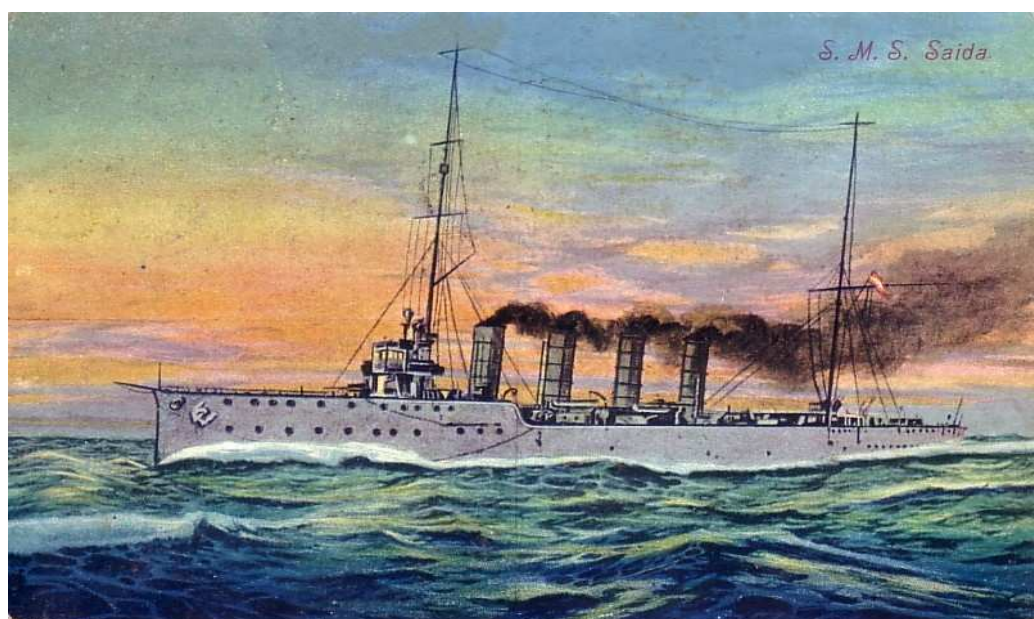


# UNA FLOTTA SCONFITTA LA MARINA AUSTROUNGARICA ALL'ARMISTIZIO



**Il Regio Esploratore “VENEZIA”**  
*già incrociatore leggero austro-ungarico S.M.S. “SAIDA”*



## PREMESSA

Era desiderio di mio padre Giovanni, redigere un resoconto del suo imbarco sul “VENEZIA” sia, utilizzando le molte foto scattate in occasione della missione nel Dodecaneso durante i cruenti fatti della guerra greco-turca sia, utilizzando anche il diario di bordo che, giorno dopo giorno, aveva scritto per donarlo al suo sbarco alla fidanzata Angelina, poi sua sposa. Gli anni sono passati inesorabilmente ed il tempo il papà, non lo ha più trovato.

In sua memoria mi sono preso l’impegno di coronare il desiderio anche se *post mortem*, sono anni che raccolgo informazioni e, solo ora, a sedici anni dalla sua morte, ho deciso che il materiale raccolto è più che sufficiente per uno scritto.

La guerra europea denominata comunemente “la grande guerra” ha visto la sconfitta sia dell’impero austro-ungarico che di quello germanico e delle loro possenti flotte, ed è proprio da qui che parte la mia esposizione, dalla conferenza degli ammiragli delle nazioni vincitrici tenutasi nel 1918 a Venezia.

## STEMMA ARALDICO DELLA MARINA IMPERIALE AUSTRO-UNGARICA



*Ancora moderna sormontata dalla corona asburgica avente due fibule ai lati*

Note: la corona asburgica era singolare nella forma tra le corone delle famiglie regnanti, era più simile al *trieregnum* papale.

L’ancora è del tipo “*old plain*” (di antico disegno) o “*old shanked*” (lungo fuso) della prima metà del XVIII secolo, del tutto simile a quelle usate dal Medioevo in poi.

## L’IMPERO ASBURGICO SI DISSOLVE

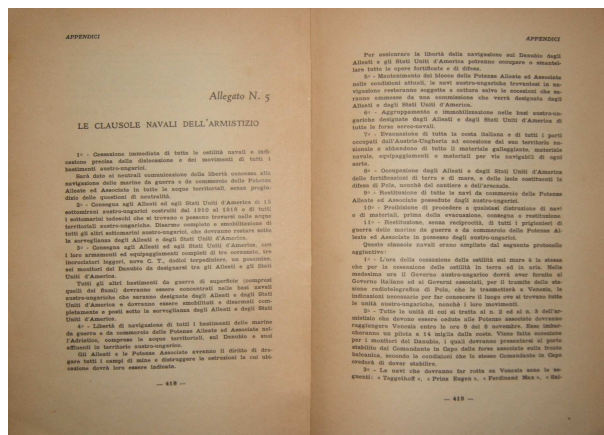
Il 29 ottobre del 1918 iniziarono i negoziati per il “cessate il fuoco” tra le Forze armate austro-ungariche e gli alleati che si conclusero con il trattato firmato a villa Giusti (Trieste) il 3 novembre.

Rappresentavano l’Italia i gen. Badoglio e Scipioni, i col. Marchetti, Gazzera, Maravigna e Pariani ed il C.V. Accini. L’impero A.U. era rappresentato dal gen. Weber von Webenau, i col. Sciller e von Nyehegyi, il C.F. principe von Liechtenstein, il C.C. von Zwierkowsky

La fine delle ostilità fu decisa per il giorno successivo 4 novembre. Gli alleati, in aggiunta al protocollo d’accordo presentato il 6 novembre, chiedevano che la flotta presente composta di 3 corazzate, 3 incrociatori leggeri, 9 caccia, 12 torpediniere, 1 dragamine e 15 sommergibili, unità le più moderne, dovevano arrendersi incondizionatamente alle Potenze vincitrici a Venezia. Le altre unità furono concentrate a Buccari (Bakar) e a Spalato (Split). L’esito della grande guerra cambiò radicalmente la politica mondiale. L’impero asburgico “vecchio” di seicento anni si dissolse in una notte; il 29 ottobre a Agram (Zagabria) si costituiva un Comitato dei serbo-croati-sloveni che dichiarò il nuovo Stato Serbo-Croato-Sloveno (SHS= Srbska, Hrvatska, Slovenska), Il 31 ottobre a Pola la flotta austro-ungarica veniva ceduta a questo nuovo Stato senza che per altro ne fosse data notizia e tanto meno comunicazione ufficiale all’Italia. L’Ungheria si staccò e le terre irredente furono finalmente italiane, con questo lembo di terra italica si completava l’unità d’Italia.



“LA VITTORIA ITALIANA” bronzo  
scultore: A. Battaglia – (p.p)



### LE CLAUSOLE NAVALI DELL'ARMISTIZIO

volume  
“La GUERRA  
MARITTIMA  
DELL'ITALIA” (1934)  
all. N°5

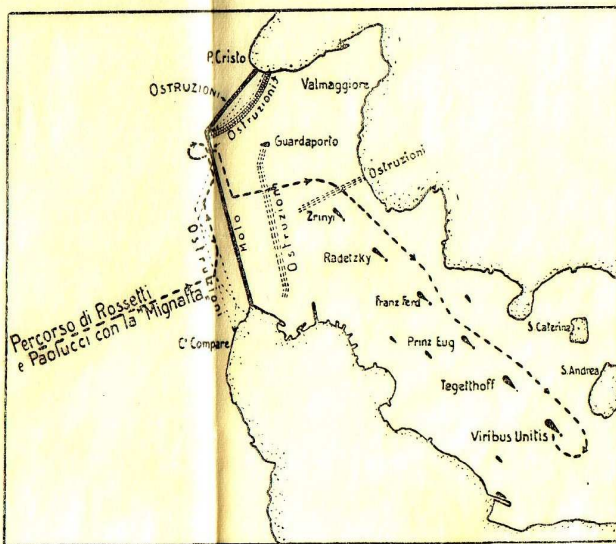
autore comandante  
Guido Po  
(p.p.)



Nell'importante base navale imperiale di Pola (Pula) i comitati dei marinai delle navi presero il sopravvento e si ammutinarono alle decisioni; L'Austria perdeva le coste, le basi tanto importanti per lo sbocco in Adriatico cedendole al nuovo Stato secondo gli accordi presi nell'armistizio. L'imperatore Karl I (Karl IV come re d'Ungheria), succeduto, in piena guerra, all'imperatore Francesco Giuseppe il 21 novembre del 1916, ordinò che l'intera flotta, incluse tutte le basi e le attrezzature, fossero prese in consegna dalle autorità del nuovo Stato Serbo-Croato-Sloveno (SHS). Il passaggio di tutto ed il relativo cambio di bandiere avvenne il 31 ottobre alle ore 9,00 precise, molti marinai lasciarono Pola per ritornare nei loro Stati, alcuni appena costituiti. Il nuovo Stato SHS, non riconosciuto ancora dalle Potenze alleate, dichiarò di essere al fianco delle stesse.

La mancanza di personale a bordo delle navi non permise all'Austria di adempiere nei tempi agli accordi di villa Giusti che prevedevano che la flotta si arrendesse a Venezia il 6 di novembre. La reazione italiana fu immediata, il primo novembre alle prime luci dell'alba, il maggiore G.N. Raffaele Rossetti e il ten. medico Raffaele Paolucci con una mignatta (torpedine ad adesione elettromagnetica) violarono la base di Pola affondando la VIRIBUS UNITIS, una delle più potenti corazzate della flotta che batteva ora bandiera SHS, ma che non era ancora stata "ribattezzata".

AFFONDAMENTO DELLA "VIRIBUS UNITIS",  
-POLA-NOTTE 31 OTTOBRE 1918



Volume La GUERRA MARITTIMA DELL'ITALIA (1934)  
cartina N° 16 - autore comandante Guido Po

Le Forze armate italiane, nel disordine e nello scompiglio che si era creato in tutta l'area costiera istriano-dalmata agirono repentinamente per conquistare tutto ciò che era possibile. Lasciarono Trieste il 3 di novembre, il 4 presero Abbazia (Opatija), Fiume (Rijeka), Parenzo (Porec) e Zara (Zadar), il 5 presero Pola (Pula). Le truppe italiane obbligarono gli equipaggi Serbo-Croati-Sloveni (SHS) ad ammainare la loro bandiera ed issare il tricolore italiano su tutte le navi militari ex austro-ungariche. I Serbo-Croati-Sloveni con equipaggi ridotti, riuscirono a portare le unità RADETSKY e ZRINYL nella baia dei Sette Castelli dove furono poste sotto la custodia della Marina statunitense.

## LE UNITA' DELLA MARINA IMPERIALE PASSANO AI VINCITORI



Edizioni d'epoca la prima del 1915 la seconda del 1916 (proprietà dell'autore)

Il 18 novembre del 1918 la conferenza degli ammiragli delle nazioni alleate vincitrici, tenutasi a Venezia, decise il controllo della costa dalmata con la seguente ripartizione: all'Italia la penisola istriana e Pola, agli Stati Uniti la zona di Spalato (Split), all'Ungheria ed alla Francia congiuntamente

le Bocche di Cattaro (Boka Kotorska). Oltre alle Marine dei citati Stati altre unità militari di altre nazioni collaborarono in queste missioni.

Il 23 marzo del 1919 l'Italia trasferì a Venezia le navi da guerra austro-ungariche che parteciparono alla parata navale del 25 marzo definita "parata della Vittoria". Le navi trasferite erano: le corazzate TEGETTHOFF, FRANZ FERDINAND, l'incrociatore ADMIRAL SPAUN, i caccia TATRA e CSEPEL, le torpediniere T80, T81, T86, T92, T98, i sommergibili U5, U21, U28, U40.

Dopo il defilamento nelle acque antistanti San Marco la flotta ex austro-ungarica rimase ormeggiata a Venezia a saldo dei danni subiti dall'Italia a seguito dell'occupazione austro-ungarica.

Diversamente da Scapa Flow dove la flotta tedesca del mare del nord fu totalmente internata dalle nazioni alleate vincitrici, la flotta ex austro-ungarica fu data in custodia agli alleati.

Il trattato di Venezia fu rinegoziato a Parigi dove solo la Francia ricevette in aggiunta il sommergibile U14, ribattezzato poi CURIE il 17 luglio 1919; nello stesso tempo l'incrociatore FRANZ JOSEPH, ormai disarmato, fu utilizzato quale santabarbara galleggiante nella sperduta baia di Zanjica, fuori dalle Bocche di Cattaro, dove a causa di una grande bufera il 17 ottobre 1919 si capovolsse e affondò. Nella stessa occasione le torpediniere T12 e T52 andarono sulle secche e naufragarono in località Sette Castelli in prossimità di Spalato.

Relativamente al futuro uso della flotta ex austro-ungarica si devono tenere presente i principali interessi della futura flotta tedesca sia di superficie che subacquea.

Molte unità in mano agli alleati erano non più al passo con i tempi e, soprattutto, erano dislocate nel nord Adriatico quasi "recluse" dove la potenza marittima non era un fatto primario. Così alla fine di gennaio la conferenza navale alleata riunita in Parigi decise cosa fare di tutte le unità; molte di loro furono smantellate entro i dodici mesi successivi.

L'Italia e la Francia ricevettero alcune unità quale compenso dei danni di guerra e alcune nazioni come Grecia, Portogallo e Romania ricevettero un gruppo di torpediniere.

La futura Jugoslavia fu la più grande sconfitta ed il suo naviglio fu ridotto al terzo rango costiero.

Come precedente accennato la flotta imperiale austro-ungarica fu smembrata e le unità assegnate alle potenze vincitrici.

## 1 Navi da battaglia e incrociatori pesanti:

1.1 Inghilterra: HABSBURG, ARPAD, BABENBERG vendute per essere demolite alla ditta Steelmill Vaccaro e Co. di Roma, demolite tra il 1922/1923 presso il cantiere navale Scoglio-Olivi.

MONARCH, BUDAPEST venduti alla ditta romana Vaccaro e Co. che li demolì nel 1921.

ERZHERZOG FRIEDRICH, ERZHERZOG FERDINAND MAX venduti a società demolitrici italiane, demoliti nel 1921 presso i cantieri di La Spezia.

1.2 Italia: TEGETTHOFF dopo numerosi interventi della conferenza alleata fu demolito tra il 1924 ed il 1925.

RADEZKY, ZRINYI furono ceduti dagli U.S.Navy nel novembre del 1920 all'Italia per il controllo della zona oltre le tre miglia, il primo demolito nel 1926 e nel '21 il secondo.

ERZHERZOG FRANZ FERDINAND demolito nel cantiere di Ancona nel 1921.

1.2 Francia: PRINZ EUGEN dopo lo smantellamento nel 1922 divenne sagoma bersaglio nel mare antistante la base navale di Tolone.

ERZHERZOG KARL affondò a causa di una violenta tempesta durante il tragitto per Biserta laguna Abdallah dove doveva essere demolito, venne demolito in loco 1921.

## 2 Incrociatori e incrociatori leggeri:

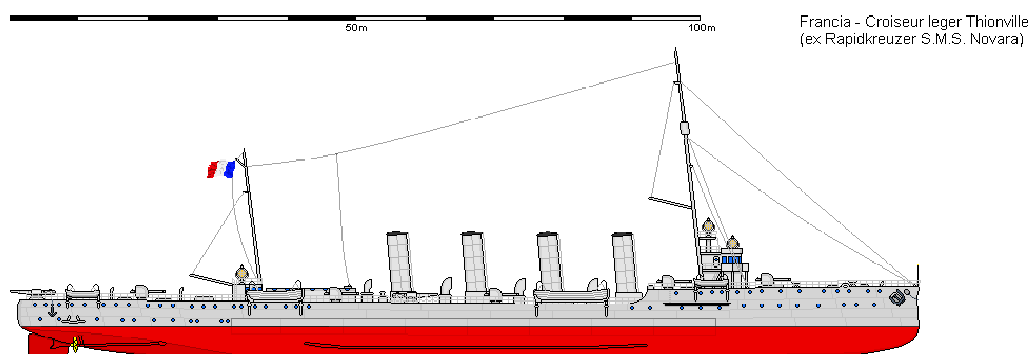
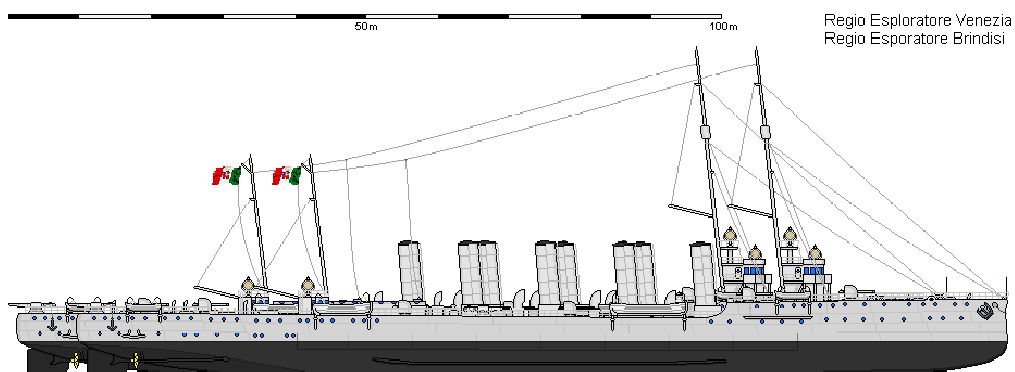
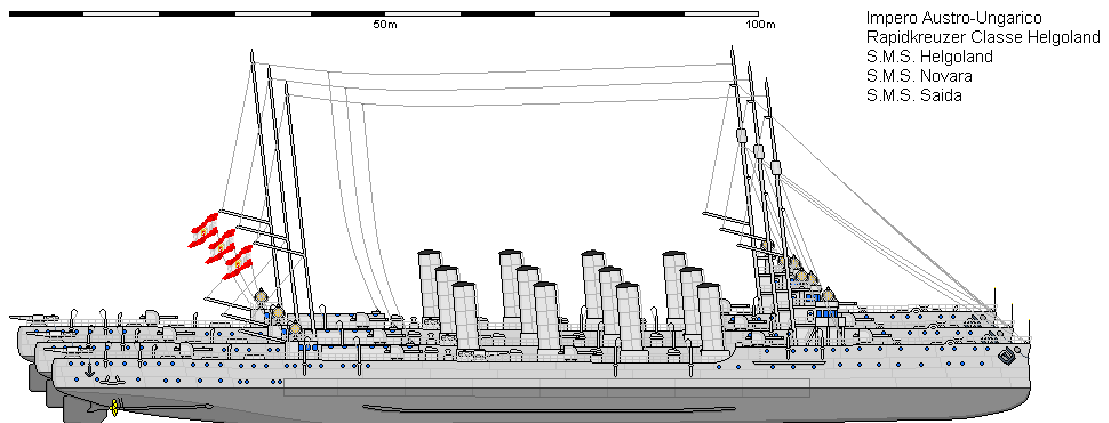
2.1 Inghilterra: KAISER KARL VI, SANKT GEORG, KAISERIN e KOENIGIN THERESIA, ADMIRAL SPAUN, ASPERN, SZIGETVAR furono venduti alla ditta romana Vaccaro e Co. e demoliti, tra il 1921 e 1923, nei cantieri di Napoli, isola d'Elba, Venezia.

2.2 Italia: HELGOLAND alla fine del 1919 venne rimorchiato dalla Francia a Biserta. Il 19 settembre 1920 fu dato all'Italia e fu ribattezzato BRINDISI, dal 22 al 26 ottobre fece la traversata da Biserta a La Spezia e fece parte della squadra "Esploratori". Il 3 luglio del 1921 il Brindisi partì per una crociera, fece tappa in Libia il 16 luglio ed a Istanbul. Il 3 luglio del 1924 ritornò dalla missione. Il 6 febbraio 1925 in missione nuovamente in Libia, dopo il

ritorno in Italia, il 15 marzo con la squadra navale ed il Ministro della Marina stazionò a Fiume per celebrare l'annessione di Fiume all'Italia. Dal 21 marzo al 31 agosto a Brindisi, dal 19 al 31 giugno a Taranto. Il 26 luglio 1926 uscì dalla squadra, dal 1 luglio 1927 fece parte quale nave appoggio della I divisione torpediniere, il 20 novembre 1927 fu messa nella "divisione riserva". Dal 6 giugno 1928 nave appoggio di una divisione speciale., dal 12 aprile 1929 fece parte di una missione in Albania con a bordo il sottosegretario agli Affari Esteri (12-16 aprile Durazzo), dal 17-26 maggio sostò in alcuni porti della costa, il 25 novembre 1928 fu "messo a riposo" dal giorno successivo fu nave alloggio in vari porti italiani come Ancona, Trieste (19 dicembre 1934), fu demolito l'11 marzo 1937.

SAIDA ribattezzato VENEZIA è oggetto di un capitolo a parte.

- 2.3 **Francia:** NOVARA nel marzo del 1920 un rimorchiatore francese lo prese a rimorchio a Gjenovic (Bocche di Cattaro) per portarlo a Biserta, durante il tragitto imbarcò acqua e trovò rifugio nel porto di Brindisi, fu rimesso a navigare dopo cinque settimane. Fu rimorchiato nella laguna di Biserta per ulteriori interventi e riparazioni. Dal 12 al 17 ottobre 1921 fu rimorchiato da Biserta a Tolone e ribattezzato THIONVILLE, fu riarmato sostituendo l'artiglieria, fu scuola torpedinieri della divisione del Mediterraneo. Fu disarmato il primo maggio 1932, rimase a Tolone quale alloggio per la scuola d'artiglieria. Fu venduto nel 1942 per essere demolito.



## INCROCIATORE LEGGERO tipo SCOUT EX A.U. (ESPLORATORE) CLASSE VENEZIA

(Italiani: **Venezia (Saida)** – **Brindisi (Helgoland)** – Francese: **Thionville (Novara)**)

<b>VENEZIA</b>	Cantiere Navale Triestino – Monfalcone - Imp. 9.9.1911 – Varo 26.10.1912 Completato 5.1914 - Ceduto 19.9.1920 – in Servizio 5.7.1921
<b>BRINDISI</b>	cantiere Danubius – Fiume - Imp. 28.10.1911 – Varo 23.11.1912 Completato 5.9.1914 - Ceduto 19.9.1920 – in Servizio 7.6.1923
Dislocamento	3.500 t. – 4.500 t. a pieno carico
Dimensioni	lunghezza f.t. 130,6 m – larghezza 12,8 m – immersione 4,6 m - 5,3 a pieno carico
Apparato motore	16 caldaie a tubi d'acqua tipo Yarrow – 2 motrici a turbina
Potenza	26.500 HP
Velocità	27 nodi
Combustibile	Venezia 673 normale – 815 p.c. – Brindisi 710 normale – 815 p.c.
Autonomia	1.600 miglia a 24 nodi – 860 a 27 nodi
Armamento	9 tipo Skoda da 100/50 – 1 da 75/50 – 2 mitragliatrici – 3 compl. binati lanciasiluri 450 mm
Equipaggio	Venezia 15 ufficiali – 353 sottufficiali e marinai – Brindisi 15 + 346
Note	iscritti nel Quadro del Naviglio Militare con R.D. n°1316 del 19.9.1920

### 3 Vecchi incrociatori, cacciatorpediniere e torpediniere:

3.1 Inghilterra: PANTHER, LEOPARD venduti alla ditta Vaccaro e Co. furono demoliti a Messina nel 1921.

3.2 Italia: ZARA, SPALATO, SEBENICO demoliti nel 1921 – METEOR, PLANET, MAGNET, SCHARFSCHUETZE, USKOKE, TURUL, VELEBIT, DINARA, HUSZAR, WARASDINER con molta probabilità furono demoliti a Pola nel 1921 – TATRA (partecipò alla parata della Vittoria il 25 marzo 1919 a Venezia) l'unità il 27 settembre 1920 prese il nome FASANA, il BALATON il 16 ottobre 1920 fu ribattezzato ZENSON I°, entrambi furono dimessi per le cattive condizioni, parte dei pezzi furono riutilizzati, furono demoliti il 5 luglio 1923.

CSEPEL, ribattezzato MUGGIA il 26 settembre 1920 fu di base a Pola – il MUGGIA al seguito dell'incrociatore LIBIA fece una crociera in Oriente giungendo a Shanghai il 10 marzo 1927 costeggiando tutta la Cina percorrendo 10.000 miglia e sostando in moltissimi porti. Giunse in Cina nel momento culminante della guerra civile e la sua attività fu quella di proteggere i nostri connazionali e le comunità religiose navigando anche sui fiumi Azzurro e Giallo. Durante la navigazione dall'isola di Amoy a Shanghai, si incagliò, causa la nebbia, il 25 marzo 1929 sulla scogliera dell'isola di Hea Chu, la nave affondò mentre l'equipaggio si salvò sull'isola, una parte raggiunse Shanghai a bordo del piroscafo giapponese MARSUMOTO MARU e l'altra a mezzo di giunche raggiunse la terraferma e fu presa a bordo del LIBIA.

ORJEN ribattezzato POLA, ultimati i grandi lavori, fu di base a Venezia dove servì per l'istruzione pratica degli allievi meccanici. Nell'estate successiva fece una crociera addestrativa fino a Tripoli; a fine febbraio 1923 raggiunse ISTAMBUL e fu alle dipendenze della Divisione del Levante con base a Smirne. Dal 1924 al 1928 rimase inattivo a Taranto. Fece "vela" per Tripoli per il servizio coloniale sino a novembre quando per avarie per uno scontro rientrò in Italia per riparazioni. Nel 1930 fu rimandato nuovamente in Tripolitania a disposizione del Governatorato, rientrò dopo un anno e venne ribattezzato ZENSON II . Dopo brevi campagne in Grecia e in Egeo il 5 maggio 1937 venne demolito.

TRIGLAV II ribattezzata GRADO il 26 settembre 1920, dal 1918 dopo la decisione che l'unità venisse assegnata all'Italia, fu rimorchiato da Biserta a Messina il 20 novembre 1920 e, nel luglio del 1921, trasferito a Pola. Dopo i grandi lavori avvenuti nei cantieri Scoglio Olivi e di Trieste, l'unità nel mese di ottobre del 1924 andò a Venezia assegnata al Gruppo Cacciatorpediniere, finì la sua vita il 30 settembre 1937.

LIKA II, ribattezzato CORTELLAZZO l'unità subì la stessa sorte , Biserta, Messina, Pola a rimorchio con soste in vari porti.. Dopo importanti lavori nel dicembre del 1927 fu assegnata a Venezia alle forze dipartimentali. Nel 1928 sostituì il POLA in Tripolitania, rientrata per lavori a Taranto, Pola e poi nuovamente nel gennaio del 1931 in Tripolitania dove rimase

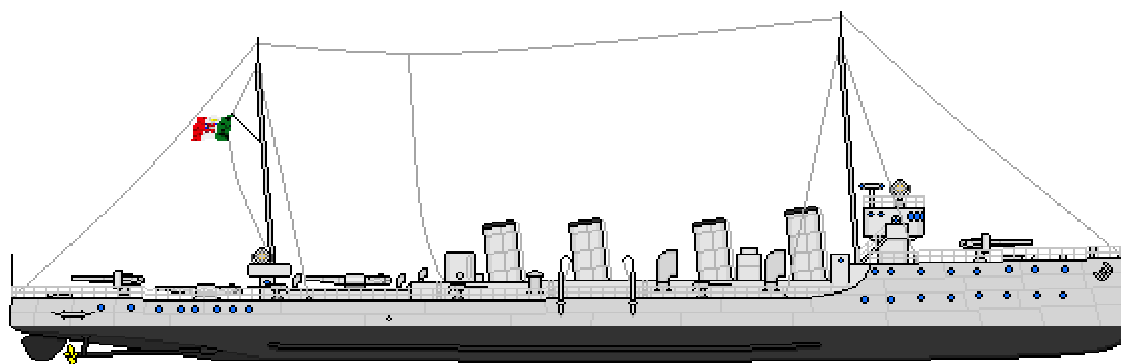
sino a novembre del 1932. Rientrata a Venezia fece parte delle navi scuola meccanici sino alla sua radiazione,

VZSOK, ribattezzato MONFALCONE, assegnato alla R.M. il 12 novembre 1920 venne rimorchiato da Biserta a Messina, nel luglio del 1921 fu rimorchiato a Pola con soste in porti dell'Adriatico, venne sottoposto a lavori a Pola e a Venezia sino al luglio 1925. Dal 1928 al 1931 fece parte della Divisione speciale. Nel 1931 fece parte del Gruppo navi scuola effettuando una campagna d'istruzione che lo portò in Grecia, Dodecaneso, Cipro, Egitto, Cirenaica. Nell'ottobre del 1932 fu inviato in Libia a far servizio coloniale, ebbe a bordo il Regio governatore e altre personalità. Fu impiegato nel 1937 nel Canale di Sicilia contro il contrabbando diretto dalla Russia alla Spagna. Nell'autunno del 1937 andò a Taranto per lavori, alla fine di questi ritornò a Venezia (8<sup>a</sup> Sq. Torpediniere) ove svolse servizi dipartimentali sino alla radiazione avvenuta il 5 gennaio 1939.

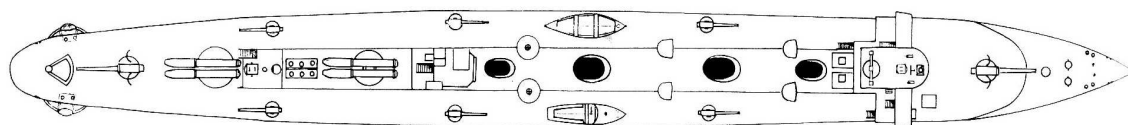
#### **CACCIATORPEDINIERE ex A.U. CLASSE TATRA**

**FASANA (Tatra) – ZENZON I (Balaton) - MUGGIA (Csepel) – CORTELLAZZO (Lika 2)  
GRADO (Triglav) – POLA poi ZENZON II (Orjen) – MONFALCONE (Vszoch)**

La classe TATRA era formata da 10 cacciatorpediniere, le prime 6 unità furono costruite tra il 1911 e il 1913, le seconde 4 unità durante la guerra tra il 1915 e il 1918. Essa rappresentò il gruppo più moderno ed efficiente di siluranti austro-ungariche. Le unità "TATRA" erano di dislocamento maggiore dei contemporanei nostri "tre pipe", lunghezza 83,5 m, il loro dislocamento variava tra le 850 e le 890 tonnellate.



Cacciatorpediniere FASANA (ex TATRA)



- 4.3 Francia: SATELLIT, PANDUR, REKA (demoliti nel 1921), DUKLA venne ribattezzato il 20 settembre 1920 MATELOT LEBLANC); nell'agosto del 1921 fu trasferito a Tolone in servizio alla Flotta del Mediterraneo nella 1<sup>a</sup> divisione torpediniere. Da gennaio ad aprile del 1923 subì dei lavori utilizzando parti del FASANA che l'Italia aveva demolito. Dal febbraio al 30 aprile 1925 non entrò in squadra per le sue cattive condizioni, dopo nuovi "rattoppi" fece parte della flotta del Mediterraneo 3<sup>a</sup> divisione torpediniere unitamente alla 9<sup>a</sup> di base a Biserta. Dichiarato fuori uso il 5 maggio del 1936, il 5 ottobre dello stesso anno fu venduto alla società Klaguine per essere smantellato.
- 4.4 Grecia: ULAN ribattezzato SMYRNI venne smantellato nel 1932.
- 5 Torpediniere costiere e d'alto mare:
  - 5.1 Inghilterra: T8, T9, T10, T14, T18 vendute ai Cantieri navali di Messina per essere demolite.



T50E, 51T, 53T, 55T, 56T -59T, 62T - 68T, 70T-72T vendute ai Cantieri navali Scoglio Olivi di Pola per essere smantellate.

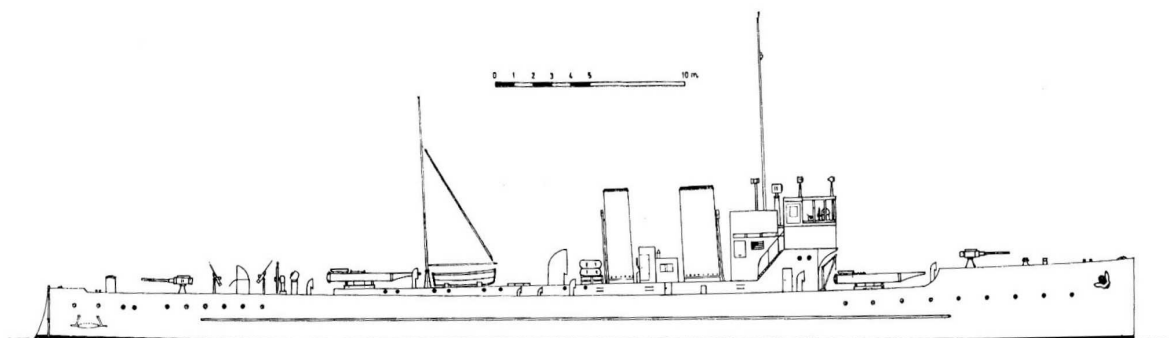
5.2 Italia: T1, T2, T4, T5, T6, T20, T23, T27, T30, T31, T37, T40 demolite nel 1921; T3 e T22, T24, T25, T29, T32 assegnate alla Guardia di Finanza fino al 1925.

5.3 Francia: T13, T15, T16, T17 demolite nel 1921

5.4 Serbia-Croazia-Slovenia (dal 1 giugno 1929 Jugoslavia): T19, T21, T36, T38 presero il nome D1-4 sino agli anni '24/25, poi D2 sino al 1945 da questa data non si hanno più notizie. T60T, T61T, T69F, T54T ribattezzate rispettivamente T9-12 furono smobilitate nel 1924.

T76-T79 furono prese in carico dall'Italia come T1-4; la T1 rimase italiana sino al 7 dicembre 1943, poi passò alla Croazia con la stessa denominazione, rimase in servizio presso la Marina iugoslava sino al 1959; la T2 fu smobilitata e demolita nel 1939, la T3 rimase italiana sino all'aprile '41, il 16 novembre '43 passò alla Germania ed il 15 agosto 1944 entrò in servizio come TA48, fu affondata il 20 febbraio 1945 nel porto di Trieste durante un bombardamento. Riportata a galla nel 1946 fu venduta per essere demolita nel 1947. La T4 fu perduta nel 1932 dopo essersi incagliata.

T87F, T93F, T96F, T97F, furono prese in carico dall'Italia con la denominazione T5-8, La T5 rimase all'Italia sino all'aprile del 1941, dal 7 dicembre 1943 passò alla Croazia con la stessa denominazione poi dal 1945 alla Jugoslavia con distintivo ottico CER sino al 1963, fu poi demolita. La T6 l'11 settembre 1943 si riparò a Cesenatico. La T7 dopo l'armistizio del 1943 fu presa dai Croati, il 25 giugno 1944 una forza navale mista tedesco-croata ingaggiò battaglia con forze inglesi e la torpediniera si arenò - perdita totale; la T8 passata dall'Italia alla Croazia il 10 settembre 1943 fu colata a picco a Ragusa (Dubrovnik) da bombe tedesche.



**TORPEDINIERE T5 – T8** da 250 t. (ex Jugoslave, ex A.U.)

5.5 Romania: 74T, 75T, 80T, 81T, ribattezzate rispettivamente VIFORUL, VARTEJUL, VIJELIJA, SBORUL, le prime due furono colpite, la terza rimase in servizio e fu demolita negli 1959/60.

82F, 83F, 84F ribattezzate rispettivamente NALUKA, SMEUL, FULGERUL ebbero la seguente sorte: la prima fu affondata nel mar Nero da aerei sovietici nel 1944, la SMEUL rimase in servizio sino al '58 e fu demolita negli 1959/60; la terza l'8 febbraio del 1922 investita da un forte uragano durante un trasferimento verso le coste turche si capovoltò, perdita totale.

5.6 Grecia: 92F, 94F, 95F con i rispettivi nuovi identificativi PROUSSA, PANORMOS, PERGAMOS. La prima, dopo i grossi danni avuti presso Corfù a causa di un attacco aereo tedesco il 4 aprile del 1941, fu autoaffondata dall'equipaggio; la seconda si incagliò nel marzo del 1928 presso l'isola di Aegina - perdita totale; la terza si autoaffondò.

Tb98M, 99M, 100M ribattezzate rispettivamente KYZIKOS, KIOS, KIDONIA, la prima e la seconda si autoaffondarono il 25 aprile 1941 nell'arsenale navale di Salamina dopo aver subito gravi danni a causa di una incursione aerea; la terza fu affondata presso l'isola di Zacinto da aerei tedeschi il 26 aprile 1941.



5.7 Portogallo: 85F, 86F, T88-91F vennero ribattezzate rispettivamente ZEZERE, AVE, CAVADO, SADO, LIS, MONDEGO; ZEZERE e CAVADO si arenarono sulle secche nelle acque algerine mentre erano a rimorchio del rimorchiatore PATRAO LOPEZ durante il trasferimento da Venezia a Lisbona il 29 dicembre 1921 e andarono perse; AVE lasciò Venezia il 21 marzo 1921 e raggiunse Lisbona il 5 maggio 1921, fu messa in disarmo il 30 luglio 1940, anche LIS, unitamente all'AVE, fece lo stesso tragitto nelle stesse date, fu rimessa in efficienza il 31 dicembre 1921 e messa in disarmo il 6 aprile del 1934. SADO partì da Venezia con AVE e LIS ma raggiunse Lisbona il 5 agosto, fu messa in disarmo anch'essa il 30 luglio 1940, MONDEGO lasciò Venezia con le altre unità della classe ed arrivò a Lisbona con la SADO, fu messa in disarmo il 14 gennaio 1938.

## 6 Sommergibili:

6.1 Italia: U1, 2, 11, 15, 17 demoliti a Pola, U5, 21, 28, 32, 40 demoliti a Venezia, U27 demolito a Fiume (Rijeka), U10 a Trieste, U29 non si conosce il cantiere dove è stato demolito.

6.2 Francia: U4, 23, 31, 41, 43, 47 furono demoliti.

### Naviglio speciale:

6.3 Inghilterra: posamine CHAMAELEON, SALAMANDER venduti ad un cantiere di Messina per essere demoliti

6.4 Francia: posamine BASILISK

6.5 Italia: nave appoggio torpediniere GAA (ex NDL FUERST BISMARCK, ex russa MOSKOWA) acquistata nel 1919 dalle ferrovie italiane, nel 1920 fu presa a noleggio dalla società Cosulich S.T.N. che la ribattezzò SAN GIUSTO e la adibì al trasporto degli emigranti verso gli Stati Uniti, dopo il primo viaggio nel 1921 non ne seguirono altri, fu demolita nel 1924. Nave appoggio PELIKAN, la KRONPRINZESSIN ERZHERZOGIN STEFANIE tolse le armi la unità furono adibite ad alloggio, vennero demolite a Trieste nel 1926. Le carboniere di squadra POLA e TEODO, ribattezzate FIANONA e BARBARINA il rifornitore VEST (ex ELELKA) ribattezzato MARTE, lo yacht ammiragliato LACROMA (ex cacciatorpediniere TIGER) poi demolito. Gli Yacht a ruote MIRAMAR e TAURUS furono demoliti, il NIRVANA ribattezzato MARECHIARO sino al 1928 denominato AURORA fu affondato da un siluro tedesco nella base di Taranto il 11 settembre 1943.

Il bellissimo yacht DALMAT subì diversi cambiamenti di nome FATA, poi dal 1943 VILA, nel 1945 ORJEN, poi ISTRANKA utilizzato come ristorante galleggiante a Spalato (Split) esistente ancora nel 1998 e posto in vendita. Il DALMAT è rimasto l'unico cimelio della possente flotta austro-ungarica., fu costruito nei cantieri San Rocco di Trieste nel 1896. Il suo momento d'oro fu nel 1914 quando fu utilizzato per trasportare la salma dell'arciduca Francesco Ferdinando, assassinato a Sarajevo, che ritornava a Vienna via Trieste.

Alcuni collezionisti italiani erano interessati a rimettere l'unità allo stato originale ma il Governo iugoslavo decretò il DALMAT tesoro nazionale. Tra questi il deputato Gianfranco Cozzi di Genova importantissimo, collezionista di "naviglio" storico, ha restaurato oltre 100, yacht incluso il TRITON di Brigitte Bardot.

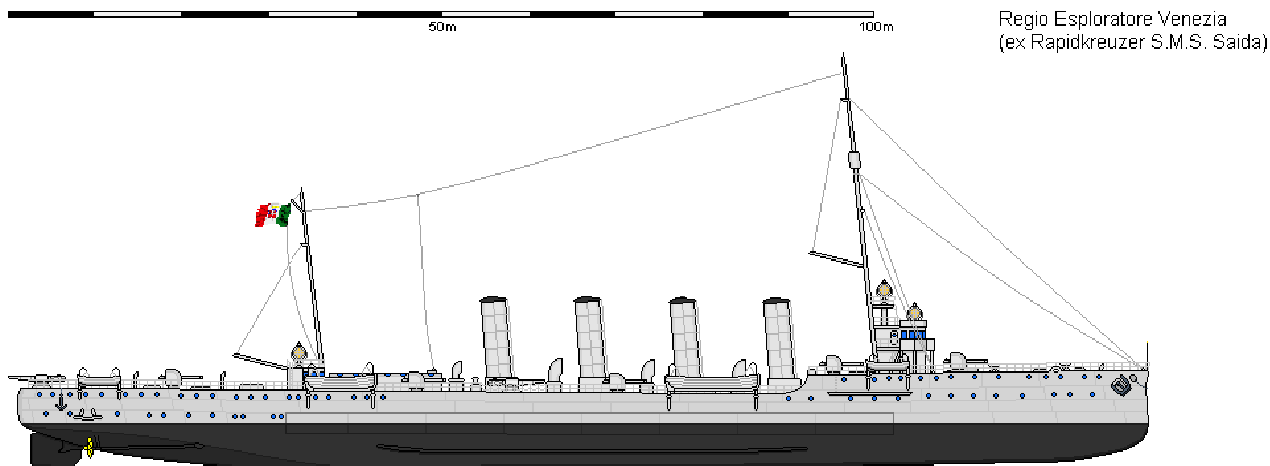
Le trattative con il governo iugoslavo andarono per le lunghe, siamo nel 2003, il deputato spese un totale di 5 milioni di euro ma del DALMAT non se ne seppe più nulla da quando fu spostato da Spalato.

Lo yacht LUSSIN (ex-cacciatorpediniere) ribattezzato SORRENTO, fu utilizzato nel Golfo di Napoli, fu demolito nel 1928. Le unità di salvataggio HERCULES ribattezzato TESEO affondò il 31.12.1931 in una burrasca, la PLUTO poi italiana VOLOSCA, il guardiacoste in legno MARS (ex casamatta della TEGETTHOFF).

WIEN, ribattezzata prima VIENNA e poi PO.

7.4 SHS (dal 6.1.1929 Jugoslavia): il guardiacoste in legno KRONRINZRUDOLF, ribattezzato KUMBOR nel 1922 fu venduto per essere demolito. Nave alloggio KAISER MAX, ribattezzata prima TIVAT poi NERETVA, demolita nel 1927. La nave officina CYCLOP, ribattezzata PERUN, l'unità di salvataggio GIGANT demolita nel 1929.

## REGIO ESPLORATORE VENEZIA GIA' S.M.S. SAIDA



Regio Esploratore Venezia  
(ex Rapidkreuzer S.M.S. Saida)



Il VENEZIA in navigazione – (1,50x1,10) olio del pittore Turati (p.a.)



Il VENEZIA nella baia di Smirne – foto (p.a.)



### MOTTO

**VINDEIX POST FATA RESURGO**

**CUSTOS ET ULTOR**



MOTTO: **“POST FATA RESURGO”** RISORGO DOPO IL FATO AVVERSO è l'antico motto della Fenice, l'uccello leggendario egizio. Per il **“VINDEIX”** VINDICE applicato intenzionalmente ad una nave già appartenente alla Marina austroungarica e ribattezzata col nome VENEZIA.

**“CUSTOS ET ULTOR”** CUSTODE E VENDICATORE (simile al SAN MARCO – “CUSTOS VEL ULTOR”) –questo motto fu trovato su una osella veneta (medaglia avente corso anche come moneta).



Il VENEZIA in bacino San Marco - 1920  
(foto p.a.)



Modellino dell'esploratore VENEZIA scala 1/400  
costruito da Giovanni Vendramel - (p.a.)



Ho fatto il giorno della festa a Venezia, dalla  
 festa dell'altare di piazza. Poco a poco  
 con l'illuminazione della Cappella dove  
 erano i soldati morti (come i morti) così  
 con un colpo di questo fuoruscivola  
 e si vide la festa e si fotografò il  
 momento in cui si consegnò la bandiera  
 ai soldati al centro del portico  
 = Grande festa del momento  
 (Ritornate a casa) del vostro ufficio il 1923  
 M. 23

Gentile  
 Angelina Mangano  
 Via Sesto 42  
 Corsico  
 (Milano)



Venezia: festa del Redentore – consegna della bandiera di combattimento (notare sul verde la scritta R.E. VENEZIA (prop. autore)

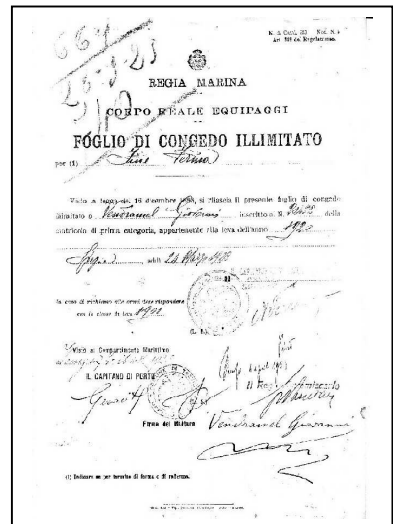
Il SAIDA venne ceduto all'Italia e posto in squadra il 19 settembre 1920 e prese il nome di VENEZIA, il 5 luglio 1921 fu sottoposto ai lavori e riparazioni delle macchine. Prese il mare e dal 31 dicembre al 3 gennaio 1922 fu sotto il Comando del Dodecaneso a Marmarica . Dal 16 al 30 aprile protesse le truppe italiane durante la guerra greco-turca, dal 14 maggio al 31 agosto fu a Smirne (Izmir). Dal 1 al 4 settembre a Rodi e di nuovo a Smirne, dal 5 settembre 1922 al 18 marzo 1923. Rientrò a La Spezia per lavori il 21 marzo passando da Messina. Il 1 novembre fu messo nel Gruppo Esploratori, il 1 dicembre 1925 rientrò in servizio e il giorno 8 gennaio 1926 si trasferì a Taranto per partecipare ad una missione speciale nelle colonie italiane con a bordo il Ministro delle Colonie. Il 16 marzo a Derna/Libia dove sbarcò il Ministro, il primo aprile a Bengasi, il 4 rientrò a Napoli. Da 11 al 16 aprile 1926 di nuovo a Tripoli, dal 20 al 24 a Malta e poi ancora a Napoli. Il 25 marzo 1927 partì per una missione speciale in Etiopia con a bordo il duca degli Abruzzi, il 5 maggio a Massaua, il 14 a Assab, il 15 a Gibuti dove il duca degli Abruzzi sbarcò per Addis Abeba, ritornò a Gibuti e poi toccò Massaua per rientrare a Napoli il 10 giugno. Il 26 novembre partì per una crociera toccando diversi porti; il 3 dicembre a Taranto, dal 5 marzo del 1928 a la Spezia dove venne inserita nella divisione torpediniere come nave appoggio e con la divisione partì per manovre nel sud mediterraneo. Dal 3 giugno al 21 ottobre rimase in Egeo, venne poi posto nella divisione “ forze esploratrici” della riserva nel sud Adriatico. Il 4 luglio 1930 fu tolta dalla divisione e ancorò nel porto di Genova dove sino al 15 marzo 1935 funse da nave alloggio, venne demolito nel 1937.



Giovanni Vendramel classe 1901 (1920)



scatto con il commilitone Pasquale (1921)



Congedo (1923)



Il rombo del cannone austriaco tuonava alle porte della città di Treviso, sulle mura di Fra Giocondo, S.M. il Re con il suo S.M. osservava l'avanzata nemica. La gente spaventata fuggiva da una città che si credeva da un momento all'altro capitolasse sotto la furia delle armate asburgiche. La famiglia Vendramel su ordine delle autorità dovette abbandonare la casa di via Dotti 8 che venne poi bombardata, la destinazione era nel milanese. Mio papà con i genitori e i fratelli prese il treno in direzione Milano, per un *qui pro quo* non raggiunsero il paese di destinazione ma arrivarono a Corsico, dove trovarono ospitalità presso la famiglia di mia mamma. A fine guerra i Vendramel ritornarono a Treviso dove Giovanni frequentò le scuole serali sempre con encomio e medaglie d'oro, nel 1920 Giovanni di Giovanni fu chiamato alle armi. Dopo un corso per torpediniere-elettricista nella base di Pola sul "Ferruccio", fu destinato sul "Venezia", come elettricista e con il compito di istruire gli analfabeti il cui numero, anche sul "Venezia" non era trascurabile oltre che far scuola a loro era anche il loro "scrivano" per le missive a casa.



Bronzo scultore Brocca (1920) (proprietà autore)

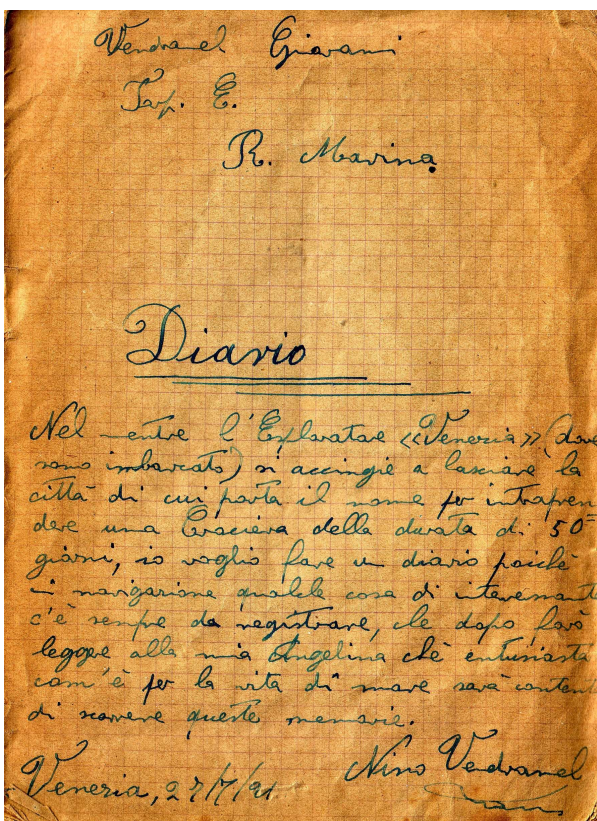
La R.N. LIBIA partiva per una crociera che prevedeva la circumnavigazione della terra, (5 febbraio 1921–15 febbraio 1923 – miglia percorse 44.185), il Vendramel fece richiesta di poter far parte dell'equipaggio ma il comandante del "Venezia" la respinse perché non aveva modo di trovare in brevissimo tempo un sostituto elettricista e tanto meno un "maestro" per gli analfabeti. La prima occasione persa, la seconda sarà la crociera andata in fumo per avaria del Venezia.



Modellino dell'incrociatore LIBIA costruito da G. Vendramel // 1/200 (p.a.)



La circumnavigazione della R.N. LIBIA



*"...Sul Venezia sono imbarcati 100 allievi meccanici. Il giorno 30 alle ore 20,00 si sono bruciate due caldaie. La temperatura sotto coperta è di circa 75° e il personale di macchina è colpito da malore il mio amico Gobbo da asfissia. La nave è in balia di se stessa, vengono mandati messaggi rtl, ma al momento nessuna risposta. Siamo fermi in mezzo al mare da 9 ore e scarsi di carbone e di acqua. Alle ore 11,00 del 31 sono state spente tutte le caldaie tranne una per alimentare l'apparato elettrico. Uno dei nostri proiettori continua a segnalare per attirare l'attenzione dei soccorsi che dovrebbero arrivare. Alle ore 24,00 ci ha raggiunto una torpediniera, che aveva ricevuto il segnale ma non può darci aiuto. Il 1 agosto alle ore 4,00 ci ha raggiunto il Corazziere che avvisa che due rimorchiatori stanno arrivando. Il comandante ha inviato i C.T. incontro ai rimorchiatori per fargli da battipista. Il comandante alle ore 9,00 decide di sparare una salva di 15 colpi di cannone..."*

dal diario di Giovanni Vendramel (proprietà autore)



Crociera saltata, gli allievi meccanici furono trasbordati sul CORAZZIERE. Il VENEZIA fu rimorchiato alla velocità di 4 miglia, nel tragitto verso Crotone, il porto più vicino, anche l'ultima caldaia si spense, tutta la nave rimase al buio senza possibilità di comunicare. L'equipaggio per lavarsi dovette chiedere acqua al rimorchiatore. Giunti a Crotone, La R.N. FERRUCCIO, (dove il Vendramel aveva fatto il corso e gli esami per Torpediniere elettricista) che imbarcava gli allievi dell'Acc. Navale, ricevette l'ordine dal Ministero Marina di rimorchiare il VENEZIA sino a Taranto, accompagnato inoltre da due rimorchiatori, dove giunse il 4 agosto alle ore 11,00 .

Il 31 dicembre 1921 il "Venezia" partì per il Levante, giunse in Asia Minore (Marmarice) il 3 di gennaio del 1922 dove assunse il Comando Navale Superiore del Dodecaneso. Raggiunse la base di Rodi il 28 febbraio e da lì partì subito per visitare alcuni porti fra i quali Adalia, Makri, e Scalanova. Dal 16 al 30 aprile assunse il Comando delle operazioni per l'evacuazione delle truppe italiane in Anatolia, l'equipaggio si distinse in tale compito. Trasferitosi a Smirne il 14 maggio vi rimase sino alla fine di agosto, rientrò a Rodi il 1 settembre, il 5 tornò a Smirne come nave stazionaria. La Turchia, a differenza della situazione di tolleranza che si era stabilita nel vecchio impero, per una grande mescolanza di gruppi etnici, era in balia della ribellione dei giovani turchi (nazionalisti) che non gradivano più etnie diverse. I nazionalisti misero a ferro e a fuoco i quartieri greci, incendiarono Smirne e i greci vennero buttati a mare. La situazione in Asia Minore si aggravò ed esplose. Il VENEZIA di stanza in acque turche, fu comandato alla difesa delle isole del Dodecaneso e dei nostri connazionali che là risiedevano, partecipò al salvataggio di molti naufraghi che fuggivano dall'incendio della città turca. L'unità dovettero stare al largo, con uno sforzo immane, le lance di salvataggio recuperarono in mare i superstiti. Il Vendramel scattò oltre 150 fotografie durante l'incendio e l'opera di salvataggio, che costituiscono un importante documento storico della presenza della R. Marina nell'opera di salvaguardia e di soccorso alle popolazioni.

Un altro esempio di tempestivo intervento alle popolazioni da parte della R.M. fu l'evacuazione dell'esercito serbo nel periodo tra il dicembre 1915 ed il febbraio 1916, un'operazione di salvataggio di grande perizia che ebbe l'elogio delle Potenze alleate.



L'incendio di Smirne – Il salvataggio dei profughi – La città distrutta (foto di proprietà dell'autore)



★ REGIA MARINA ★

★ REGIA MARINA ★

★ R. ESPL. VENEZIA ★

Mentre i profughi salvati e raccolti nelle nostre Navi, col cuore straziato, avevano la distruzione delle loro case e dei loro beni.  
Smirne, Settembre 1922.

La via principale, cioè quella portuale il mare dopo il disastro. Si vedono ancora, dai profughi, colle loro manoviere in mano alle stive.  
Smirne, Settembre 1922.



L'incendio di Smirne – (foto di proprietà dell'autore)



Stampa postale con timbro di Smirne e indirizzi: Venezia, Tipografia Junimar, Comandante, Ponte S. Barnaba, (Italia) Corvito.  
Smirne, 23/11/22  
Carissimo papà,  
Ritornando a mandarti delle cartoline di Smirne piedi non hanno più valore ormai da la città è distrutta. Invece t'invio queste fotografie di Kemal Barasa, cioè il capo dell'esercito e governo turco che non fine i greci, e che sposò la guerra. Albaraccionisti con affetto tuo figlio



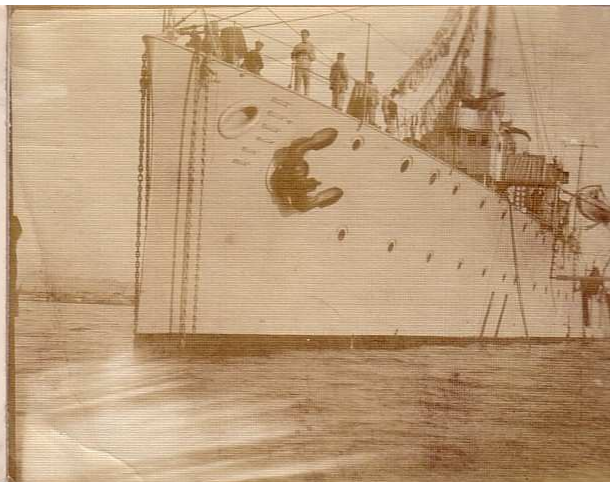
KEMAL PASCIA' – il padre della Patria (documenti di proprietà dell'autore)

Il comandante visita i resti della città  
L'ufficiale di macchina e i fuochisti





Smirne distrutta (foto di proprietà dell'autore)



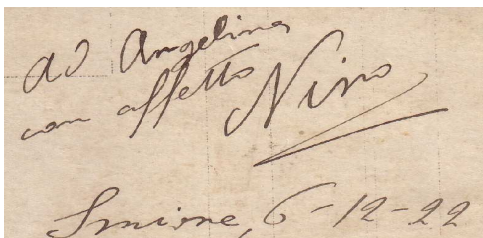
Il Venezia alla fonda dinnanzi a Smirne (proprietà dell'autore)



1



2



3

Vita di bordo – foto inviate a casa (foto di proprietà dell'autore)

Foto 1 - Giovanni Vendramel (primo a sinistra)

Foto 2 - (secondo in piedi da destra)

Foto 3 – retro della foto 1

Finita la ferma di tre anni Giovanni Vendramel tornò borghese, il 5 agosto 1926 sposò la fidanzata Angelina Maggioni, la famiglia si stabilì a Corsico. Dal matrimonio nacquero quattro figli Giuseppe, morto subito, Maria (Mariuccia), Antonio e Angelo a loro trasmise l'amore per l'Italia e per la Marina. Giovanni ebbe la soddisfazione di vedere indossare il solino i figli Antonio e Angelo, i nipoti Andrea (figlio di Antonio) e Giovanni (figlio di Angelo). Spese la sua vita nei sodalizi cooperativistici in aiuto dei soci, nel 1968 fu uno dei fondatori del Gruppo A.N.M.I. di Corsico dove sino alla sua dipartita fu attivo collaboratore e decano del Gruppo. Nel 1974, dopo anni di ricerche, Giovanni e l'amico Pasquale si ritrovarono a Livorno dopo 53 anni dalla ferma. Nel 1983 ricevette l'onorificenza di cavaliere O.M.R.I.. Nel 1995, un improvviso lutto in famiglia, incomprensibile a suo giudizio, fu la causa della sua resa e, un mese dopo, all'età di 94 anni lasciò tutti noi avendo sempre nel cuore la fede in Dio e l'amore per la Marina.



1969 – INAUGURAZIONE SEDE ANMI - CORSICO  
al centro con vestito blu il decano Giovanni  
Vendramel, al suo fianco destro il P.N. amm. Cuzzi.

FONTI: libera traduzione dell'articolo di Erwin F. Sieche edito nel 1997 –Vienna (incluse la bibliografia da lui utilizzata)

Ufficio Storico della Marina:

Gli incrociatori italiani (ed. 1967)

I cacciatorpediniere italiani (ed. 1966)

Le torpediniere italiane (ed. 1964)

I sommergibili italiani (ed. 1968)

La Guerra Marittima dell'Italia di Guido PO (ed. 1934)

La Marina italiana nella guerra europea – volume I (ed. 1916)

Raspa Antonio: profili degli esploratori classe Helgoland (Brindisi –Venezia – Thionville)

Addì, diciassette del mese di aprile duemilaundici