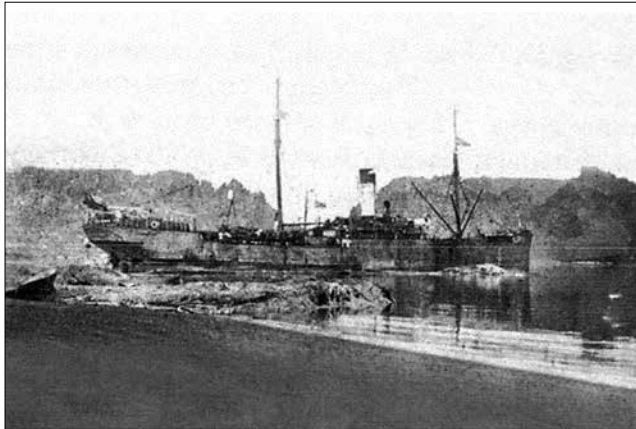


La Regia Marina e le sue 22 baleniere norvegesi

La Sociedad de Magallanes opera con successo per ben otto anni a partire dal 1906 e fino al 1914 dalla sua nave fattoria ancorata nel porto naturale di Deception Island alle Shetland Australi. Il record per una sola stagione, conseguito nell'estate 1907, è di 79 balene franche (106 cetacei in totale) uccise da una baleniera allo sbocco ovest dello Stretto di Magellano: si tratta sempre della *ALMIRANTE MONTT*, futura italiana *LEOPARDO* poi *VORAGINE*, allora comandata dal norvegese Gunnar Olsen. Dopo lo scoppio della Grande Guerra in Europa e lo scioglimento della società nel 1916, come già detto, tre dei suoi battelli saranno venduti a febbraio all'armatore norvegese O.B. Linæ di Sandefjord e poi da questi a luglio all'Italia. I tre battelli salpano il 20 giugno da Punta Arenas e vanno in Europa dopo una tappa a Montevideo, entrando in servizio il 16 settembre con i nomi di tre grandi felini.



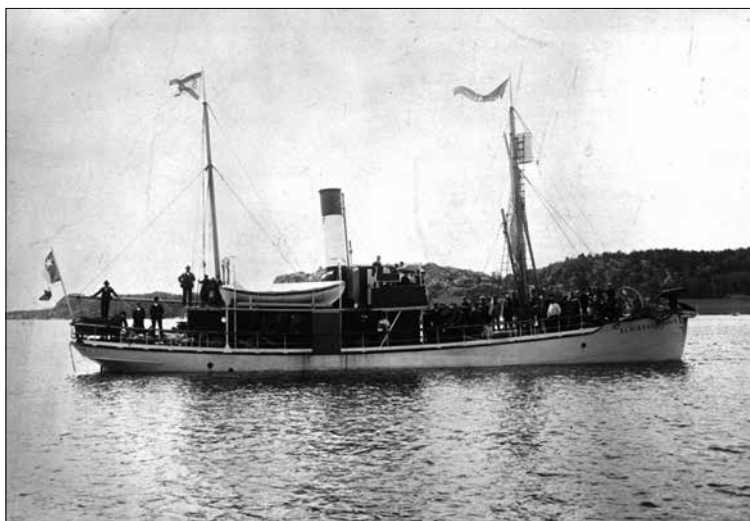
*La nave fattoria GOBERNADOR BORIES con la baleniera ALMIRANTE MONTT.
Dietro ALMIRANTE URIBE o ALMIRANTE VALENZUELA.
Foto E. B. Binnie, 1907 archivio fotografico CEHA*



*La nave fattoria GOBERNADOR BORIES ancorata nell'Isola Deception, Shetland del sud.
Foto E. B. Binnie, 1907 archivio fotografico CEHA*

La Regia Marina e le sue 22 baleniere norvegesi

Ma già nel 1912 Andresen era uscito dalla società e si era messo in proprio con la Sociedad Ballenera Adolfo Andresen per operare lungo le coste latino-americane del Pacifico (Cile, Peru, Ecuador). Compra una nave-fattoria a Terranova, la vecchia *SOBRAON* che ribattezza *ORION* (2.385 grt, costruita nel 1889 da Wm. Pickersgill & Sons a Sunderland, giunta a Punta Arenas nel marzo 1914, e rileva due battelli di seconda mano dalla Compañia A/S Corral di Valdivia, fondata da Wilhelm Jepsen di Bergen, e fallita dopo il naufragio della sua nave-fattoria *TIOGA* (ex cisterna *CHRISTINE*, 2.293 grt, costruita da Burmeister & Wain a Copenhagen nel 1890) nelle Orcadi Australi il 4 febbraio 1913.



ALMIRANTE MONTT. Foto 1905 Hvalfangstmuseet, Sandefjord

Entrambi i battelli finiranno in Italia. Il primo, proveniente dalla precedente acquisizione nel 1911 da parte della A/S Corral della Sociedad Ballenera Christensen y Cia (di Lars, Christen e Søren Christensen da Sandefjord), è il *NORUEGA* ex *RONASHILL*, 121 grt/1908 (futuro *CAPODOGLIO* della Regia Marina). Il secondo è il *CORRAL* già di Lars Christensen, ex islandese *NJÅLL* della A/S Skjærnsnæss di Hans Ellefsen, 137 grt/1911 (futuro italiano *BALENA*).

Nel maggio 1915 tuttavia, dopo lo scoppio della guerra mondiale e dopo due stagioni di caccia tra Capo Horn e le Galàpagos, Andresen abbandona, deluso dai risultati ottenuti, torna in Norvegia con la sua nave-fattoria *ORION* avendo venduto in Cile le sue baleniere, due delle quali riattraversano l'anno dopo l'Atlantico, salpando da Punta Arenas il 1° agosto 1916 per andare a Napoli per la Regia Marina, in cui entreranno in servizio per ultime solo a febbraio-marzo 1917. In tutto sono dunque cinque le baleniere norvegesi comprate in Cile dall'Italia.

Nell'ottobre 1905 Christen Christensen di Sandefjord (appartenente ad una vecchia famiglia di armatori e balenieri e proprietario del locale cantiere Framnæs Mekaniske Verksted, specializzato nella costruzione di *whalecatchers*) aveva fatto salpare per l'Antartico la prima spedizione esclusivamente norvegese, con la nave fattoria *ADMIRALEN* ex *GIBRALTAR* di 1.517 grt (un piroscampo con scafo in ferro comprato di seconda mano in Inghilterra nel 1903), un *bark* carboniero e due baleniere, e a dicembre ottiene a Port Stanley la concessione dal governatore delle Falkland. La prima spedizione, che rientra a Sandefjord nel giugno 1906, non è un clamoroso successo in confronto ai risultati conseguiti nell'Atlantico del Nord, dati gli elevati costi di combustibile sopportati per i lunghi tragitti compiuti dalla nave fattoria (i tentativi di Christensen di usare dei velieri per risparmiare erano falliti). La spedizione successiva (1907-08), sempre dietro regolare licenza

delle Falkland, riesce invece a riempire le stive della *ADMIRALEN*, quindi si passa nel 1909-10 a due navi fattoria più grandi. Christensen, che ha fatto compiere dal figlio August un sopralluogo a Deception Island nelle Shetland Australi e poi nell'isola di San Pedro de Chiloe' da agosto 1908 a maggio 1909, sposta il centro delle sue attività sulla costa cilena del Pacifico nel 1909. L'iniziativa tuttavia non ha successo, e August Christensen torna in Norvegia nel giugno 1913.

La seconda compagnia norvegese a scegliere l'Antartico è la Sandefjords Hvalfangerselskap A/S diretta da Peder Bogen di Sandefjord (attivo dal 1901 nelle Fær Øer) con la nave fattoria *FRIDTJOF NANSEN* di 2.563 grt, che tuttavia al suo primo approccio alla Georgia del Sud urta contro una scogliera sottomarina non segnata sulle mappe all'ingresso di Cumberland Bay e cola a picco il 10 nov. 1906, con 9 vittime e 49 superstiti.

Per parte sua Carl Larsen, che aveva capitanato la sua terza, sfortunata spedizione nel Mare di Weddell con la seconda nave *ANTARCTIC*, quella dello svedese Otto Nordenskjöld, stritolata dai ghiacci nel febbraio 1903, viene salvato dalla nave da guerra argentina *URUGUAY* dopo otto mesi trascorsi sul *pack* nell'inverno antartico, e portato a Buenos Aires. Aveva però prima della sciagura fatto scalo nella Georgia del Sud (arcipelago su cui all'epoca la sovranità britannica non era ancora consolidata, nonostante una prima presa di possesso da parte di Cook nel 1775) e individuato il luogo ideale per quella che diventerà in seguito la grande base di baleniere di Grytviken a Cumberland Bay (dove tra l'altro si svolgerà anche un episodio non secondario della guerra delle Falkland dopo lo sbarco argentino nel 1982).

A Buenos Aires Larsen dà vita nel febbraio 1904 alla Compañía Argentina de Pesca con imprenditori locali norvegesi, svedesi e tedesco-americani. In primavera va a Sandefjord, vi fa costruire una baleniera nuova (più grossa del normale), la *FORTUNA* di 164 grt, e si compra due vecchi velieri da carico. Inizia a operare dalla Georgia del Sud (allora considerata terra di nessuno, e quindi rivendicabile dall'Argentina) a partire dal novembre successivo, con grossi risultati (tali da provocare la pratica scomparsa delle megattere dalle acque antartiche dal 1912): dopo dieci anni, nel 1914 tornerà in Norvegia da uomo ricco, lasciando il suo ruolo al nipote Fridthjof Jacobsen.

L'inglese Ernest Swinhoe, residente nelle Falkland, ottiene a sua volta nel luglio 1905 dal governatore delle isole una concessione per 21 anni per l'intera Georgia del Sud in favore della sua compagnia cilena, la South Georgia Exploration Co. Ma appena arriva a Grytviken in agosto ha la brutta sorpresa di trovarsi di fronte la base già operativa costruita da Larsen con gli argentini. Il governo di Sua Maestà, investito del problema, invia quindi nel febbraio 1906 un incrociatore, il *SAPPHO*, a Grytviken. Si vuole tuttavia evitare una crisi diplomatica con l'Argentina. Si trova quindi una soluzione di compromesso (marzo 1906), per cui il governatore delle Falkland concede in affitto alla compagnia argentina - che accetta - la base operativa di Grytviken per 21 anni dal gennaio 1906, ed al tempo stesso esclude quella zona dalla concessione già in precedenza rilasciata a Swinhoe e alla sua compagnia cilena. In questo modo la sovranità inglese sulla Georgia del Sud ottiene un primo riconoscimento *de facto*.

Un apparentemente ingenuo quesito posto dall'inesperto governo norvegese a quello imperiale britannico nell'interesse dei propri balenieri circa la sovranità sugli altri arcipelaghi australi offre agli inglesi il destro per estendere *ipso facto* (maggio 1906) la propria sovranità su di essi in quanto dipendenze delle Falkland. La Georgia del Sud, le Orkney Australi, le Shetland del Sud e la Terra di Graham (a cui nel luglio 1908 verranno aggiunte le Sandwich del Sud) sono infatti divenute tutte commercialmente interessanti grazie alla caccia alla balena e alla concessione delle relative, pregiatissime licenze. Nell'ottobre 1906 il governatore delle Falkland emana così un primo regolamento delle attività di pesca alla balena, contenente restrizioni sul numero delle licenze rilasciabili e sull'area coperta da ciascuna licenza, ma non sul numero delle prede catturabili.

Nel 1908 Peder Bogen chiede alla legazione norvegese a Londra di accertare se l'isola Heard (scoperta da un americano nel 1853), a SE delle Kerguelen e ricca di foche, fosse sotto sovranità britannica, e in caso affermativo chiede il rilascio di una concessione di caccia alla balena. Questo ulteriore episodio di espansione dell'area sotto controllo britannico grazie alla (non si sa quanto involontaria) collaborazione del governo norvegese si perfeziona nel maggio 1910: Bogen va nell'isola con una spedizione comprendente un cittadino britannico, che ne prende possesso in nome del governo di Sua Maestà.

Una grossa baleniera di Peder Bogen, la *DORIS*, 140 grt/ 1912, diventerà tra l'altro nel 1916 l'italiana *MAESTRALE*, poi jugoslava *LAV*, poi ancora italiana come *CURZOLA*. Bogen, alla sua morte nel 1914, controllava

La Regia Marina e le sue 22 baleniere norvegesi

18 baleniere, 4 navi-fattoria e 3 da carico.

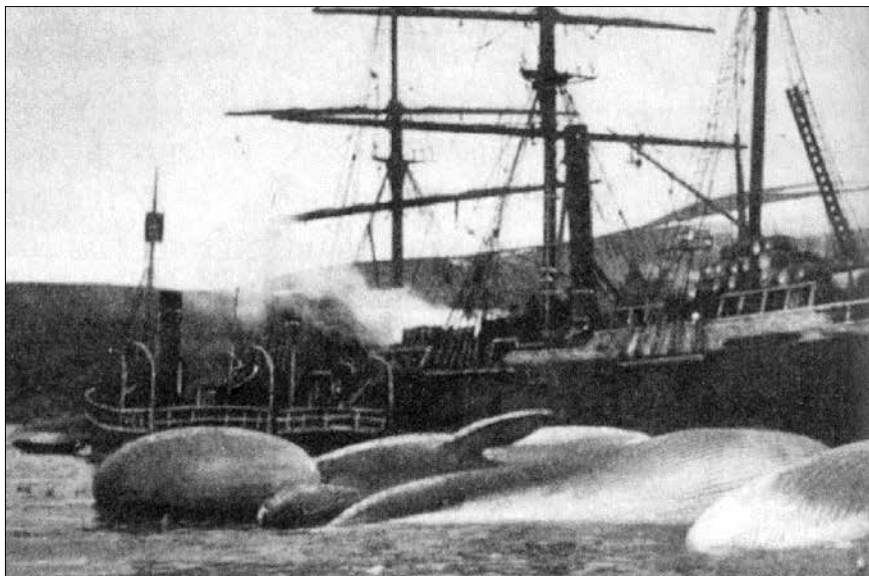
A partire dal 1908 il teatro di caccia australe vive una sorta di "febbre della corsa all'oro" sul tipo dell'Alaska. La crescita è tale che nel 1909-10 le 37 baleniere operanti nell'Antartico ottengono un numero di prede quasi doppio degli 83 battelli operanti nell'Artico, con un numero quadruplo di balene uccise in media a baleniera e una quantità tripla o quadrupla di barili d'olio di cetaceo per ogni battello. Una sola baleniera di Grytviken aveva preso più balene di tutti gli 11 battelli operanti nelle Spitsbergen. Ma nonostante tutto, grazie anche ai costi operativi molto più alla portata dei piccoli armatori, anche la caccia nell'Atlantico del Nord non conosce soste in quel periodo.

Si affollano ora in Georgia del Sud nuove compagnie e navi fattoria: la Newfoundland Whaling Co. (proprietaria della baleniera *PUMA*, 98 grt/1901, futura *FOLAGA*); la Tønsbergs Hvalfangeri; la già citata Sandefjord Whaling Co.; la Bryde & Dahls Hvalfangerselskab sempre di Sandefjord, che aveva iniziato l'attività operando nelle Spitsbergen ma poi era passata al Sud rilevando nel 1908 una delle primissime licenze, quella rilasciata nel 1905 alla compagnia cilena/falklandese South Georgia Exploration Co. di Ernest Swinhoe, di cui abbiamo già detto.

Il gruppo posseduto da Thor Dahl era tra l'altro destinato a divenire il maggior gruppo baleniero norvegese ed uno dei maggiori al mondo. Tre baleniere di Thor Dahl saranno vendute insieme alla Regia Marina nel 1916 per 220.000 corone norvegesi: due piccoli e vecchi battelli, la *ALFA*, 78-82 grt/1883 (*CICLONE* per gli italiani) e la *BETA*, 72-74 grt/1883 (*TIFONE* in Italia), nonché l'ancor più anziana *DIMON* ex *NORDCAP* di Albert Grøen da Sandefjord, 85 grt/1881, la più vecchia tra le baleniere arrivate in Italia (con il nome *URAGANO*).

Il risultato di questa grande espansione della caccia nell'Antartico è che ad ogni autunno (avvio dell'estate australe) migliaia di norvegesi della contea di Vestfold emigravano a Grytviken, per poi tornare a casa in primavera, meno le vittime dovute al clima ostile di quella terra desolata e quelle (una sessantina) conseguenti alla perdita di due navi fattoria e di tre baleniere.

La prima compagnia britannica nel teatro australe è la South Georgia Co., filiale del gruppo Christian Salvessen & Co. di Leith (Scozia), attivo dal 1897, che aveva iniziato ad operarvi trasferendo una sua base (munita di buone attrezzature rilevate da una compagnia tedesca fallita nel 1905) dall'Islanda alla New Island delle Falkland nel gennaio 1908 e rilevando la nave-fattoria *ADMIRALEN* da Christian Christensen. È un gruppo



ALFA e BETA con la nave fattoria HEKLA. Foto di Damp - Dampskibets æra i Vestfold

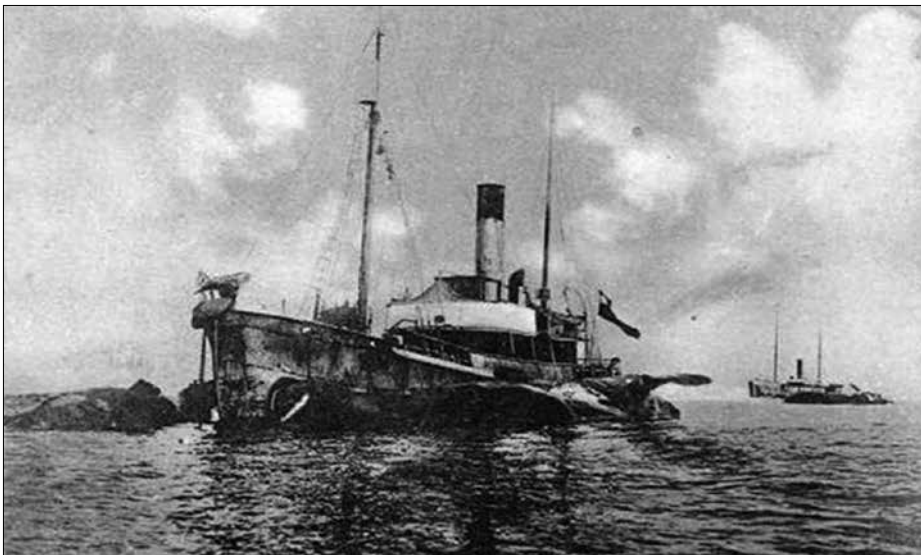
La Regia Marina e le sue 22 baleniere norvegesi



DIMON a Sandefjord con la baleniera KOLTER e il peschereccio HAAPET. Foto dal libro "Firma Thor Dahl 1887-1937"

operante nella caccia alle balene su scala globale (dalle Fær Øer alle Shetland, dal Sudafrica al Madagascar, dalle Shetland Australi alla Terra di Graham), destinato a divenire la più grande compagnia baleniera al mondo, che si basava sulla filosofia aziendale dello sfruttamento totale dell'intero animale, "senza buttare via niente". Nel 1909 Salvesen stabilisce la sua base principale a Leith Harbour nella Georgia del Sud, dove si manterrà per ben cinquant'anni. Una delle baleniere di Salvesen, la vecchia *IMMANUEL*, 73 grt/1882 poi *BET*, finirà alla Regia Marina nel 1916 come *PONENTE*.

Con un totale di 9 licenze rilasciate e con 19 baleniere attive, nel 1910-11 tutte le baie della Georgia del Sud



ALMIRANTE VALENZUELA a Punta Arenas, collezione Giorgio Spazzapan

sono punteggiate di piroscafi-fattoria in piena attività, ciascuno con annessi grossi velieri/pontoni depositato a Leith Harbour, a Husvik Harbour, a Strømness Harbour, a Godthul Harbour, a Prince Olav Harbour. Essendo ormai sovraffollata l'isola, altre 30 baleniere vengono basate nelle Shetland Australi (Deception Island, dal 1909), ben presto saturate anch'esse. Nel 1912, secondo una stima realistica, vi erano migliaia e migliaia di carcasse di cetacei abbandonate dopo l'estrazione del grasso sulle spiagge di Grytviken e di Deception. Al punto che nel 1909 era nato un *business* che usava navi-fattoria speciali per lo sfruttamento secondario delle carcasse per ricavarne altro olio di balena, che altrimenti andava sprecato, e guano.

Al limite estremo dell'espansione verso il Polo Sud, altri 6 battelli vengono basati nelle Orcadi Australi dal 1911, operando con successo in mezzo al *pack* e sino ai bordi della banchisa antartica: qui nasce anche l'idea (realizzata solo in anni successivi) di uno scivolo aperto sulla poppa della nave-fattoria per agevolare l'imbarco delle prede. Un tentativo di andare anche alle Sandwich del Sud fallisce invece nel 1911-12 a causa del meteo avverso.

A questo punto, nel 1912 il governo britannico mette uno stop al rilascio di ulteriori licenze in Antartico. Dal 1910-12, tra l'altro, le navi-fattoria lasciano via via il passo ad impianti fissi di trasformazione ubicati a terra, che consentivano un integrale sfruttamento della materia prima e un minor spreco di parti di carcasse inutilizzate e abbandonate a marcire.

Da questo punto di vista infatti i primi vent'anni di caccia nell'Antartico avevano segnato un grosso passo indietro rispetto alle pratiche molto più razionali e - sia pur parzialmente - più rispettose dell'ambiente ormai affermatesi nell'Artico. Evidentemente i norvegesi, trovandosi ad operare in zone molto lontane da casa e praticamente disabitate prima del loro arrivo, non si facevano troppi scrupoli quanto a condizioni di lavoro e a degrado ambientale, per non parlare del saccheggio della materia prima.

L'andamento delle nuove costruzioni di *whalecatchers* nei cantieri norvegesi (a lungo monopolisti per questa specialità) ci dà un'idea precisa della tumultuosa crescita del mercato: 12 baleniere costruite nel 1904, solo 2 nel 1905, ma 14 nel 1906, 12 nel 1907, 21 nel 1908, 23 nel 1910 (incluse a partire da quest'anno le prime ordinate fuori dalla Norvegia), 31 nel 1911, ancora 31 nel 1912. Il picco dell'espansione nel 1911-13 interessa soprattutto l'Antartico e le coste africane, con qualche diramazione in Australia e Sudamerica.

In dieci anni la pur numerosa popolazione di megattere dell'Oceano Australe (la specie preferita dai cacciatori) viene quasi sterminata, al punto che nel 1918 il governatore delle Falkland ne vieterà la caccia fino al 1925. Si passa allora nell'Antartico alla caccia alle balene azzurre e alla balenottera, che però richiedevano baleniere più robuste, potenti e veloci, per inseguimenti e rimorchi più prolungati, mentre i battelli più anziani vengono spostati in Africa, dove le megattere c'erano ancora.

Allo scoppio della Grande Guerra, i noli esorbitanti offerti per le navi da carico impoveriscono il parco delle navi fattoria, che vengono riciclate come cargo, con costi operativi di molto inferiori a quelli dei mari del Sud, e quindi affievoliscono di molto l'attività baleniera nell'Antartico.

Il teatro africano

Sulle coste africane, tuttavia, dopo l'avvio nel 1908 la decimazione delle megattere avvenne così rapidamente (specie rispetto all'Antartico) che dopo 4/5 anni quasi tutte le compagnie devono chiudere i battenti. I principali teatri di caccia, dopo l'inizio al Capo di Buona Speranza e in Angola, sono il Congo francese (oggi Gabon), la tedesca Africa del Sudovest (oggi Namibia), l'isola spagnola di Fernando Poo nel Golfo di Guinea, il Mozambico e il Madagascar.

In Angola operano dal 1909 e fino al 1916 sei compagnie norvegesi, tra cui una di Peder Bogen e una di Johan Bryde (che dette il nome ad una specie nuova di balenottera), e quella dello scozzese Chr. Salvesen & Co. Due battelli norvegesi del 1903, *ANGOLA* e *LOANDA*, di cui sono riuscito a determinare forse il cantiere di costruzione, Akers MV, ma non anche i nomi che portavano quando ancora operavano nell'area Islanda/Fær Øer, sono divenute nel 1916 le italiane *ONDA* e *FLUTTO*.

Akers nel 1903 ha costruito almeno 6 baleniere, di cui due per un armatore tedesco che ha operato in Islanda solo dal 1903 al 1905 prima di chiudere i battenti (*GERMANIA* di 100 grt, venduta a Valdivia in Cile nel 1906, e *ISLAND* di 105 grt); una per un danese (*KAP NORD* di 95 grt); una sotto bandiera norvegese (*THOR* di 104 grt); e due norvegesi ma battenti bandiera islandese (*ERLING* e *HEKLA* di 95 grt). Due di queste sono state ribattezzate *ANGOLA* e *LOANDA*: potrebbero essere le ultime due ma non ne siamo certi. **(2)**

Hanno cacciato nei mari dell'Angola e del Congo francese anche il *BAHIA DOS TIGRES* (nome della maggior isola angolana) ex danese *SKALLAGRIM*, 102 grt/1896, poi italiana *MAROSO*; il *BETA* di Thor Dahl poi italiana *TIFONE*; e il *FISKEREN* di Christian Nielsen di Larvik, poi italiana *TEMPESTA*.

L'ultima Thule: Australia e Nuova Zelanda.

Nel 1911 l'espansione norvegese raggiunge i suoi limiti estremi: Alaska e Australia /Nuova Zelanda. In queste ultime la caccia con metodi tradizionali alle balene franche risale sin dagli anni 1790, condotta in maniera sempre più intensiva nelle baie frequentate da quei cetacei da centinaia di navi britanniche, americane, francesi, olandesi e portoghesi con decine e decine di stazioni a terra in Tasmania, sulla costa SW dell'Australia e nelle baie neozelandesi. Una volta sterminate le balene franche nel decennio 1830-1840, si passa ai capodogli in mare aperto nel ventennio successivo, con la partecipazione anche di baleniere australiane, fino all'esaurimento anche di questa risorsa intorno al 1896.

La prima baleniera moderna munita del cannone per l'arpione arriva in Nuova Zelanda nel 1910, e l'ultima puntata della "febbre dell'oro" norvegese contagia dal 1912 al 1916 anche la costa occidentale dell'Australia (con basi a Albany e a Point Cloates). La prima di due navi fattoria arriva da Larvik nel genn. 1912. Nel dicembre 1912 un vero e proprio colpo di fortuna, con il ritrovamento nell'intestino di un capodoglio di un pezzo di *ambergris* ("ambra grigia") pesante 1.003 libbre (circa 450 chili), di grande valore in profumeria, che incoraggia l'impresa. Ma già nel 1915 la produzione crolla e nel 1916 il teatro di caccia viene abbandonato dai norvegesi.

Un'altra compagnia, la A/S Australia di Alf Monsen di Tønsberg, si installa nell'agosto 1912 con la nave-fattoria *LOCH TAY*, 5.278 grt/1893, e tre baleniere a Jervis Bay, sulla costa orientale australiana a sud di Sydney, in una vecchia stazione di caccia creata nel 1840 dallo scozzese William Kinghorne di Leith. Ma le sue attività cessano dopo il 1913. Due delle baleniere di Monsen sono la *LIONELL*, 135 grt/1911, che diventerà la *BURRASCA* della Regia Marina, e la *SORELL*, 132 grt/1912, poi italiana *FORTUNALE*.

Dopo aver operato in acque australiane, della Tasmania, neozelandesi e sudafricane queste vengono noleggiate a Christian Nielsen di Larvik e poi cedute all'Italia nel 1916.

L'impiego delle 22 baleniere in Italia

Durante la guerra le baleniere armate dalla Regia Marina entrarono in servizio tra l'aprile 1916 (la prima è il *MAESTRALE* ex *DORIS*) e il marzo 1917 (l'ultima è il *BALENA* ex *CORRAL* ex *NJÅLL*). Svolsero servizio di vedetta agli sbarramenti antisommergibili (in particolare a quello del Canale d'Otranto da Brindisi: *TEMPESTA*, *MAROSO*, *FLUTTO*, *ONDA*, *BURRASCA*, *LEOPARDO/VORAGINE*, *PANTERA/VORTICE*, *CAPODOGLIO*), servizio di scorta ai piroscafi e servizi di dragaggio. Le tre che avevano ricevuto altisonanti nomi di felini (*LEOPARDO*, *PANTERA*, *TIGRE*) furono ribattezzate nel gennaio 1917 *VORAGINE*, *VORTICE* e *VIGILANTE* per liberare i nomi a favore dei nuovi esploratori in costruzione.

Una sola andò perduta durante il conflitto, la vecchia *PONENTE* ex *BET* ex *IMMANUEL* di 73 grt/1882, affondata per una collisione con la torpediniera *CLIO* il 20 o 30 luglio 1916, ad appena due mesi dall'entrata in servizio. A dimostrazione della loro utilizzabilità come rimorchiatori, il 14 settembre 1916 le baleniere *GRECALE* e *SCIROCCO* rimorchiavano il piroscafo *ITALIA*, silurato da un U-Boot, dal Golfo di Squillace a Crotona; il 24 gennaio 1917 *BURRASCA* rimorchia in salvo dall'incaglio la vedetta *LISCANERA* a Otranto.

A partire dal 1918 e anche dopo l'armistizio andarono a comporre le varie Flottiglie di dragaggio: *BALENA* e *FOLAGA* con la III Flottiglia, *BUFERA* e *BURRASCA* con la III e l'VIII Flottiglia, *CICOGNA* e *VORAGINE* con la

IV Flottiglia, *FLUTTO*, *ONDA* e *TIFONE* con la II Flottiglia a Valona, *MAESTRALE* con la V Flottiglia, *MAROSO* con la I e la II Flottiglia, *TEMPESTA* con la I Flottiglia, *VORTICE* per dragaggio in Asia Minore e Dodecaneso sino al 1920. Mentre operarono in zona di occupazione *GRECALE* e *SCIROCCO* solo per qualche missione, *CAPODOGLIO* fino all'aprile 1919, *URAGANO* sino ad agosto 1919, *CICLONE* fino all'ottobre 1919, *VIGILANTE* fino all'aprile 1920, *LIBECCIO* sino al 13 dicembre 1922, *BURRASCA* a Fiume nel 1919 poi in zona di occupazione fino al dic. 1922.

Furono quasi tutte radiate nel 1919-23 e vendute ad armatori mercantili, in genere come battelli da carico. Continuarono a prestare servizio in Marina dopo il primo dopoguerra solo in quattro: *BALENA*, che nel maggio 1933 viene ribattezzato *PALMARIA* come rimorchiatore; *BURRASCA* fino al 1928 o 1938; *CAPODOGLIO*, venduto nel 1922 ma riacquistato dalla Marina nel febbraio 1936 come rimorchiatore con il nome *FORMIA* per il servizio in Africa Orientale; *VIGILANTE* fino al 1932. Inoltre l'ex *MAESTRALE* venne recuperato nell'aprile 1941 in Jugoslavia (dove nel 1924 era stato trasformato in nave mista come *LAV*) e rimesso in servizio nel settembre come *CURZOLA*.

Altre cinque baleniere - a ulteriore dimostrazione della robustezza della formula - vennero nuovamente requisite dalla Regia Marina all'inizio del secondo conflitto mondiale come dragamine: il *MANUELO* ex *CICOGNA* come *G 9*; il *FOLAGA* come *R 157*; l'*ASSUNTA MADRE* ex *LIBECCIO* come *R 147*; l'*ONDA* come *R 106*; il *BIANCA MARIA* ex *VIGILANTE*, che era stata trasformata in una motocisterna per acqua, come nave scorta *F 104*.

Vennero perdute durante il secondo conflitto mondiale sotto bandiera italiana più baleniere che non nella Grande Guerra: il *PALMARIA* ex *BALENA* (in mano tedesca poi sabotato); il *FORMIA* ex *CAPODOGLIO* (autoafondato alle Dahlenk); il *G 9 MANUELO* ex *CICOGNA* (in mano tedesca come *M 6007*, poi recuperato); lo *R 157 FOLAGA* (sabotato dai tedeschi poi recuperato); lo *R 106 ONDA* (poi recuperato); lo *F 104 BIANCA MARIA* ex *TIGRE* (in mano tedesca in Egeo, poi recuperato dai greci); il *CURZOLA* ex *LAV* ex *MAESTRALE*. Qualche altra andò perduta sotto bandiera greca: *ELENA* ex *FORTUNALE*; *ANNA MARIA* ex *VORAGINE* (poi recuperato).

Sopravvissero in qualche modo anche alla seconda guerra l'ex *BURRASCA* del 1912; il *MANUELO* ex *CICOGNA*; l'*ASSUNTA MADRE* ex *LIBECCIO*; il *CURZOLA* ex *MAESTRALE* (recuperato dagli jugoslavi); l'*ONDA*; il *FOLAGA*; il greco *ANNA MARIA* ex *VORAGINE* (recuperato dai greci).