



AIDMEN
ASSOCIAZIONE
ITALIANA
DOCUMENTAZIONE
MARITTIMA E NAVALE



Presidente Onorario
Franco **Bargoni**

Presidente in carica
Francesco **De Domenico**

La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina (suo malgrado) come vedette dragamine nel 1915 e quella di un dragamine dimenticato dagli almanacchi

Francesco De Domenico e Giorgio Spazzapan

Nel maggio 1915, le potenze dell'Intesa premono sull'Italia perché entri in guerra al loro fianco contro l'Austria-Ungheria. Il governo italiano, tra molte altre cose, ha chiesto un aiuto per le attività di dragaggio delle mine nelle acque costiere dell'Adriatico e dello Ionio. Tra le altre cose, l'Italia, da qualche tempo, aveva cercato senza successo di acquistare all'estero dei *trawlers*, dei pescherecci d'alto mare da usare come dragamine. Senza successo anche perché, come risulta dalla nota dell'addetto navale a Londra del 10 febbraio 1915 (cfr. allegato 1), tra i requisiti richiesti vi era quello di un pescaggio non superiore a 2,80 metri, non realistico per quel tipo di naviglio oceanico.

L'11 maggio 1915 (cfr. allegato 2), appena due settimane prima dell'entrata in guerra dell'Italia, arriva all'addetto navale italiano a Parigi una dettagliata risposta alle richieste italiane da parte del Capo di Stato Maggiore della marina francese, viceammiraglio E. de Jonquières:

- a. L'offerta di un dispositivo completo per il dragaggio, da inviare da Tolone a La Spezia a mezzo di un rimorchiatore, accompagnato da un ingegnere del genio marittimo francese esperto nella materia e munito di tutti i progetti necessari per la riproduzione in serie dei dispositivi in questione, che richiedevano l'impiego di un solo dragamine rimorchiante, a differenza di quelli italiani;
- b. L'invio a Taranto dello *chalutier-dragueur* ALBATROS, già in rotta da Rochefort via Biserta, con a bordo un equipaggio francese, un tenente di vascello specialista nel dragaggio e due dispositivi idonei (l'ALBATROS subirà poi un'avarìa e sarà sostituito dal DAUPHIN), per compiere dimostrazioni ed esperienze con la Regia Marina;
- c. Il noleggio all'Italia di venti *chalutiers*, l'ALBATROS/DAUPHIN più altri 19, che saranno a tal fine requisiti dalla marina francese nei porti della Manica e dell'Atlantico (trattandosi di battelli oceanici d'altura, i più adatti per il dragaggio). Gli *chalutiers*, portati a Taranto da equipaggi francesi, batteranno bandiera italiana per tutta la durata della guerra ma continueranno ad appartenere ai loro proprietari francesi, e la Regia Marina riconoscerà loro il costo dell'affitto a partire dal giorno della consegna;
- d. Altri sette dispositivi completi per il dragaggio, per un totale di dieci, saranno messi a disposizione dell'Italia a Tolone.

Il 18 maggio, 20 *chalutiers* vengono conseguentemente requisiti a tal fine dalla Marina francese nei porti della Manica e sulla costa atlantica.

A questo punto, però, il Capo di Stato Maggiore della Regia Marina, viceammiraglio Paolo Thaon de Revel (con note del 24 e 25/26 maggio 1915 agli addetti navali a Londra e a Parigi, cfr. allegati 3, 4 e 5), pensa bene di rifiutare l'offerta sia degli *chalutiers* francesi che dei *trawlers* inglesi offerti dall'Ammiragliato.

L'ammiraglio oppone un "*fin de non recevoir*" (come lui stesso lo definisce) giustificato sempre sulla base del capzioso argomento secondo cui gli *chalutiers* "dei mari del Nord" (una curiosa definizione, questa, se applicata ad esempio a Bordeaux/Arcachon o a La Rochelle, da dove provenivano i battelli francesi) avevano un pescaggio (che lui chiama "pescagione") non inferiore a 3 metri, ritenuto eccessivo per i nostri mari, meno soggetti agli effetti delle maree.

Thaon de Revel aggiunge che si sarebbero incontrate difficoltà a equipaggiarli con personale italiano (poiché richiedevano un equipaggio piuttosto numeroso) e ad armarli con cannoni da 57 e da 76 mm. Un caso evidente di poca lungimiranza e cognizione di causa, il suo, per non dir peggio. L'ammiraglio arriva a scrivere, con una certa altezzosa sicumera, che i francesi avrebbero fatto meglio ad adoperarli nei "mari del Nord", dove – sempre secondo le sue stravaganti affermazioni – essi sarebbero stati usualmente impiegabili solo con l'alta marea.

Si insiste quindi per bloccarne le partenze, sempre che non siano già in viaggio per l'Italia (era annunciato l'arrivo dei primi dodici verso il 15 giugno); mentre si richiede al tempo stesso la consegna, con equipaggi francesi addestrati, di eventuali [inesistenti] *chalutiers* con pescaggio inferiore a 2.50 m già utilizzati dai francesi per l'attacco ai Dardanelli, una volta terminata quell'impresa...Visto come sono andate le cose in seguito, sarà meglio non insistere oltre su questo imbarazzante infortunio.

La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina

E, infatti, già in una successiva nota del 27 maggio (cfr. allegato 6) al Duca degli Abruzzi, Comandante in capo dell'armata navale a Taranto, Thaon de Revel annuncia l'imminente arrivo nella base del dimostratore/addestratore *DAUPHIN*, e comincia ad accennare una cauta retromarcia, premunendosi per il caso in cui la prevista dimostrazione avesse dato esito positivo.

In una nota del 25/27 giugno successivo (cfr. allegato 7), visto l'esito decisamente positivo delle prove effettuate con il *DAUPHIN* (ex britannico *RUBY*), il comandante del dipartimento marittimo di Taranto comunica al CSM i nomi degli otto *chalutiers* già arrivati nella base il 20 giugno 1915 venendo da Biserta, che costituivano la 1ª flottiglia francese dell'adriatico. In realtà i nomi elencati sono solo sette oltre al *DAUPHIN*, e cioè *BAYARD*, *MARTHE*, *MAUMUSSON*, *ANTIOCHEA* [sic: *ANTIOCHE*], *GERMAINE F.*, *THAÏS* [si è dimenticato l'ottavo, il *PÉTREL*], e conferma che è possibile armarli con due pezzi da 37 mm. Essendo stato deciso di "italianizzare" per quanto possibile i nomi dei battelli francesi in prestito, sette su otto sono denominati *BAIARDO*, *MARTA*, *DELFINO*, *MONSONE*, *ANTIOCHIA*, *GERMANA*, *TAIDE*, mentre il (meno traducibile) *PÉTREL* è ribattezzato *FALCO*.

In fin dei conti, con i due ulteriori arrivi dei primi di settembre, *PÉLICAN* e *GRÈBE* (ex britannico *LILY*), ribattezzati *PELLICANO* e *PINGUINO* (si veda la nota del Sottocapo di Stato Maggiore del 26 dicembre 1915, all. 8), saranno dieci gli *chalutiers* consegnati rispetto ai venti promessi prima dell'ingresso dell'Italia in guerra: i nostri successivi, tardivi ripensamenti e le conseguenti richieste fuori tempo massimo (altri 16 *chalutiers* vengono richiesti ad esempio il 18 agosto 1915) non saranno più prese in considerazione, visto che la priorità veniva ora accordata alle sempre crescenti esigenze belliche della marina francese nella lotta antisommergibili e nel dragaggio (basta pensare ai Dardanelli e a Corfù), e che l'Italia era ormai già entrata in guerra. Passata la festa ...

Tra l'altro, a differenza di quanto previsto all'inizio, *MARTA* viene armato con un cannone da 76 mm e uno da 37, *GRÈBE/PINGUINO* e *PELLICANO* con uno da 57 e uno da 37, *DELFINO* con uno da 57 mm, *FALCO* con uno da 37 con un basamento da 76/57 mm, *BAIARDO*, *MONSONE* e *ANTIOCHIA* con due da 37, *TAIDE* con uno da 37 (si veda il rapporto sui lavori eseguiti nel 1915 dall'Arsenale di Taranto, in all. 9).

La guerra procede e con essa cresce a vista d'occhio la necessità di dragamine e di navi vedetta, non reperibili se non in misura trascurabile tra il naviglio mercantile nazionale. Arriviamo così all'ottobre 1915: il 19 ottobre si chiede all'Ammiragliato britannico l'acquisto o la requisizione di 40 *drifters* (molto più piccoli e meno capaci dei *trawlers*), ma la richiesta non avrà seguito. In una nota del Ministro della Marina Corsi al Duca degli Abruzzi del 23 ottobre (cfr. allegato 10) si osserva che *trawlers* e *chalutiers* non sono ormai più disponibili né per l'acquisto né per il noleggio sui mercati britannici e francesi perché quasi tutti requisiti da quelle marine per la caccia ai sommergibili, e che in Italia difettano del tutto battelli adatti alla bisogna.

L'Ammiragliato mette bensì a disposizione sessanta *drifters* per il Canale d'Otranto, ma sotto il suo diretto controllo e con equipaggi inglesi, non certo per le esigenze della Regia Marina. Il Ministro partecipa quindi che sono in corso delle ricerche di *trawlers* e *drifters* presso i paesi neutrali i cui armatori, tuttavia, sfruttando le circostanze pretendono prezzi altissimi.

Torniamo ai nostri *chalutiers*. A fronte dei venti battelli promessi anteguerra e imprudentemente rifiutati, e dei trentadue richiesti in totale, la Francia, come abbiamo visto, ce ne ha consegnati solo dieci. L'addetto navale a Parigi, messo sotto pressione da Roma, menziona come possibili alternative l'acquisto di baleniere norvegesi, trasmettendo una prima offerta per quattro battelli da Christiania (delle baleniere norvegesi ci siamo occupati nello scorso numero del bollettino e ce ne occuperemo ancora in questo), di *cordiers* (piccoli pescherecci francesi), di trentaquattro rimorchiatori belgi, di trenta *trawlers* spagnoli. Sono offerte, però, che andranno a buon fine solo in piccola parte.

In successive comunicazioni (cfr. il promemoria 7 novembre 1915, le note 8 dicembre 1915 e 14 gennaio 1916, allegati 11, 12 e 13), il Ministro della Marina si giustifica per la mancata soddisfazione delle pressanti richieste del comando dell'Armata Navale, che insisteva sull'impellente necessità di navi pattuglia e dragamine, citando l'inutile tentativo compiuto dall'addetto a Parigi di ottenere la collaborazione della commissione

La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina

d'acquisto all'estero della marina francese per il reperimento e l'acquisto da parte italiana di una ventina di pescherecci d'altura nei paesi neutrali.

Si suggerisce quindi (cfr. la già citata nota del 14 gennaio 1916), in attesa di acquisti o noleggi di naviglio idoneo, di usare ove necessario qualche torpediniera nel servizio di dragaggio. Al tempo stesso, il Ministro ha modo di sottolineare la "grande utilità" di battelli come i *trawlers* e gli *chalutiers* che appena pochi mesi prima Thaon de Revel aveva rifiutato con un certo sussiego. Si noti che nessuno si azzarda più a menzionare le amenità circa i requisiti di pescaggio massimo...

Va anche detto che la Francia, in effetti, impegnata com'era su molti teatri di guerra, stava operando alla grande sui mercati in giro per il mondo, acquistando in totale qualcosa come 265 tra *trawlers* e baleniere, arrivando naturalmente sempre prima di noi¹.

Sappiamo bene com'è andata a finire: si sono messi insieme a caro prezzo nell'arco di due anni, dal 1915 al 1917, *trawlers* e baleniere raccolti da un capo all'altro del mondo, per un totale di un centinaio di vedette dragamine: 22 baleniere norvegesi, trovate non solo in patria ma anche in Islanda, in Cile e a Terranova; 12 *trawlers* spagnoli, 4 svedesi, 2 brasiliani, 2 norvegesi (questi ultimi tuttavia andati perduti prima della consegna). Quasi tutti battelli di costruzione britannica (come del resto i nostri *chalutiers*, 9 su 10 dei quali erano stati fabbricati da cantieri inglesi e scozzesi). Ma soprattutto, si va a comprare un'intera flottiglia, abbastanza omogenea, di ben 47 *trawlers* d'alto mare nientemeno che in Giappone.

Andiamo avanti. Nella nota del 25 giugno 1916 (cfr. allegato 14) trasmessa ai francesi il 10 luglio successivo, il Ministero della Marina riepiloga le date di consegna dei dieci *chalutiers* ai fini del rimborso dei noli dovuti alla marina francese e da questa ai proprietari. Essendo ora gli *chalutiers* ridotti a nove perché il *MAUMUSSON/MONSONE (I)* è andato perduto il 23 o 25 febbraio 1916 su una mina posata da *UC 12* durante lo sgombero di Durazzo, si accenna per la prima volta all'intenzione di acquistarli - visto che ormai il ghiaccio era stato rotto con gli acquisti nei paesi neutrali - e se ne richiedono i prezzi. Il 18 luglio successivo il Ministero francese comunica all'addetto navale a Parigi il suo nulla osta all'acquisto (cfr. allegato 15 del 1° agosto 1916).

Nelle note 1 dicembre e 23 dicembre 1916 (all. 16 e 17) si riepilogano i prezzi richiesti dai proprietari francesi e le controfferte nostre: per un solo battello, il *PÉTREL III/FALCO*, si era già raggiunto un accordo. Si osservi che con la requisizione da parte della marina francese, date le frequenti omonimie con altre unità militari e tra gli *chalutiers* medesimi, ai nomi commerciali originari venivano spesso aggiunti dei numeri romani distintivi II, III ecc.. Analoga prassi venne adottata dalla Regia Marina.

Il *PÉTREL III/FALCO* era stato di conseguenza rinominato prima *FALCO II* (per evitare confusione con l'omonimo esploratore allora ordinato) e poi, nel gennaio 1917, *ABISSO*. Con l'acquisto in proprietà delle vedette/dragamine e la loro conseguente iscrizione a titolo non più provvisorio ma definitivo nel ruolo del Regio Naviglio, i nomi francesi "italianizzati" dei battelli noleggiati venivano via via abbandonati e sostituiti. Con le note del 18 e 24 gennaio 1917 (allegati 18 e 19) s'informa il Comando superiore navale francese del passaggio di proprietà di *PÉTREL III*. Nel corso del 1917 vengono quindi via via perfezionati gli acquisti di *ANTIOCHE/ANTIOCHIA*, ribattezzato *NEMBO*; di *DAUPHIN II/DELFINO II*, ribattezzato *TUONO*; di *GERMAINE F./GERMANA*, ribattezzato *SCOLTA*; di *PÉLICAN II/PELLICANO II*, ribattezzato *GORGO*; di *THAÏS/TAIDE* (per la verità un nome alquanto imbarazzante in Italia, almeno per chi conosce Dante) ribattezzato *RONDINE*. Nel 1918 è acquistato anche il *BAYARD/BAIARDO*, ribattezzato *VALOROSO*.

Non è invece portato a buon fine l'acquisto del *MARTHE/MARTA*, per il quale era stato richiesto, trattandosi di un battello grande e moderno, costruito da Hall Russell ad Aberdeen nel 1913, un prezzo esorbitante (il più alto di tutti), e che a guerra finita nel luglio 1919 verrà restituito all'armatore di La Rochelle.

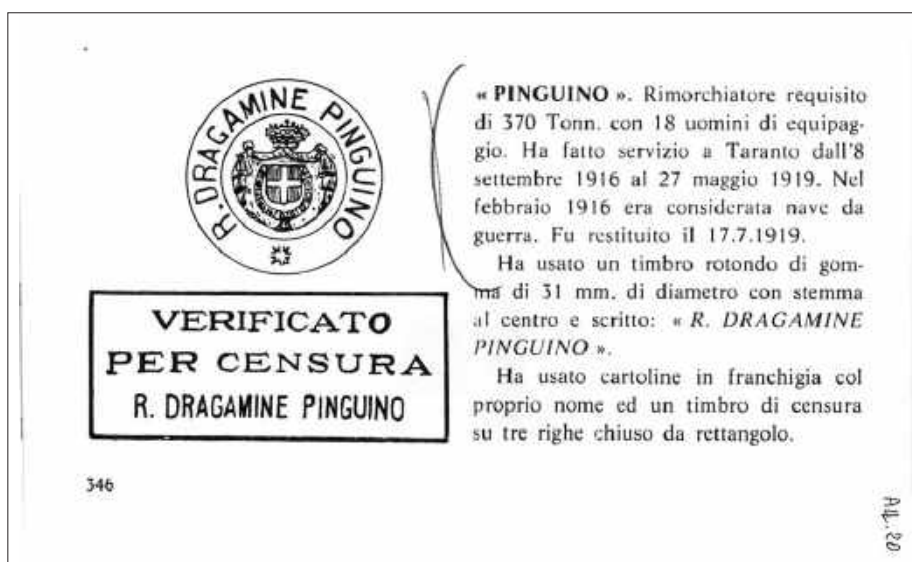
¹ Una curiosità: sul *Labayle-Couhat* e sul *Roche* si menziona un "trawler"/*patrouilleur* acquistato dai francesi in Italia prima dell'entrata in guerra. In realtà si trattava di un piccolo cargo, il *GASPARE* di 358 tsl, costruito nel 1905 al Muggiano come *TIRRENO* per Domenico Scaramella & Soci di Castellammare di Stabia (o Salerno) e ceduto nel 1914 come *GASPARE* a Gaspere La Porta (o ad A. Carmagnani) di Genova. Risulta perduto, naufragato in una tempesta nello Ionio tra il 16 e il 19 marzo 1915 durante un viaggio Artakos-San Giovanni di Medua in Albania con equipaggio civile. Il piroscafo era stato acquistato dalla marina francese per i rifornimenti al Montenegro. Questa cessione tuttavia sui nostri documenti non risulta.

La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina

Verosimilmente anche la trattativa con l'armatore di Arcachon per il *GRÈBE/PINGUINO* non è andata a buon fine, poiché il battello non ha ricevuto un nuovo e definitivo nome italiano. Esso è radiato dalla Regia Marina nel luglio 1919 e restituito alla marina francese, che lo cancella dalle proprie liste nell'agosto successivo. Ricomparirà, tuttavia, nel corso degli anni '20 come mercantile italiano *GLORIA*.

Cosa curiosa è che il *PINGUINO* è l'unico tra i nostri *chalutiers* a essere ommesso da tutti i più autorevoli testi di riferimento che conosciamo, dal Bargoni (USMM), al Fraccaroli, al Giorgerini-Nani (USMM). Figura solo su "Il Servizio Postale nella Marina Militare 1892-1920", USMM 1976 del Pieroni, che però non lo inserisce nell'elenco delle vedette dragamine bensì in quello dei rimorchiatori acquistati o requisiti (insieme del resto a *MONSONE, MARTA, GERMANA, BAIARDO*).

Pieroni peraltro pubblica anche il suo bravo annullo postale che qui riportiamo (all. 20), che coerentemente recita "R. Dragamine *PINGUINO*". Come sappiamo, per la Regia Marina, nella prima guerra mondiale navi vedetta, dragamine e rimorchiatori erano definizioni abbastanza fungibili (basta pensare ai ben noti RD, Rimorchiatori Dragamine di nuova costruzione), mentre i francesi parlavano sempre di *patrouilleurs auxiliaires* o di *dragueurs auxiliaires*.



Dopo la fine della guerra, i sette *chalutiers* rimasti (dopo che due erano stati restituiti ai francesi) sono impiegati dalle flottiglie dragamine operanti nelle zone minate durante il conflitto. *GORGO* e *RONDINE* nella Flottiglia speciale per il dragaggio in Albania e nel novembre 1919, nella VII Flottiglia. *NEMBO* nella V (agosto-settembre 1919) e nella VII Flottiglia (novembre 1919). *TUONO* opera in zona di occupazione nel maggio-agosto 1919, *VALOROSO* fino al 20.11.1920, *ABISSO* fino al maggio 1921, *NEMBO* fino al 31 dicembre 1922, *RONDINE* sino all'aprile 1923.

Come le baleniere norvegesi, anche gli *chalutiers* di costruzione britannica si rivelano dei battelli molto longevi, robusti e adatti a impieghi plurimi. Almeno cinque erano infatti ancora in servizio nella seconda guerra mondiale, di cui tre come navi militari e uno – il nostro fantomatico *GREBE/PINGUINO* poi *GLORIA* – come mercantile requisito dalla Regia Marina.

Vediamone le sorti uno per uno.

Il *RONDINE* il 15 luglio 1923 e, successivamente, venduto come mercantile omonimo per Guido Gibelli; nel 1926 il *GIOVANNA* e il *TAURINIA* per la S.A. Industria della Pesca Italiana, nel 1935 l'*AXUM* per la Genepesca, (affondato per bombardamento navale a Bardia nel luglio 1940).

La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina

Il *TUONO*, radiato a gennaio 1920 e ceduto all'Opera Nazionale Combattenti nel giugno 1920, è ribattezzato *FIUME* ma è andato perduto nel 1923.

Il *GRÈBE/PINGUINO*, un battello del 1898 ex britannico *LILY* di Fleetwood costruito da Earle's Co. a Hull, che era stato restituito all'armatore francese nell'agosto 1919, viene rimesso in servizio dalla S.té des Pêcheries de l'Océan di Arcachon (Ch. Olivieri, manager), ma tra il 1927 e il 1930 venduto a N. Melchiorre di P. di Roma, che lo ribattezza *GLORIA* e lo rammodernata nel 1931 (noleggiato alla SA Florio Tonnare di Favignana). Requisito dalla Regia Marina a Trapani il 1.6.1940 come nave scorta (il cosiddetto "pilotaggio foraneo") con la caratteristica F 49. All'armistizio è a La Spezia per lavori, autoaffondato dai tedeschi il 10 aprile 1945, recuperato e venduto per demolizione nel 1949.

Lo *SCOLTA*, in disarmo a febbraio 1919, è dal giugno 1921 in prestito al Servizio Navigazione dello Stato per il servizio passeggeri Napoli-Procida-Ischia e restituito alla Marina a marzo 1926 che lo ha radiato nel febbraio 1929.

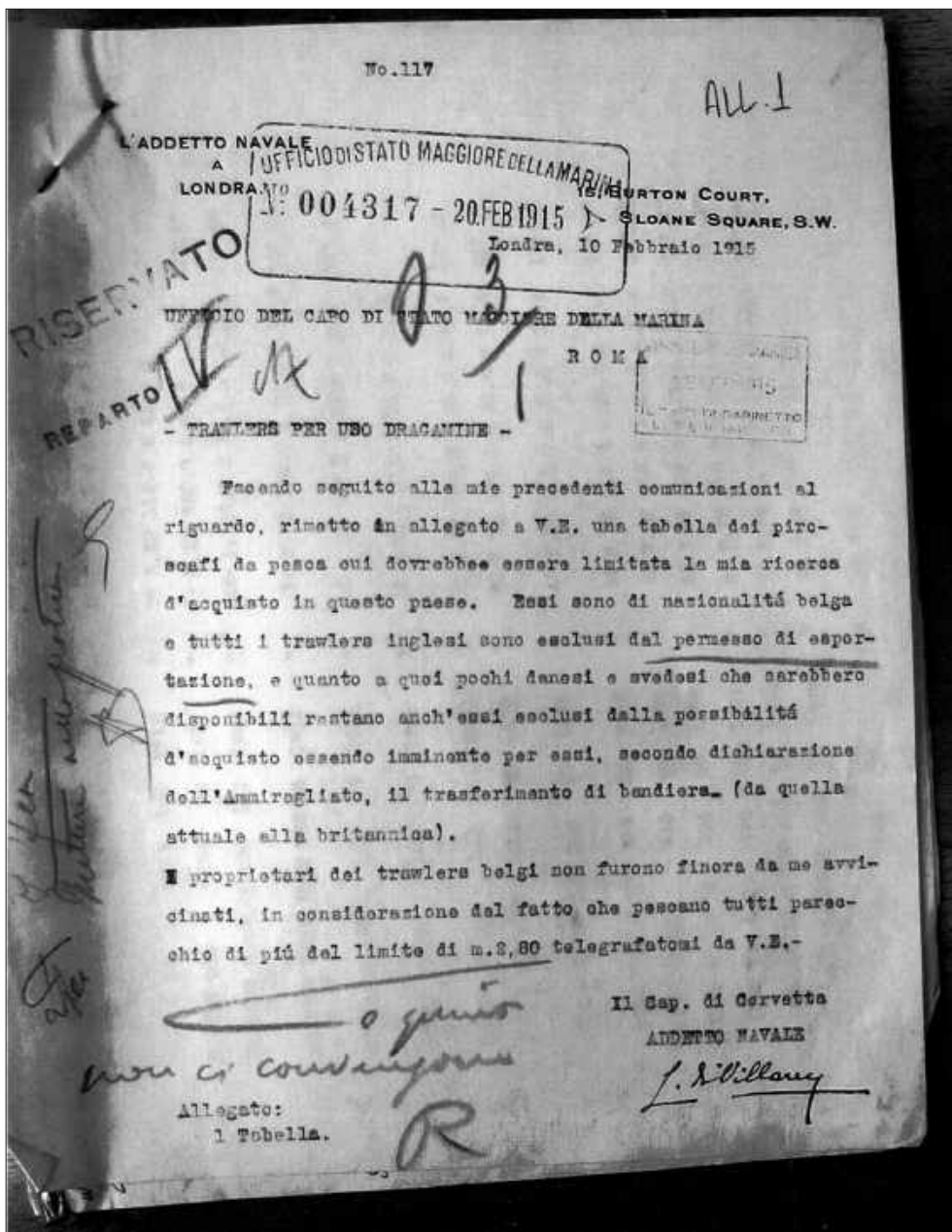
Il *GORGO*, ribattezzato nel 1921 *GENERALE ARIMONDI*, è impiegato come cannoniera stazionaria nel Mar Rosso e in Somalia, dall'ottobre 1921 al luglio 1922 e dall'ottobre 1923 al dicembre 1926; viene radiato nel settembre del 1934.

L'*ABISSO*, ribattezzato nel luglio 1921 *RICCARDO GRAZIOLI LANTE*, è impiegato come cannoniera e come nave per servizio fari, ed è affondato nel luglio 1941 per attacco aereo lungo le coste libiche dove operava come nave scorta.

Il *VALOROSO*, in un primo momento trasferito al Servizio Navigazione dello Stato e poi rientrato in servizio, è nel luglio 1929 riclassificato cannoniera, ed è affondato nel giugno 1941, nel Golfo della Sirte dal sommergibile britannico *TAKU*.

Il *NEMBO*, ribattezzato *CAMOGLI* nel settembre 1924 è, nel 1927, riclassificato come nave trasporto. Nell'ottobre 1940, operando nel Dodecaneso, recupera e trasporta a Rodi gli oltre 600 ebrei originari dall'Europa centrale naufragati sull'isolotto Kamilonisi con il vapore a ruote *PENTCHO* proveniente dal Mar Nero. L'8 settembre 1943 si trova a Lero e il 10 ottobre successivo, presso Patmos, viene affondato da attacco aereo tedesco. Recuperato nel 1948, è in servizio come nave da carico con il nome *NINA* poi *CHRYSANTHI II* poi *CHRYSANTHI* poi *MARIA K* per diversi armatori del Pireo. Venduto all'estero nel marzo 1970, non è nota l'ulteriore sorte.

La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina



La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina

SEQUE ALV. 2

de Vaisseau spécialiste du dragage et 2 dispositifs de dragage.

Après quelque expériences dirigées par ce Lieutenant de Vaisseau, l'ALBATROS et ses deux dragues seront laissées à Tarente, le Lieutenant de Vaisseau et l'équipage français rentreront à Bizerte.

3° = 19 chalutiers seront en outre réquisitionnés par le Ministère de la Marine dans les ports de la Manche et de l'Océan. Ces bâtiments seront conduits à Tarente par des équipages français qui seront renvoyés en France lorsque ces chalutiers seront remis à l'Amirauté italienne. Ces chalutiers porteront le pavillon italien pendant la durée de la guerre, mais il n'y aura pas mutation de propriété et ils continueront à appartenir à leurs propriétaires français. A partir du jour où ils lui seront remis, tous les frais de location de ces chalutiers seront à la charge du gouvernement italien selon une procédure qui sera réglée ultérieurement.

4° = En plus des 3 appareils de dragage (1'un envoyé à Spezia et 2 sur l'ALBATROS à Tarente), 7 dispositifs complets seront réunis à Toulon pour être cédés au gouvernement italien. Ils seront dirigés sur le port indiqué par l'Etat-Major italien.

POUR le Ministre et par son ordre
LE VICE-AMIRAL
Chef d'Etat-Major General de la Marine

fto) E. de Jonquières

Per copia conforme
IL 1° TENENTE DI VASCHELLO -
ALBERTO NAVALE A PARIGI- --

Blasone

La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina

A 43

STATO MAGGIORE DELLA MARINA

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

REPARTO 1

Roma, addì _____ 191_

N. di protocollo _____ Allegati _____

Esposta al foglio N. _____ del _____

OGGETTO: Trawlers da adoperarsi in Italia per servizio di dragamine

AL CAPITANO DI CORVETTA VILLAREY

Adetto Navale a

LONDRA

PROTOCOLLO REGIA MARINA
N. 1380 del 24.5.91

IN RISPOSTA AL TELEGRAMMA 948 DI V.S. HO TELEGRAFATO IL 23 CORRENTE:
"Sospensione pratiche invio Italia trawlers segue lettera".

A chiarimento di quest'ordine faccio presente che il naviglio in questione per la pescagione generalmente superiore a tre metri non è adatto al servizio di dragamine nei nostri mari ove la marea è sempre molto limitata; e non è quindi possibile impiegarli con le volute condizioni di sicurezza nei periodi di alta marea come si pratica nei mari del Nord.

Inoltre non si hanno disponibili cannoni da 76 e neppure da 57 per armarli, nè sarebbe possibile averli sollecitamente; si incontrerebbero altresì difficoltà notevoli per equipaggiarli specie nei riguardi del personale di macchina, del Comandante e dei graduati in genere.

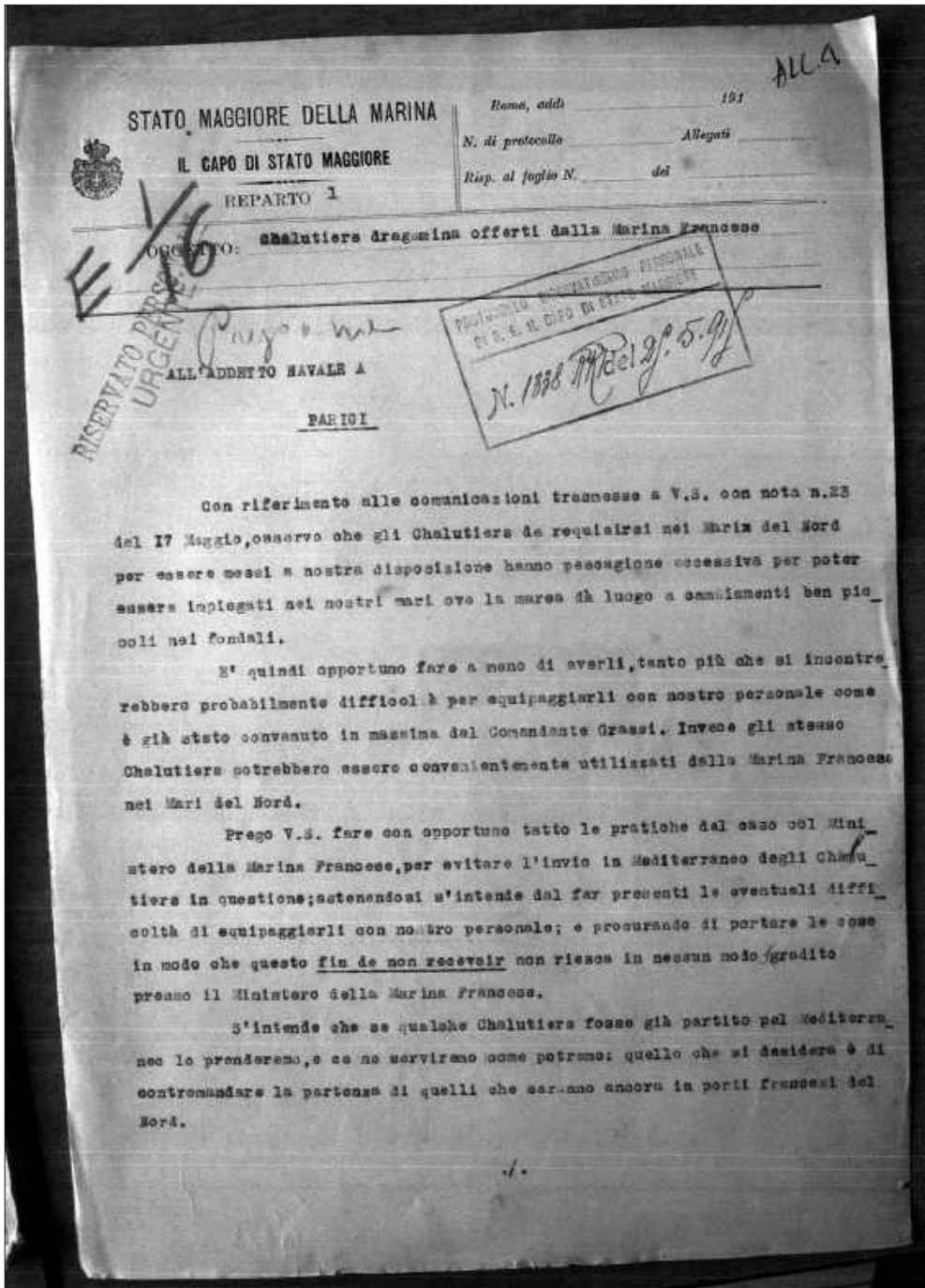
Per questi motivi sono venute nella determinazione di rinunziare all'impiego dei trawlers cortesemente offerti dall'Ammiragliato Inglese; i quali non potrebbero neppure utilmente impiegarsi per la caccia ai sommergibili, perchè in Adriatico alto e medio non abbiamo basi difese contro colpi di mano di siluranti avversarie, le quali in breve tempo li distruggerebbero.

Per conseguenza V.S. lascerà cadere ^{temporaneamente} ~~la~~ pratica, usando naturalmente il dovuto tatto per evitare che l'Ammiragliato Inglese possa dispiacersi di questo fin de non recevoir; ed astenendosi dall'indicare le deficienze di armi e personale che costituiscono una parte dei motivi per i quali non ritengo opportuno accogliere l'offerta.

IL VICE AMIRAGLIO
Capo di Stato Maggiore

[Signature]

La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina



La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina

SEAVE All. 9

Nell'occasione prego far presente al Ministero della Marina Francese che se ai Dardanelli sono ora impiegati Chalutiers di pescagione inferiore a m. 2.50, si gradirebbe di averli con gli equipaggi francesi che sono già molto pratici del servizio di dragaggio, e la cui opera si riuscirebbe quindi preziosa, allorché le operazioni ai Dardanelli saranno ultimate, o comunque non risulterà più necessario in quei paraggi il servizio degli Chalutiers in questione.

Prego considerare la pratica oggetto della presente della massima urgenza, e darmi appena possibile notizie telegrafiche sul numero degli Chalutiers che eventualmente fossero già partiti per il Mediterraneo, sul porto italiano al quale sono diretti e sulla data probabile del loro arrivo nello stesso.

Per il resto si compiacca riferire per lettera appena possibile.

IL VICE AMMIRAGLIO
Capo di Stato Maggiore



La storia paradossale dei dieci *chalutiers*
noleggianti dalla Francia alla Regia Marina

ALC-5

Cifrare

MINISTERO DELLA MARINA

TELEGRAMMA

N. _____

di Protocollo Telegrafico

del _____

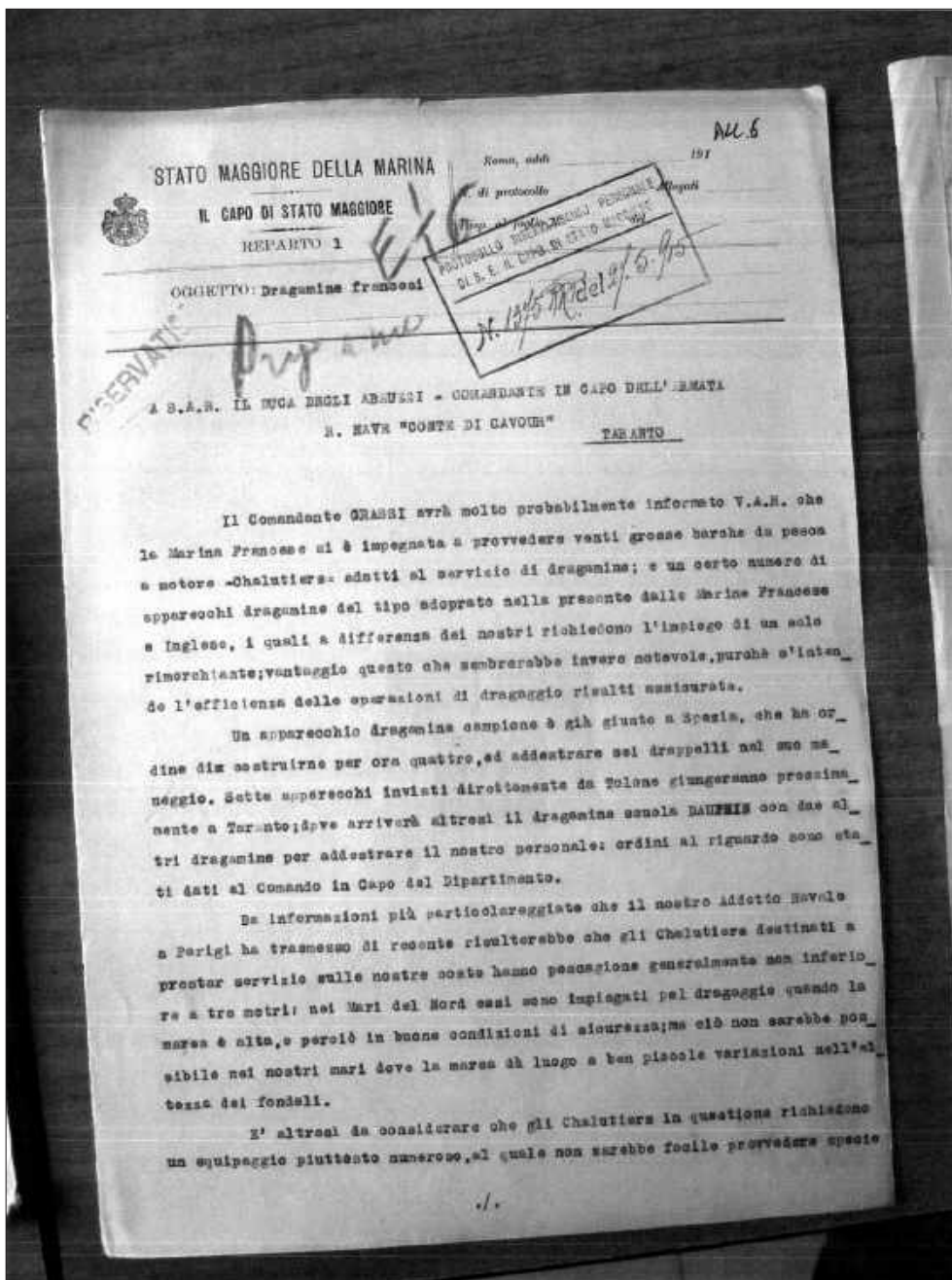
QUALIFICA	PROVENIENZA	NUMERO	PAROLA	Giorno e Mese	ORA	RICEVUTA
	Stato Maggiore			Fresco: 26/5 Uscita: 1964		

ADDETTO NAVALE PARIGI

Se i dodici dragamine di cui V.S. annuncia arrivo verso 15 Giugno non sono ancora partiti da porti francesi procuri sospenderne partenza giuste comunicazioni fatte con lettera del 24 corrente (stop) Per impiego Codice segreto da parte Marina Italiana attendo comunicazioni Comandante in Capo Armata che ritengo prenderà direttamente accordi Comandante in Capo Armata Francese (stop) Risposta 179.

R E V E L

La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina



Roma, add. 1917

Nu. 6

STATO MAGGIORE DELLA MARINA

N. CAPO DI STATO MAGGIORE

REPARTO 1

OGGETTO: Dragamine francesi

A S.A.R. IL DUCA DEGLI ABRUZZI - COMANDANTE IN CAPO DELL'ARMATA
N. NAVI "CONTE DI CAVOUR" TARANTO

Il Comandante GRASSI avrà molto probabilmente informato V.A.M. che la Marina Francese si è impegnata a provvedere venti grosse barche da pesca a motore -Chalutiers- adatti al servizio di dragamine; e un certo numero di apparecchi dragamine del tipo adoprato nella presente dalle Marine Francese e Inglese, i quali a differenza dei nostri richiedono l'impiego di un solo rimorchiatore; vantaggio questo che sembrerebbe avere notevole, purché s'intenda de l'efficienza delle operazioni di dragaggio risulti assicurata.

Un apparecchio dragamine campione è già giunto a Spezia, che ha ordine di costruirne per ora quattro, ed addestrare sul drappelli nel suo neggio. Sette apparecchi inviati direttamente da Tolone giungeranno prossimamente a Taranto; dove arriverà altresì il dragamine scuola DANFIS con due altri dragamine per addestrare il nostro personale: ordini al riguardo sono stati dati al Comando in Capo del Dipartimento.

Da informazioni più particolareggiate che il nostro Adetto Navale a Parigi ha trasmesso si recente risulterebbe che gli Chalutiers destinati a prestar servizio sulle nostre coste hanno pesanzione generalmente non inferiore a tre metri; nei Mari del Nord essi sono impiegati nel dragaggio quando la marea è alta, e perciò in buone condizioni di sicurezza; ma ciò non sarebbe possibile nei nostri mari dove la marea dà luogo a ben piccole variazioni nell'altezza dei fondelli.

E' altresì da considerare che gli Chalutiers in questione richiedono un equipaggio piuttosto numeroso, al quale non sarebbe facile provvedere specie

La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina

SEGUE ALL 6

nei riguardi dei gradusti in genere e di quelli di macchina in ispecie.

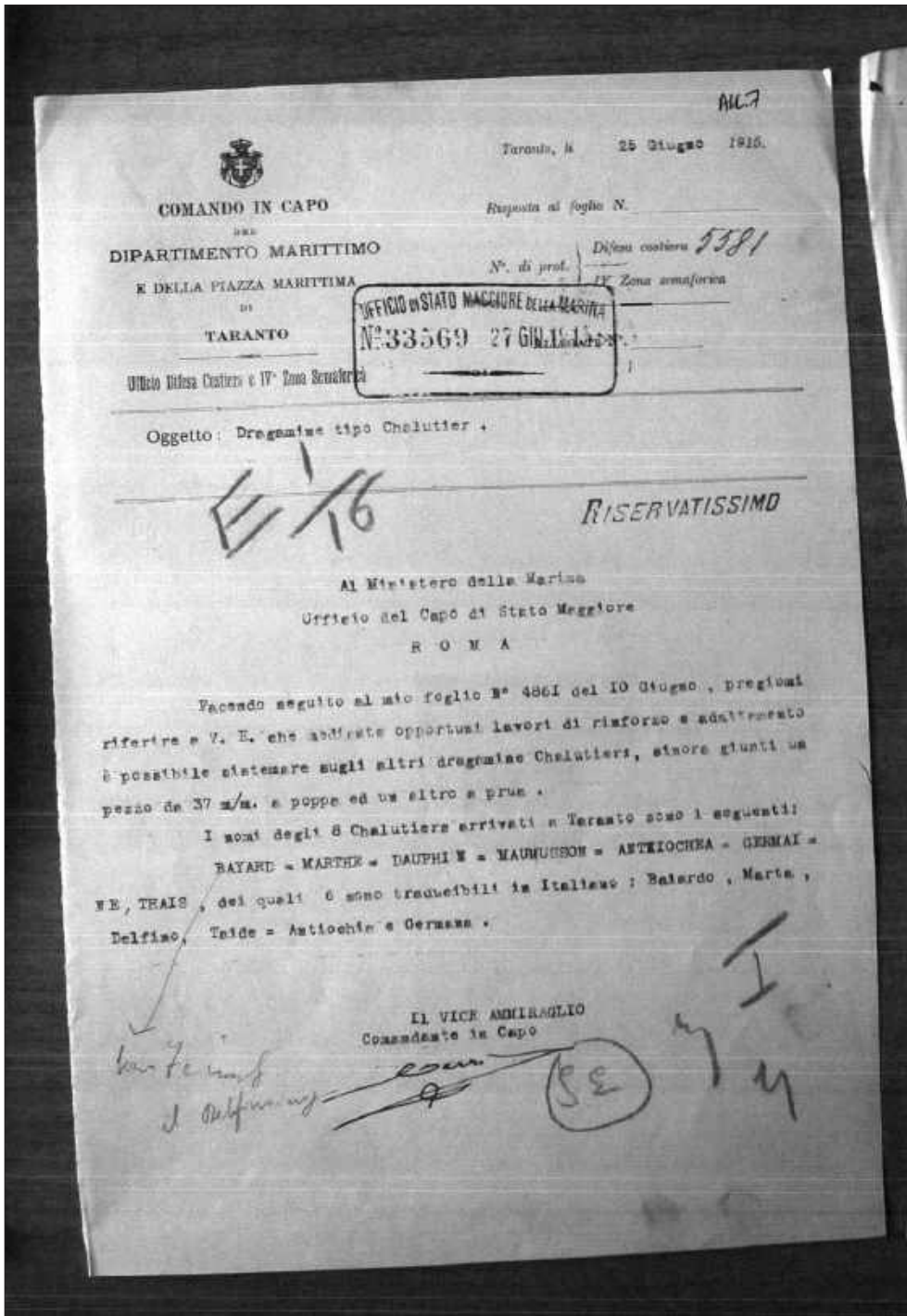
Per questi motivi ho invitato il nostro Addetto navale a Parigi a procurare di sospendere per ora l'invio in Italia degli Chalutiers che non fossero ancora partiti dai Mari del Nord, purchè tale sospensione non risulti sgradita al Ministero della Marina Francese che cortesemente li aveva offerti. Al prossimo arrivo del DAUPHIN a Taranto si potrà meglio accertare se i servizi che essi possono prestare siano effettivamente utili nei nostri Mari; e qualora V.A.R. credesse opportuno averne a disposizione un certo numero, mi affretterei a riprendere la pratica presso il Ministero della Marina francese.

Mi farò premura di fare ulteriori comunicazioni a V.A.R. sul numero degli Chalutiers che verranno per ora in Italia, e che si raduneranno a Taranto non appena mi perverranno le notizie richieste all'Addetto Navale a Parigi.

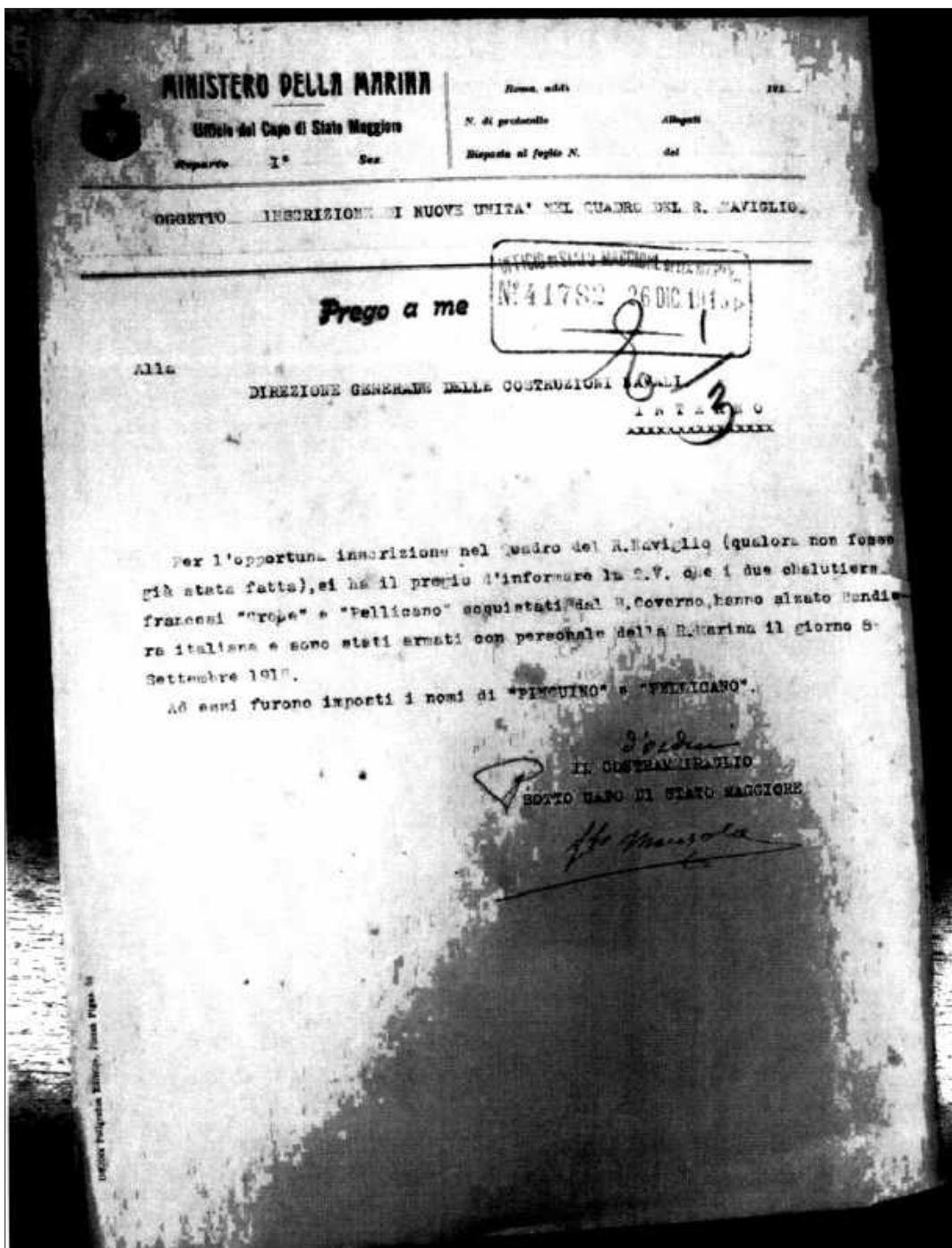
IL VICE AMIRALLO
Capo di Stato Maggiore



La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina



La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina



La storia paradossale dei dieci *chalutiers*
noleggianti dalla Francia alla Regia Marina

ALL. 9

Munito dei congegni di arresta in alto, gli elevatori da 203.
Costruito 5 assi di acciaio per cucchie di caricamento dei canno-
ni da 305.
Sistemato il collegamento di 12 cannoni da 76 coi sottostanti da
203.

VARESE

Inciso la graduazione e un disco da 254 e costruito 2 dischi da 203
Inciso la graduazione della palla A. E. con cappuccio e prolungate
quelle di un disco da 254.
Modificato e riparato i cannoni da 76- 152- 203- 254.
Misurato l'avanzamento sull'anima dei suddetti cannoni.

VETTOR PISANI

Riparato 12 cannoni da 57 e uno da 120.

I. A. CITTA' DI CATANIA

Sistemato un anello portavoce per le artiglierie; ripar. e rett. i
complessi da 120/40.

CITTA' DI SIRACUSA

Sistemato un anello portavoce per le artiglierie.

CITTA' DI CAGLIARI

Sistemato un cannone da 76/40 antiaereo.

DRAGAMINE FALCO

Sistemato un cannone da 37 con un basamento da 76/57.

DRAGAMINE MONSONE

Sistemato 2 cannoni da 37.

DRAGAMINE BAIARDO

Sistemato 2 cannoni da 37.

DRAGAMINE DELFINO

Sistemato un cannone da 57.

DRAGAMINE ANTIOCHIA

Sistemato 2 cannoni da 37.

DRAGAMINE TAIDE

Sistemato un cannone da 37.

La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina

Repubblica

STATO MAGGIORE DELLA MARINA

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

I° REPARTO

UFFICIO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA
1931

Roma, addì _____ 1931

N. di protocollo _____ Allegati _____

Disp. al foglio N. 12051 del 16 Ottobre c.m.

OGGETTO: CHALUTIERS E DRIFTERS

Al Comandante in Capo dell'Armata
Regia Nave "DANTE ALIGHIERI"

RISERVATA

Condivido pienamente l'opinione espressa da V.A.R. sulla grande importanza ed utilità del servizio che i Drifters disimpegnano nel Canale di Otranto, e per tale utilità ed importanza si è appunto insistito presso le marine alleate perché nell'interesse generale della guerra tale servizio proceda nelle migliori condizioni di efficienza e di sicurezza.

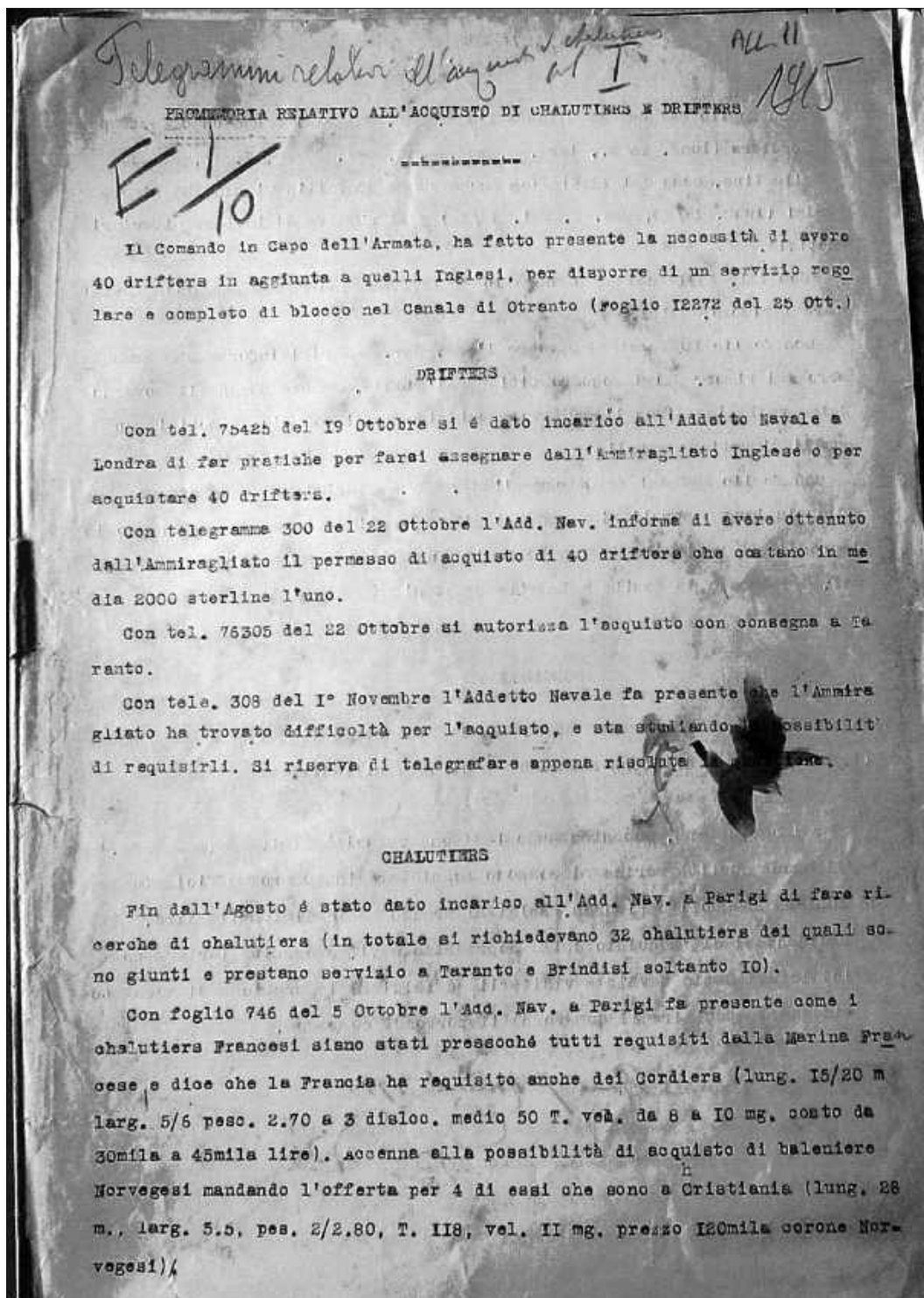
I Chalutiers che al principio della guerra Europea si potevano forse acquistare facilmente in Francia ed in Inghilterra, al momento presente sono stati pressoché tutti requisiti ed impiegati dalle dette Nazioni che ne hanno riconosciuto la grande utilità per la caccia ai sommergibili. S. Disgraziatamente in Italia manca assolutamente l'industria della pesca con barche a motore, né i pochi rimerchiatori che sono ancora rimasti disponibili per il traffico nelle città marittime del Tirreno, si reputano adatti ad un servizio del genere.

Ad onta delle pratiche fatte, non è stato possibile l'ottenere dalla Francia che i 10 Chalutiers ricevuti e sono riuscite ^{dalle le inventorie} le ~~risorse~~ per gli altri 16 di cui faceva menzione il foglio 36289 del 18 Agosto u.s. di questo Ministero.

Dei 10 rimerchiatori ordinati presso l'industria privata, il 1° sarà pronto soltanto il 15 maggio venturo, ed i seguenti saranno consegnati ognuno ad un mese di intervallo dal primo. Su di essi non si può perciò ^{per} fare ~~nessuno~~ assegnamento, ~~per~~ ~~ora~~.

La venuta dei 60 Drifters dall'Inghilterra, faceva sperare in una buona soluzione del problema, ma quando si seppe che di essi disponeva direttamente l'An

La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina



La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina

AU 12

MINISTERO DELLA MARINA

TELEGRAMMA

N. — 88424

di Protocollo Telegrafico

del _____

QUALIFICA	PROVENIENZA	NUMERO	PAROLE	GIORNO E MARE	ORA	RICEVUTA
Urgente	FRANCIA	1044	126	Presen. 6/12	13,48	SPERIGNO
				Ricev. 10,	19,35 19,50	

M R I N A
R O M A

1480 - Per Capo Stato Maggiore - Informo V.E. ricerche acquisto chalutiers e piccole navi in Spagna e Norvegia incontrano serie difficoltà per disposizione parlamentare che proibirà vendita potenze straniere stop marina francese ha inviato da qualche tempo Commissione militare in Spagna e Norvegia per trattare largamente acquisti stop Ho domanda_ to questo Ministero della Marina se noi potremmo approfittare detta Commissione per acquistare piccole navi e chalutiers per uso R. Mari_ na stop Ministero della Marina si tiene nostra disposizione richie_ de specifica quantità e qualità navi richieste stop se V.E. accetta tale soluzione prego telegrafarmi numero piccole navi desiderate caratteristiche approssimate lunghezza, tonnellaggio, pescaggio, poten_ za macchine velocità stop Condizioni prezzo è risentimenti pratiche ver_ rebbero fatte da Commissione francese relativi intermediari.

SottoCapo Stato Maggiore
Stato Maggiore
Gabinetto

Con Maggior
Danno sulla confusione alle 9/10
alle 10/11/12/13/14/15/16/17/18/19/20/21/22/23/24/25/26/27/28/29/30/31/32/33/34/35/36/37/38/39/40/41/42/43/44/45/46/47/48/49/50/51/52/53/54/55/56/57/58/59/60/61/62/63/64/65/66/67/68/69/70/71/72/73/74/75/76/77/78/79/80/81/82/83/84/85/86/87/88/89/90/91/92/93/94/95/96/97/98/99/100
foliazione giustificata

La storia paradossale dei dieci *chalutiers*
noleggiati dalla Francia alla Regia Marina

ALL. 13

MINISTERO DELLA MARINA

Roma, addì 14 Gennaio 1916

Ufficio del Capo di Stato Maggiore

N. di protocollo 655 Allegati

Reparto I° Sez. Risposta al foglio N. del

OGGETTO - Servizi di dragaggio.

RISERVATISSIMO

AL COMANDO IN CAPO DELL'ARMATA
R.Nave TRINACRIA

Già da tempo questo Ministero si era preoccupato della necessità di aumentare i nostri mezzi di dragaggio, e si sono fatte fare continue e mirziose ricerche in Francia ed in Inghilterra per noleggiare od acquistare Chalutiers. Le ricerche riuscirono infruttuose, perché riconosciuta la grande utilità di quelle navi, le marine inglese e francese avevano già requisite tutte le disponibilità del mercato. Si continuarono e si continuano tuttora le ricerche presso i Paesi neutrali, ma finora il risultato ottenuto è nullo, perché in Olanda ed in Norvegia sono difficili le informazioni e le trattative, ed in Spagna e Portogallo, la Francia ha già fatto notevoli acquisti del genere.

Avuta notizia che il Governo Francese aveva inviato una sua Missione nelle principali Piazze neutrali per riprovvedersi di chalutiers, lo si era interessato a farne acquistare per noi una ventina, ma nemmeno questa soluzione ha dato buoni frutti, stante la difficoltà di trovare scafi di poca pesa.

Si continuano le ricerche in Spagna e si continuerà anche in Italia a far ricerca di navi che si prestino allo scopo, ed a misura che si avrà qualche chalutiers, verrà inviato a disposizione di codesto Comando in Capo. In attesa di in trattative per l'acquisto di qualche Chalutiers straniero?

Fino a che non sarà possibile qualche acquisto o noleggio, sarà inevitabile il ricorrere, quando necessario, all'impiego di qualche Torpediniera A.M. nel servizio di dragaggio.

Si pregio infine informare V.A.R. che è stato disposto per l'approvazione

- Carta di questa Marina - Roma - Pagina 15


La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggianti dalla Francia alla Regia Marina

SEQUE AL. 13

tamento di 12 nuovi dragamine completi del tipo francese per i servizi
di Taranto , Brindisi e Valona, e di tre unità di servizio per Alagni.

IL MINISTRO

La storia paradossale dei dieci *chalutiers*
noleggiati dalla Francia alla Regia Marina

 **MINISTERO DELLA MARINA**
Ufficio del Capo di Stato Maggiore
Reparto 1° Sezione

Roma, addì 1914
N. di protocollo **09080** 25 GIU 1914
Risposta al foglio N. 10

OGGETTO: **CHALUTIER DRAGAMINA "MAUMOUSSON" - Acquisto degli altri
9 Chalutiers dragamina simili.**

RISERVATISSIMO

Prego a me

URGENTE

Al
Capitano di Corvetta **LEONE**
Addetto Navale Ambasciata Italiana

PARIGI
XXXXXXXXXXXX

Come è noto a V.S. che ha trattato la relativa pratica nello scorso anno il Ministero della Marina Francese ha noleggiato per conto della Marina Italiana 10 chalutiers, che da tempo prestano servizio equipaggiati da nostro personale militare. Essi sono stati iscritti nel Quadro del R. Naviglio e trimestralmente si rimborsa al Ministero della Marina Francese il nolo che esso paga per nostro conto ai rispettivi proprietari. Sono ora in corso le pratiche per il rimborso nolo del trimestre scaduto il 20 Marzo.

Si trascrivono i nomi francesi degli chalutiers sumentionati e il corrispondente nome italiano ad essi assegnato nonchè l'epoca approssimata del loro arrivo in Italia:

DAUPHIN - DELFINO; giunto a Taranto a fine maggio;
BAJARD - BAIARDO; **MARTE - MARTA**; **ANTIOCHEA - ANTIOCHIA**; **THAIS - TAIDE**;
GERMAINE - GERMANA; **PRETEL - PALCO**; **MAUMOUSSON - MONSONE**; giunti a Taranto in Giugno;
PELLICAN - PELLICANO; **GREBE - PINGUINO**; giunti a Taranto in Settembre.

Lo chalutier **MAUMOUSSON - MONSONE** è andato a picco il 25 Febbraio c.s. avendo urtato una torpedine: occorre quindi cessare il pagamento del nolo e corrispondere una volta tanto al proprietario l'indennizzo che il Ministero

La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina

SEGRE ALL. 19

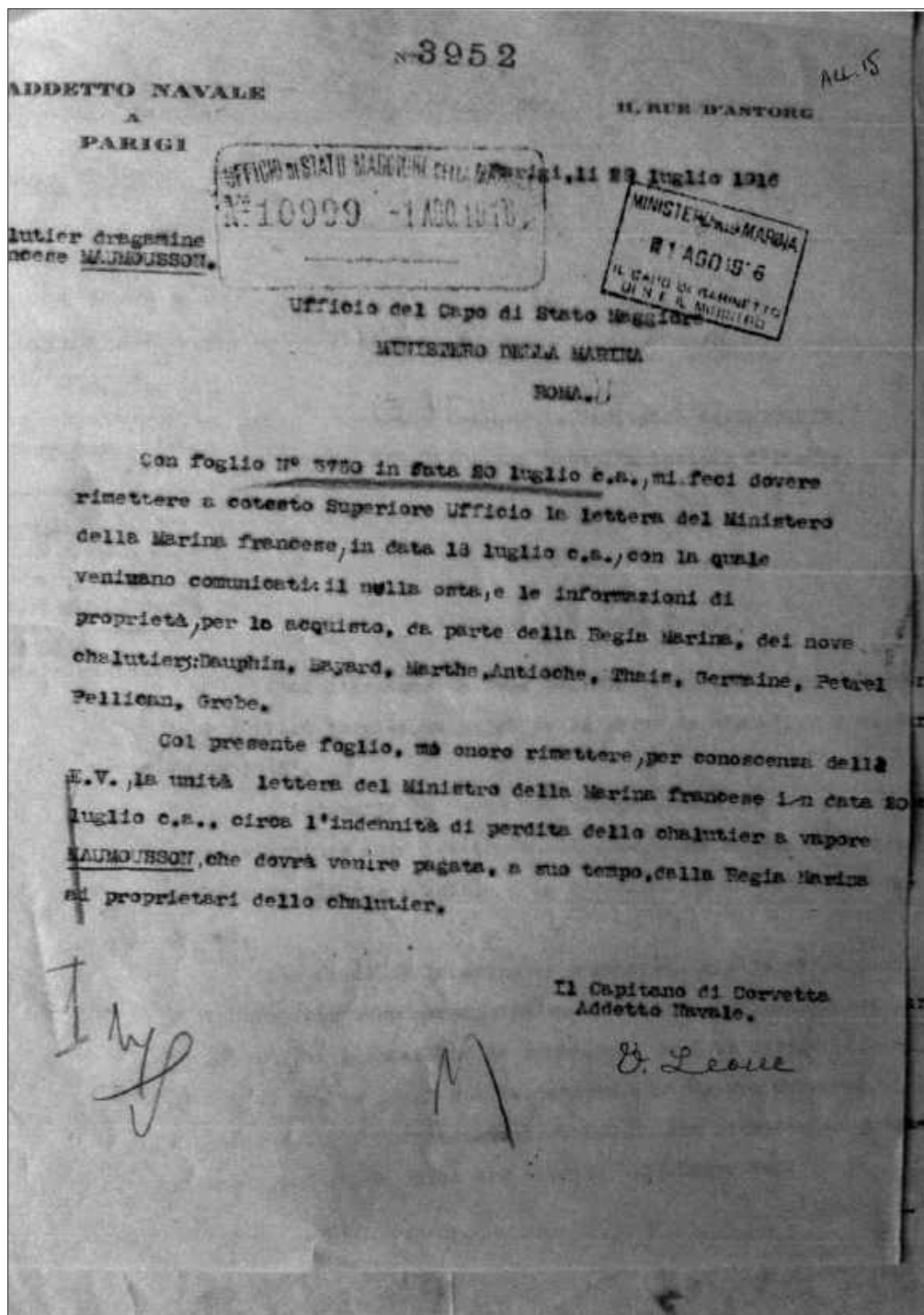
della Marina Francese crederà stabilire per la perdita della nave. S'intende che se la nave è ancora in servizio fino al 20 Marzo, nel qual caso è già venuto il conto di liquidazione, sarà integralmente pagato. Prego V.S. fare le opportune pratiche nel competente Ufficio del Ministero della Marina Francese per la liquidazione definitiva della pratica "MOUMOUSSON" nel senso suesposto.

V.S. vorrà altresì sentire - senza però prendere impegni - se sarebbe possibile procedere all'acquisto degli altri nove *chalutiers* e in caso affermativo comunicare quale sarebbe il prezzo di ciascuno.

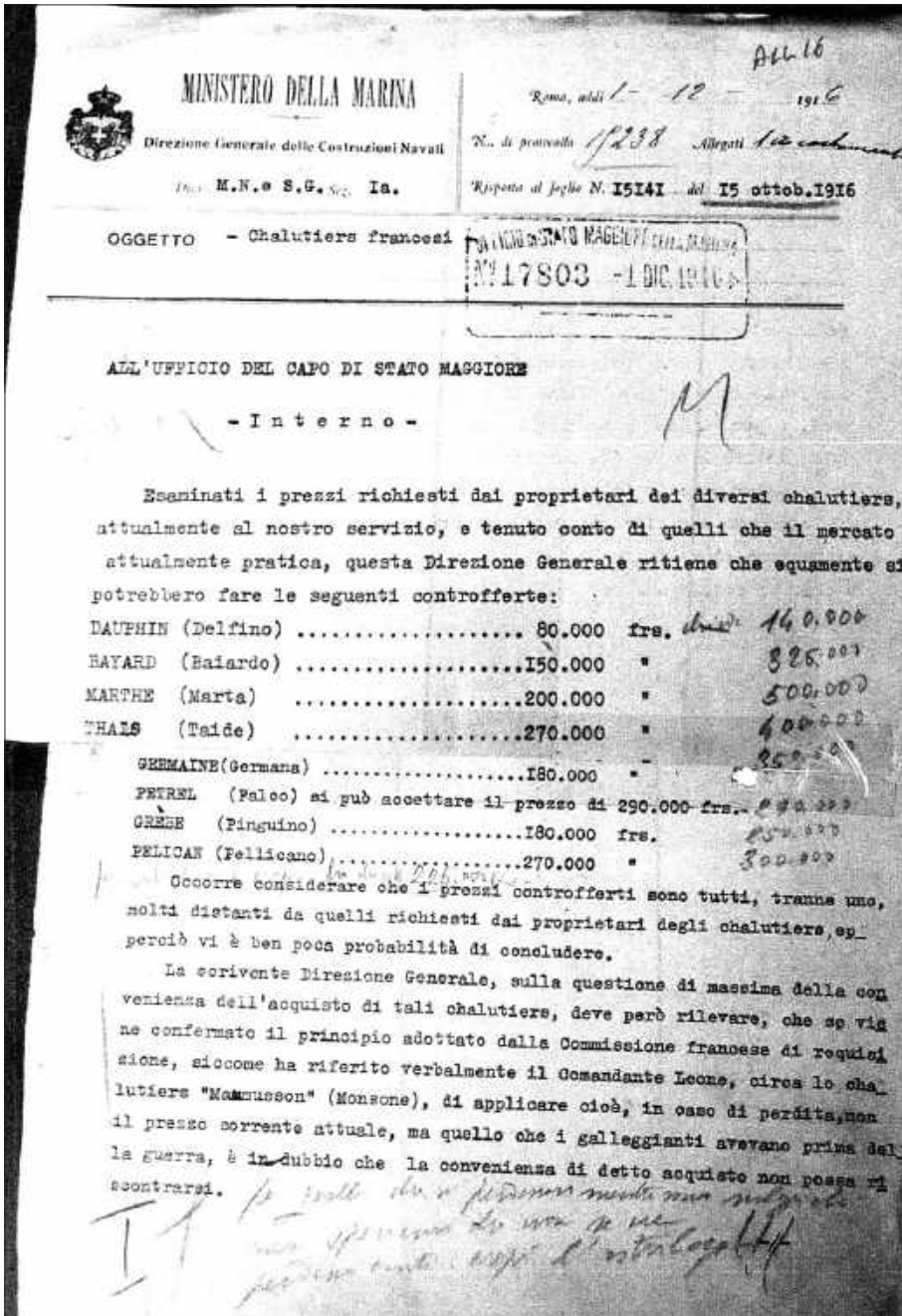
IL MINISTRO

Pa. Mazzola

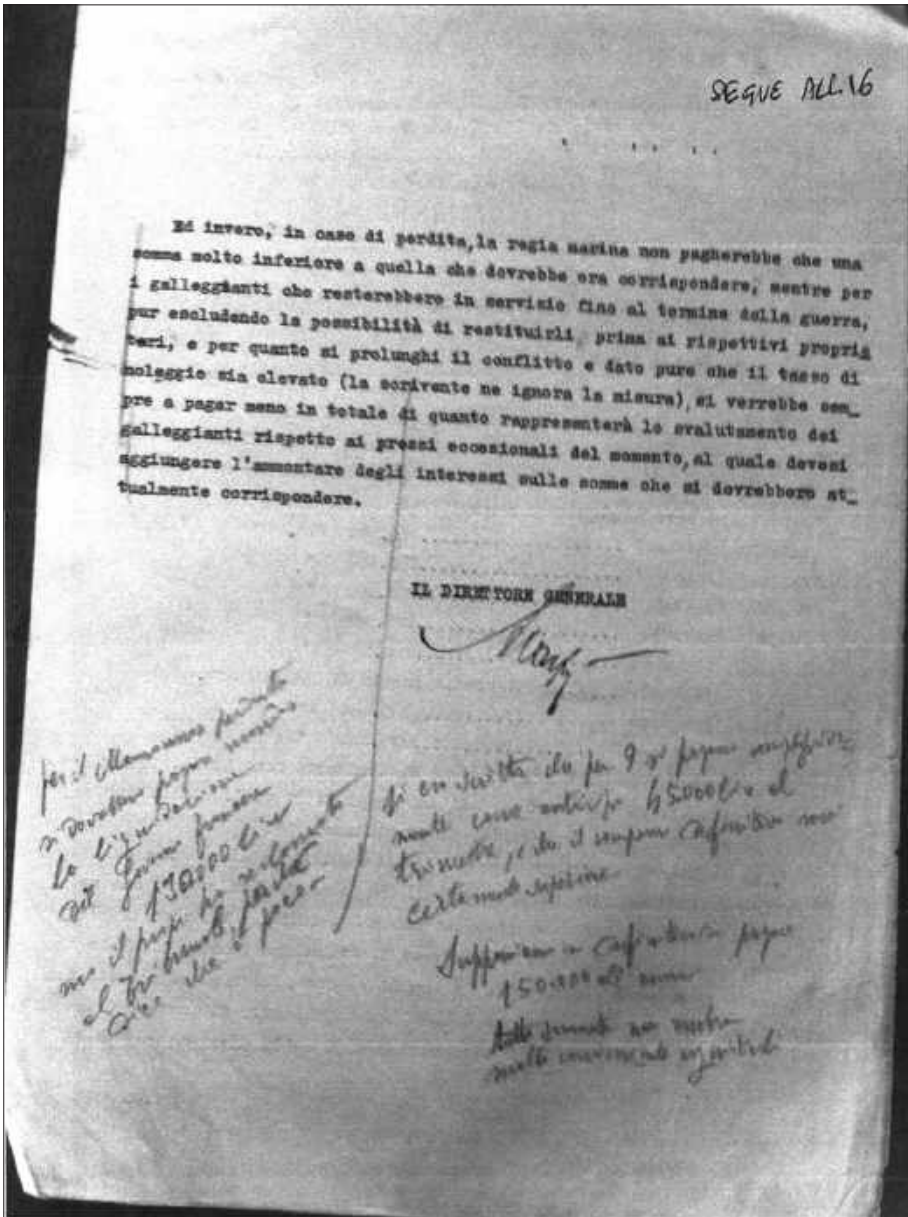
La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina



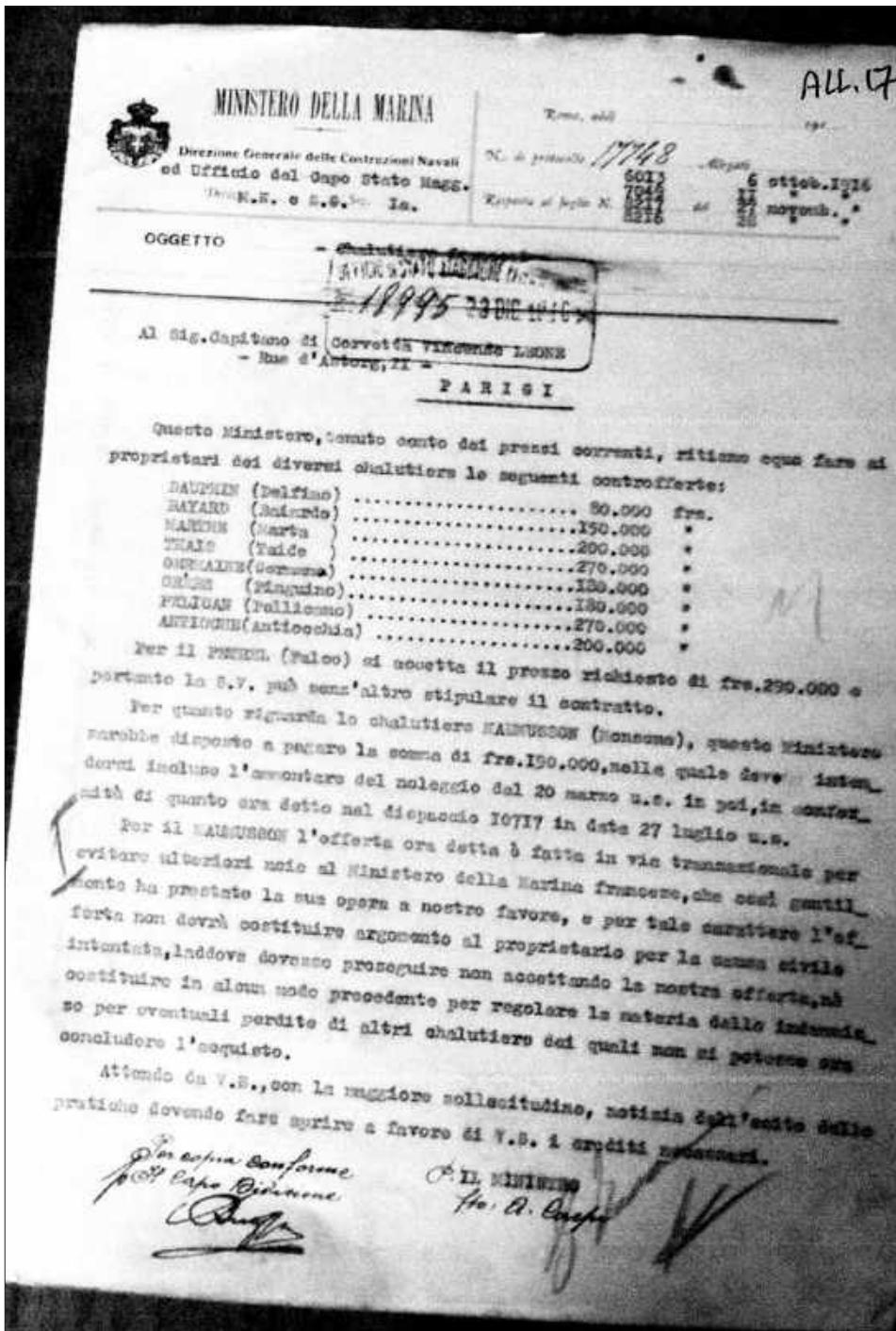
La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina



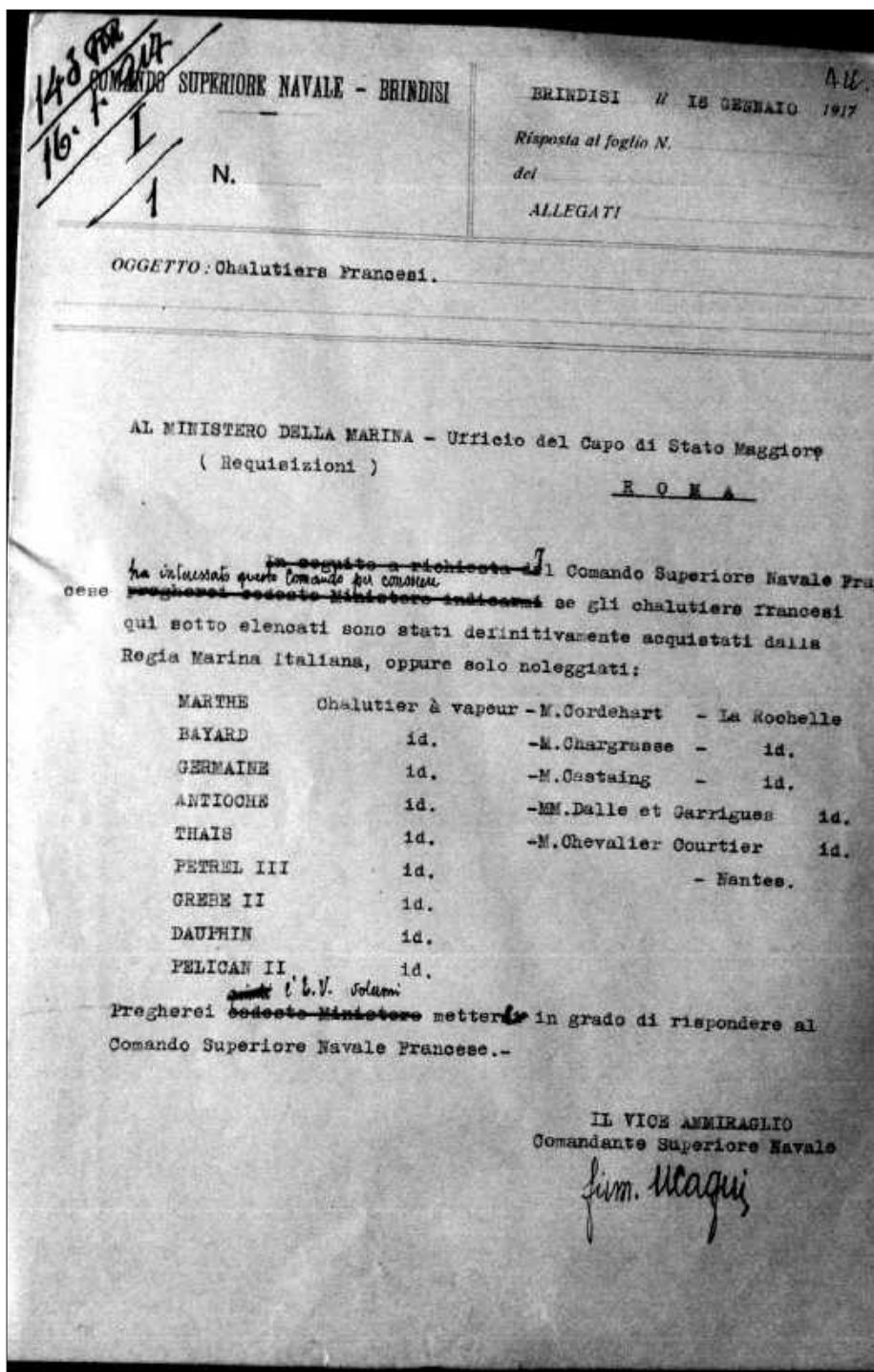
La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina



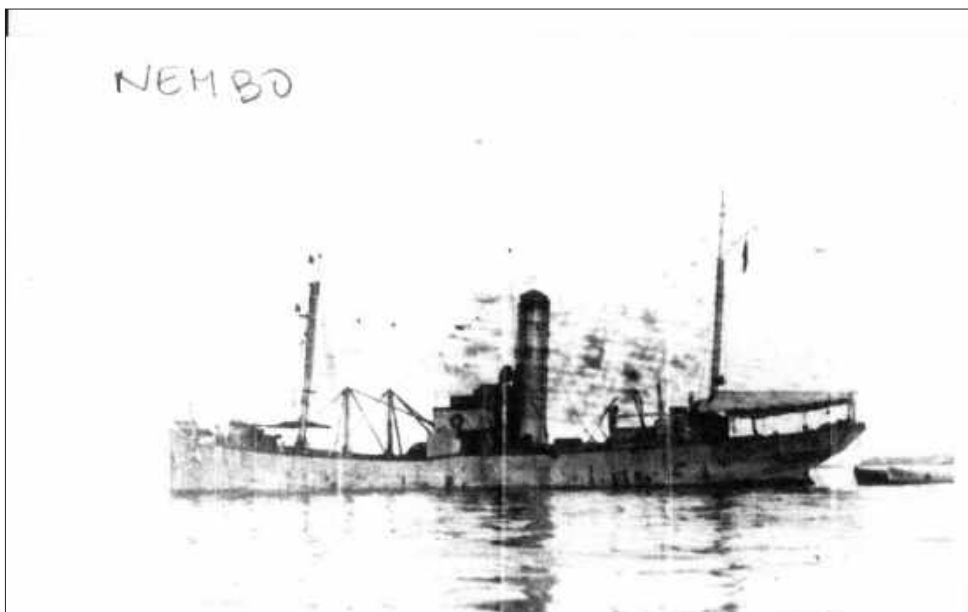
La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina



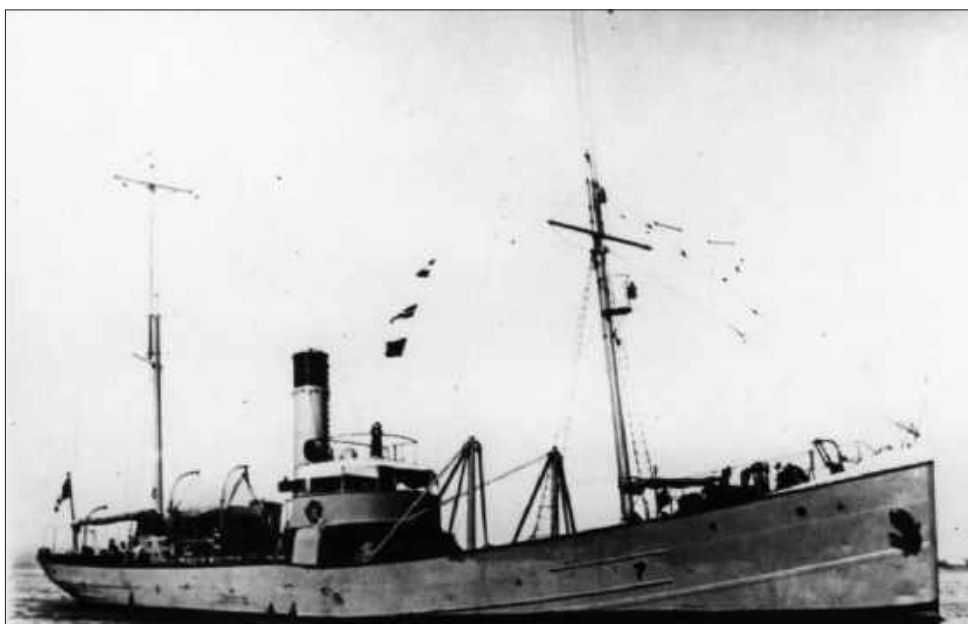
La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina



La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina



Il NEMBO, autore ignoto, collezione Giorgio Spazzapan.



Il NEMBO, autore ignoto, collezione Guido Alfano.

La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina



CAMOGLI, autore ignoto, collezione Giorgio Spazzapan.

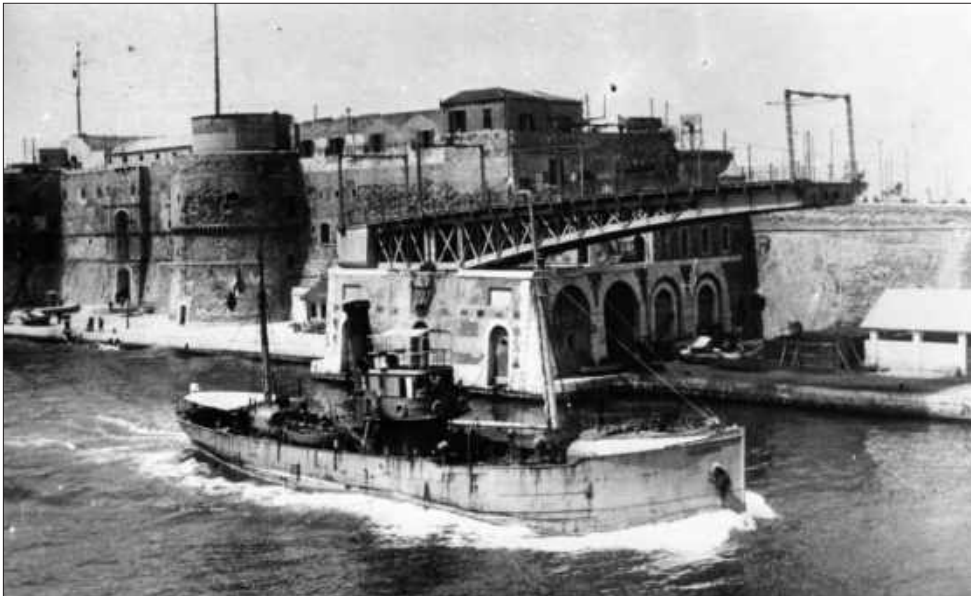


NINA, autore ignoto, cortesia Aris Bilalis.

La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina

BAIARDO

Ordine : Les Pêcheries Rochelaises - La Rochelle(FR)
a : Mackie & Thomson Ltd.
. .191. impostato a Glasgow come peschereccio (cost.383)
24. 8.1908 varato come BAYARD
. 9.1908 completato
. 9.1908 BAYARD : Les Pêcheries Rochelaises - La Rochelle(FR)
19. 5.1915 : requisito dalla Marina militare francese
25. 5.1915 BAIARDO : noleggiato alla Marina militare italiana
420td. (36,75) x 6,55 x 3,2.m. (A)
1comp. 1c... (C) [Lidgerwood-Glasgow] 1el. 475ci 10n.
Arm.: 2-37
1. 7.1915 : in servizio effettivo come rimorchiatore
24. 4.1918 : derequisito dalla Marina militare francese
20. 8.1918 VALOROSO : Marina militare italiana(IT)
30. 3.1919 : trasferito al Servizio Navigazione di Stato - Roma (IT)
. .19.. : rientra in servizio nella Marina militare italiana(IT)
Arm.: 1-../40
19. 7.1929 : riclassificato cannoniera
5. 6.1941 : affondato nel Golfo della Sirte in combattimento
col smg. britannico TAKU



VALOROSO, collezione Guido Alfano.

La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina

DELFINO II

Ordine : Kingston Steam Fishing Co. Ltd. - Hull(GB)
a : Mackie & Thomson
. .189. impostato a Glasgow come peschereccio (cost.28)
12. 5.1891 varato come RUBY
. 6.1891 completato
. 6.1891 RUBY : Kingston Steam Fishing Co. Ltd. - Hull(GB)
. .1895 RUBY : Kingston Steam Trawling Co. Ltd. - Hull(GB)
. .1913 DAUPHIN : C. Pupin - Arcachon(FR)
18. 4.1915 : requisito dalla Marina militare francese
1. 7.1915 DELFINO II : noleggiato alla Marina militare italiana(IT) come unità
addestrativa per il dragaggio in sostituzione dell'ALBATROS
fermo a Biserta in avaria
330td. 30,60 x 6,22 x 3,53m. (A)
1comp. 1c.c.m. (C) [Muir & Houston-Glasgow] tel. ...ci ..n.
Arm.: 1-57
14. 4.1917 TUONO : Marina militare italiana(IT)
8. 1.1920 : radiato
10. 6.1920 TUONO : Opera Nazionale Combattenti di Roma - Napoli(IT)
. .1922 FIUME : Soc. Cooperativa di Nav. La Vedetta - Venezia(IT)
. .1923 : affondato fuori Marsiglia

La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina

FALCO

Ordine : Soc. des Pêcheries Maritimes "Les Damiers" - Nantes (FR)
a : Duthie Torry & Co.
. .191. impostato a Aberdeen come peschereccio (cost.370)
21. 3.1912 varato come PÉTREL
. 4.1912 completato
. 4.1912 PÉTREL : Soc. des Pêcheries Maritimes "Les Damiers" - Nantes (FR)
15. 5.1915 : requisito a Le Havre dalla Marina militare francese (PÉTREL III)
25. 5.1915 FALCO : noleggiato alla Marina militare italiana (IT)
trasformato in rimorchiatore vedetta
295td.cn 400td.pc. 42,6. x 6,7. x 2,7.m. (A)
Itripi. 1c.c.m. (C) (Lidgerwood-Glasgow) 1el. 550ci 12n.
Arm.: 1-37 o 2-76/40 2mt. Eq.35
1. 7.1915 : in servizio
3. 1.1917 FALCO II : Marina militare italiana (IT)
31. 1.1917 ABISSO : Marina militare italiana (IT)
21. 7.1921 RICCARDO GRAZIOLI LANTE : Marina militare italiana (IT)
nave per servizio fari
24. 8.1941 : affondato da aerei lungo le coste libiche
a 20mgi per 20" da Marsa el Awegia mentre
scortava due motovelieri



L'ABISSO, autore ignoto, collezione Marcello Risolo.

La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina



Il RICCARDO GRAZIOLI LANTE, autore ignoto, collezione Giorgio Spazzapan.



Il RICCARDO GRAZIOLI LANTE, autore ignoto, collezione Guido Alfano.

La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina

GERMANA

Ordine : A. Fimbel - La Rochelle(FR)
a : De la Brosse et Fouché
. .190. impostato a Prairie-le-Duc come peschereccio
. .1907 varato come GERMAINE F.
. .1907 completato
. .1907 GERMAINE F : A. Fimbel - La Rochelle(FR)
25. 5.1915 GERMANA : noleggiato alla Marina militare italiana(IT).
330td. (36,0.) x 6,0. x 2,78m. (A)
1... 1c...(C) 1el. 330ci 9,5n.
Arm.: 2-76/40 Eq.18
1. 6.1915 : in servizio locale a Taranto
1. 7.1915 : usato come rimorchiatore vedetta
424td.
17. 1.1918 SCOLTA : Marina militare italiana(IT)
usato come dragamine
15. 2.1919 : disarmato
. 6.1921 SCOLTA : Servizio Navigazione di Stato - Roma(IT)
...tsl ...tsn ..tpl. 36,.. x 6,6. x 3,5. x2,78m.
Pass.: ...coperta
Impiegato nel servizio passeggeri Napoli Procida Ischia
. 3.1926 SCOLTA : Marina militare italiana(IT)
1. 2.1929 : radiato
. .19.. : ????



Lo SCOLTA, autore ignoto, collezione Giorgio Spazzapan.

La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina

MARTA

Ordine : A. Cordebart - La Rochelle(FR)
a : Hall Russell & Co.
. .191. impostato a Aberdeen come peschereccio (cost.523)
. .1913 varato come MARTHE
. .1913 completato
. .191. MARTHE : A. Cordebart - La Rochelle(FR)
262tsl 85tsn ..tpl.
25. 5.1915 : requisito dalla Marina militare francese
25. 5.1915 MARTA : noleggiato alla Marina militare italiana(IT)
490td. 39,70 x 6,73 x 3,77m. (A)
ltrip. lc...(C) lel. ...ci ..n.
Arm.: 1-76 1-37
1. 7.1915 : in servizio come dragamine vedetta
1.10.1915 : in servizio a Taranto fino al 27. 5.1919
17. 7.1919 : radiato e restituito alla Francia
. .1926 PINGOUIN : Chalutiers de La Rochelle - La Rochelle(FR)
. .1938 : demolito

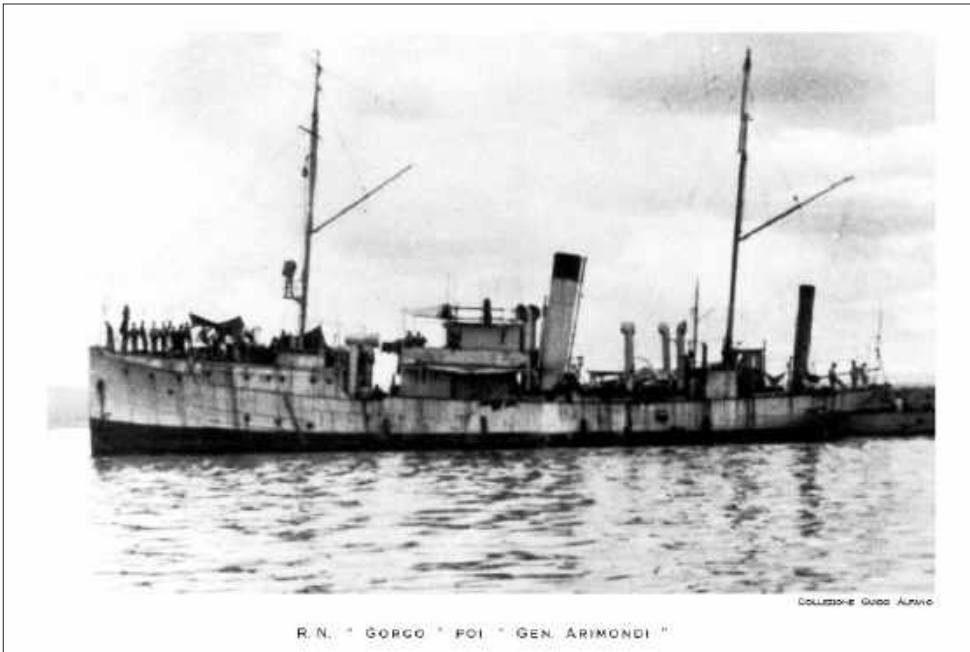
MONSONE

Ordine : O. Dahl - La Rochelle(FR)
a : Smith's Dock Co. Ltd.
. .190. impostato a North Shields come peschereccio (cost.759)
4. 5.1905 varato come MAUMUSSON
. .1905 completato
. .1905 MAUMUSSON : O. Dahl - La Rochelle(FR)
249tsl 68tsn ..tpl.
20. 5.1915 : requisito dalla Marina militare francese
25. 5.1915 MONSONE : noleggiato alla Marina militare italiana(IT)
trasformato in rimorchiatore vedetta
180td. 38,25 x 6,70 x 3,68 x ..m. (A) (180tsl 91tsn ..tpl)
ltrip. lc...(C) lel. ...ci ..n.
Arm.: 2-37
1. 7.1915 : in servizio
23. 2.1916 : affondato al largo di Durazzo per urto contro mine
del smg. tedesco UC 12

La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina

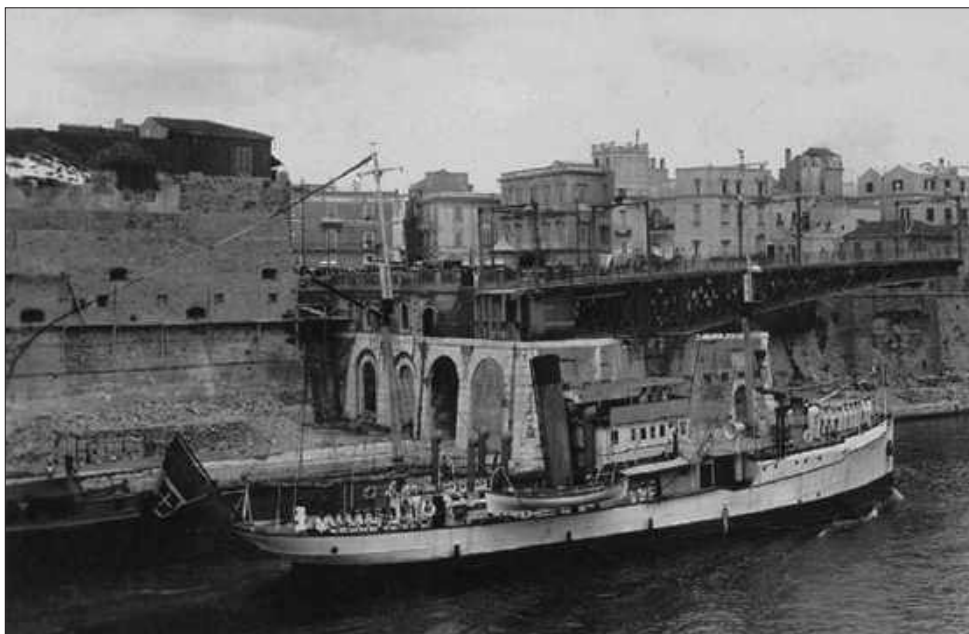
PELLICANO

Ordine : A. Brière - La Rochelle(FR)
a : Mackie & Thomson Ltd.
. .19.. impostato a Glasgow come peschereccio (cost.394)
8. 3.1910 varato come PÉLICAN II
. 3.1910 completato
. 3.1910 PÉLICAN II : A. Brière - La Rochelle(FR)
28. 7.1915 : requisito dalla Marina militare francese
. 2.1916 PELLICANO : ceduto a noleggio alla Marina militare italiana (IT)
580td. 41,20 (38,12) x 7,00 x 3,96 x ...m. (A)
Itripl. 2c.c.m.(C) 1el. 540ci 9n.
Arm.: 1-57 1-37 o 1-76 Zmt.
10. 8.1916 : registrato come PELLICANO II
1. 4.1917 GORGO : Marina militare italiana(IT)
.11.1918 : servizio di dragaggio in Albania
. .1921 GENERALE ARIMONDI : Marina militare italiana(IT)
riclassificato cannoniera
24.10.1921 : stazionaria in Mar Rosso fino al 28. 7.1922
7.10.1923 : ritorna in Mar Rosso spostandosi anche in Somalia
fino al 12.12.1926
25. 9.1934 : radiata



Il GORGO, autore ignoto, collezione Guido Alfano.

La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina



Il GENERALE ARIMONDI



R. N. " GENERALE ARIMONDI " EX " GORGO "

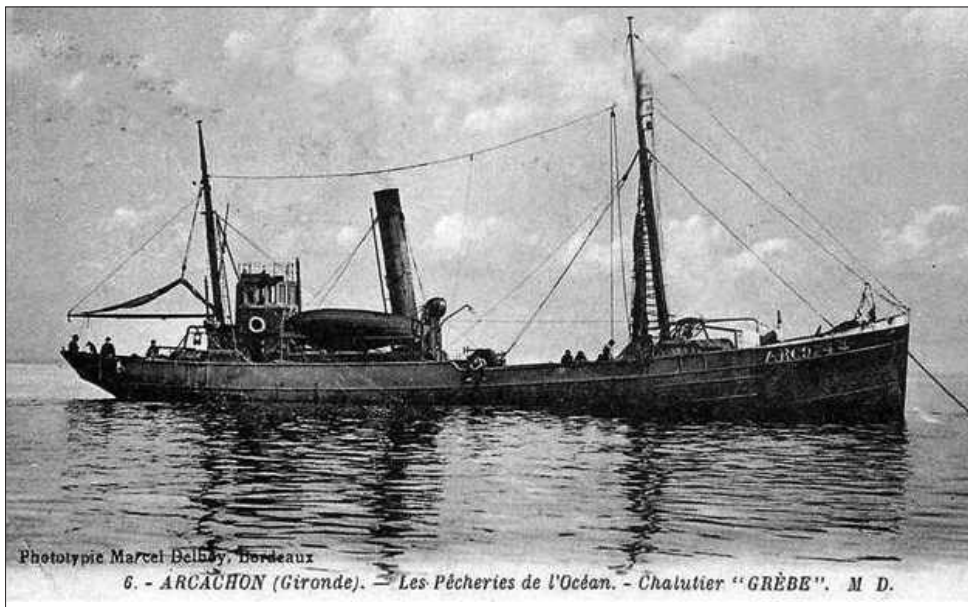
Collezione Guido Alfano

Il GENERALE ARIMONDI, collezione Guido Alfano.

La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggianti dalla Francia alla Regia Marina

PINGUINO

Ordine : Fleetwood Steam Fishing Co. Ltd. - Fleetwood(GB)
 a : Earle's Shipbuilding & Engineering Co. Ltd.
 . .189. impostato a Hull come peschereccio (cost.431)
 13. 1.1898 varato come LILY
 . 7.1898 completato
 . 7.1898 LILY : Fleetwood Steam Fishing Co. Ltd. - Fleetwood(GB)
 . .19.. GREBE : Société Immobiliare du Moulleau et des Pêcheries de l'Océan -
 Bordeaux(FR)
 6. 8.1915 : requisito ad Arcachon dalla Marina militare francese (GREBE II)
 . 2.1916 PINGUINO ; noleggiato alla Marina militare italiana come rimorchiatore
 vedetta
 181tsl 45tsn ..tpl. 31,98 x 6,41 x 3,36 x ...m (A)
 ltripl. 1c.c.m.(C) 1el. 312ci ..n.
 Arm.: 1-57 1-37
 17. 7.1919 : restituito alla Francia
 30. 8.1919 GREBE : Société des Pêcheries de l'Océan - Bordeaux(FR)
 . .192. GLORIA : Remo Gargani - Roma(IT) (Roma130)
 179tsl 67tsl ...tpl.
 . .193. GLORIA : Nicola Melchiorri - Roma(IT)
 . .193. GLORIA : S.A. Florio Tonnare di Favignana -(IT) (Tp90)
 1. 6.1940 : requisito a Trapani dalla Marina militare italiana ed iscritto
 nel naviglio ausiliario per il pilotaggio foraneo (F 49)
 9. 9.1943 : abbandonato alla Spezia dove era in attesa di lavori
 10. 4.1945 : affondato dai Tedeschi alla Spezia



Il GRÈBE, autore ignoto, da internet.

La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina

TAIDE

Ordine : Georges Chauvet - La Rochelle (FR)
 a : J. Duthie Torry & C.
 27.11.1910 impostato ad Aberdeen come peschereccio (cost.351)
 29. 3.1911 varato come THAIS 19. 4.1911
 . 4.1911 completato
 21. 4.1911 THAIS : Georges Chauvet - La Rochelle (FR)
 . .1911 THAIS : Delmas Frères - La Rochelle (FR)
 . .1913 THAIS : Chevalier et Cie. - La Rochelle (FR)
 . .191. THAIS : Georges Chauvet - La Rochelle (FR)
 18. 5.1915 : requisito dalla Marina militare francese
 25. 5.1915 TAIDE : noleggiato alla Marina militare italiana
 20. 6.1915 : arriva a Taranto con equipaggio francese
 1. 7.1915 : iscritto provvisoriamente nel naviglio ausiliario come vedetta e
 guardaostruzioni
 400td. 39,00 x 6,70 x 3,40m. (A)
 1tripl. 1c.c.m.(N) [Abernethy-Aberdeen] tel. 540ci 11,5n.
 Arm.: 1-37 o 1-76
 10. 2.1917 : attaccato da aerei nemici viene salvato per intervento del
 ct. AQUILONE e delle torp. SIRIO e 38 PN
 14. 4.1917 RONDINE : Marina militare italiana (IT)
 . .1921 : adattato per il dragaggio in Albania
 15. 7.1923 : radiato
 5. 9.1923 RONDINE : Guido Gibelli - Genova (IT) (Gel226) (1881)
 242tsl 60tsn 285tpl. 38,25 x 6,85 x 3,72 x ...m.
 . .1926 GIOVANNA : S.A. Pesca Italiana - Genova (IT)
 235tsl 125tsn ...tpl.
 . .1934 GIOVANNA : Sebastiano Gambino - Catania (IT)
 . .1935 TAURINIA : S.A. Industria Pesca Italiana - Torino (IT)
 . .1936 AXUM : Cia. Generale della Grande Pesca - Roma (IT) (Li228)
 249tsl 91tsn ...tpl.
 6. 7.1940 : affondato a Bardia nel corso di un bombardamento navale sulla città



Il THAIS, autore ignoto, postata da Rutilius sul Forum Pages d'Histoire 14-18.

La storia paradossale dei dieci *chalutiers* noleggiati dalla Francia alla Regia Marina

BIBLIOGRAFIA

- Bagnasco, Erminio e Achille Rastelli. *Navi e marinai italiani nella Grande Guerra*. Parma: Albertelli, maggio 1997.
- Bargoni, Franco. *Tutte le navi militari d'Italia 1861-2011*. Roma: USMM, 2012.
- Fraccaroli, Aldo. *Italian Warships of World War I*. Ian Allan, 1970.
- Labayle Couhat, Jean. *French Warships of World War I*. Ian Allan, 1974.
- Limonier, Charles. *125 Ans Delmas-Vieljeux: Les filiales*. Nantes: Marines edition, 2000
- Giorgerini, Giorgio e Augusto Nani. *Almanacco Storico delle navi militari italiane 1861-1995*. Roma: USMM, 1996.
- Pironi, Ottorino. *Il servizio postale nella Marina Militare 1892-1920*. Roma: USMM, 1976.
- Bureau Veritas 1914
- Roche, Jean-Michel. *Dictionnaire des Bâtiments de la Flotte de Guerre Française de Colbert à nos Jours*. Tome II, 1870-2006. Dicembre 2005.
- AUSMM, raccolta di base busta 346 fascicoli 1e 2, busta 439, busta 454 fascicolo 1, busta 462 fascicolo 7, busta 520 fascicolo 2, busta 536 fascicolo 1, buste 549, 650, 652, 692, 712, 714, 725, 727, 733, 751

SITOGRAFIA

- Pages 14-18 Forum Pages d'Histoire Marine
- Miramar ship index
- plimsoll ship data (Lloyd's Register of Shipping 1930-1945)
- aberdeenships.com
- fleetwood-fishing-industry.com
- hulltrawler.net
- teesbuiltships.co.uk
- tynebuiltships.co.uk