due navi che AGIP riuscirà a conservare alla fine della guerra, e con cui potè ripartire per re-iniziare il trasporto di prodotti petroliferi ed il proprio business nel mondo.

N / C SERGIO LAGHI



Costruita nel 1942 dai Cantieri Riuniti dell'Adriatico a Monfalcone



Motocisterna – 16.189 tsl
appartenente all'Agenzia
Generale Italiana Petroli di
Roma. Costruita nei Cantieri
Riuniti dell'Adriatico Monfalcone
Iscritta al Compartimento
Marittimo di Genova, matricola
n. 2336.

Requisita dalla Regia Marina il
14 febbraio 1943 .

Catturata il 29 novembre 1943
dai tedeschi a Venezia ed
utilizzata come deposito
d'acqua

Derequisita il 13 agosto 1943.

Navigò per il gruppo fino al
1965. Fu demolita nel 1970.

M/c	Sergio Laghi
Tipo	M/n
Eliche	1
Dwt	14.588 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	13 Kn
Costruzione	1942
Lungh.	150,30 mt
Largh.	20,83 mt
Pescaggio	11,16 mt
Motore	Diesel
Potenza	5.500 cv

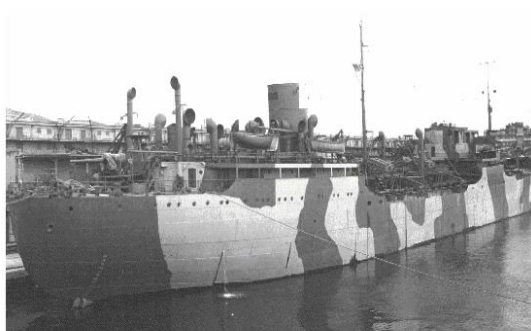
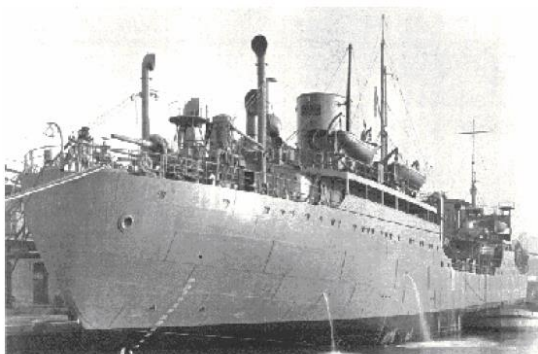
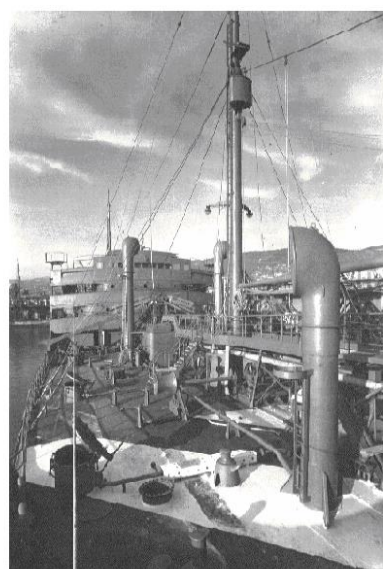


Da "Navi mercantili perdute" (Ufficio Storico della Marina)

La nave in bacino



La nave nel periodo bellico con la verniciatura militare



Il salvataggio del Sergio Laghi

Il documento che segue, è la trascrizione integrale dell'estratto del Giornale Nautico parte prima del Sergio Laghi dove sono raccontati gli avvenimenti accaduti tra il 25 ed il 29 aprile 1945 a seguito del tentativo dei soldati tedeschi di affondare la nave al Lido di Venezia. Grazie al contributo del Comm. Davide Tonolo, del Corpo Volontari della Libertà, dei membri dell'equipaggio e del rappresentante Agip di Venezia, il salvataggio dell'unità andò a buon fine.

Il Comm. Tonolo, quando seppe dell'intenzione dei tedeschi di affondare la nave, prese contatti con il Com.te del CVL di Venezia (Corpo Volontari della Libertà), avv. Almansi e assieme decisero di intervenire. Un drappello di partigiani s'imbarcò sulla nave e sui rimorchiatori (d'accordo con l'allora proprietario, Comm. Emilio Panfido) per effettuare il movimento citato nell'ultima pagina dell'estratto del giornale nautico che segue.

Si ringrazia il dott. P. Tonolo per aver fornito l'eccezionale documento.

MOTOCISTERNA " SERGIO LAGHI "

ESTRATTO GIORNALE NAUTICO PARTE 1^

A pagina 44 e seguenti leggesi:

25 Aprile 1945

.....Omissis.....

La sera alle 18,30 il capitano di porto tedesco avverte il Comandante che la nave dovrà fare movimento nella giornata di domani

.....Omissis.....

27 Aprile 1945.- A mezzodì si riceve dal Capitano del Porto tedesco l'ordine di preparare la nave per il movimento che si deve fare alle 18,00 e cioè di virare a bordo l'ancora e di ritirare i cavi grossi. Essendo il comando di bordo venuto a conoscenza per mezzo di un italiano che la nave deve essere portata al Lido per essere affondata e quindi ostruire il porto alle navi alleate, mentre il direttore di macchina signor Molinino Claudio si addossa la responsabilità di non preparare la macchina, il comandante ad arte allontana l'equipaggio facendo restare la sola guardia e di conseguenza non eseguendo l'ordine di togliere gli ormeggi e di virare l'ancora a bordo. Quindi il Comando di bordo come per accordi presi precedentemente con il direttore della Filiale AGIP sig. Montegazzini Carlo per tentare di salvare la nave, ne inizia l'appesantimento, immettendo acqua di mare nelle cisterne vuote con lo scopo di farla poggiare vieppiù sul secco e quindi di rendere impossibile smuoverla oppure per farla rendere troppo pesante e poco governabile per il rimorchio. Verso le 18,00 un motoscafo tedesco constata l'assenza del personale e la non esecuzione degli ordini, circa i cavi e l'ancora. Verso le 19,30 il personale di guardia osserva un motoscafo tedesco, che attraccatosi alla catena dell'ancora, vi sta attaccando una mina. Essendo stato ordinato di allontanarsi, ci si allontana dalla nave, allo scoppio della mina attaccata alla catena, nel dubbio che siano state collocate altre mine lungo il bordo, e per le insistenti segnalazioni dei tedeschi dal motoscafo invitanti a scappare, il personale si allontana dalla Marittima. Restano nascosti nel magazzino 112 attiguo alla nave il Comandante

Bratovich e il direttore della filiale AGIP sig. Montegazzini che era stato nel frattempo avvertito a mezzo del nostromo Schiavi, disposti a salire a bordo per disinnescare eventualmente mine. Allontanatosi il motoscafo tedesco, raggiungono la nave ed assicuratisi che fuori bordo non erano state attaccate delle mine, allagano anche le rimanenti cisterne vuote e si assicurano che le porte d'accesso alla macchina, locali prora, timoneria ed alloggi siano chiusi a chiave. Mentre stanno ultimando questa opera e cioè verso le ore 20,15 attracca un rimorchiatore con a bordo il personale tedesco che deve sostituire quello italiano scappato; il Comandante e il Direttore riescono a sguagliarsela non visti e riparano in città per rincasare prima del coprifuoco.

28 aprile. Il mattino il Comandante viene informato dal caporale di macchina sig. Bottoni che riuscito a raggiungere la testata della Marittima verso le 06,30 aveva trovato la nave invece che ormeggiata disormeggiata, colla prua rivolta verso il largo e la poppa verso la banchina. Essendo stato impossibile recarsi in mattinata verso la Marittima a causa delle scaramucce tra i volontari del Corpo di Liberazione ed i fascisti, nel pomeriggio verso le quattordici il direttore sig. Montegazzini, il Comandante Bratovich Fortunato accompagnato dal nostromo Schiavi Onorino e dai marinai Caiselli Aldo, Berna Virgilio e Vuksan Branko si recano dal Cap. Bruno Comandante l'omonima brigata del C.V.L. dal quale ottengono la costituzione di una piccola squadra d'azione che composta dai summenzionati, da elementi della brigata stessa dovrebbe recarsi a prendere possesso della nave mentre ancora in Marittima i tedeschi continuano a resistere. Mentre ci si sta per imbarcare viene la notizia (smentita) che la Germania ha chiesto la cessazione delle ostilità. Giunti in Marittima, si trova la nave girata a banchina e se ne prende possesso innalzando la bandiera italiana.

Si consta che la stessa è stata sottoposta ad atti di vandalismo dal personale tedesco; di questi danni se ne farà un elenco nel presente giornale non appena si potrà ultimare la constatazione e l'elencazione. Per la sorveglianza della nave rimangono a bordo; personale dell'equipaggio ed un gruppo di volontari del C.V.L.- Verso le ore 21,30 al passaggio di una motozattera tedesca avviene uno scambio di colpi di mitra da parte dei volontari e raffiche di mitraglia ed un colpo di cannoncino da parte dei tedeschi. Perdite tra i volontari; un morto sulla banchina vicino alla nave ed un ferito a bordo.

29 Aprile - Si visitano le cisterne ed i vari locali prospicienti verso il largo per constatare eventuali danni causati dal colpo del cannoncino della motozattera, ma non si riscontra nulla. Risulta secondo il racconto del Sig. Tonolo agente della nave, che la nave è stata messa dal posto di ormeggio colle forze di tre rimorchiatori fra i quali il potente Titanus verso le ore 22,15 e che portata fino alla Salute è stata successivamente riportata al presente posto di ormeggio verso le 24, e ciò, per intervento del Sig. Tonolo stesso.

.....omissis.....

M/c "Sergio Laghi"
Il comandante
F. to F. Bratovich