

Associazione Marinara "Aldebaran"
Trieste

Aldo Cherini

**La Marina Mercantile di bandiera A.U.
nella guerra 1914-1918**

Piroscafi in disarmo nel lago di Proclan
(Sebenico)



Quaderno AMA n° 66/94

* *

Lo scoppio della grande guerra nell'agosto del 1914 creava non pochi problemi alla marina mercantile di bandiera austro-ungarica che, con l'entrata nel conflitto dell'Italia (maggio 1915), doveva sospendere in gran parte ogni attività commerciale anche nelle acque dell'Adriatico.

Marina di buona consistenza quantitativa e qualitativa con navi da passeggeri, miste, da carico generale e particolare, veniva utilizzata, com'era da attendersi in caso di conflitto, in più gruppi o classi secondo le necessità dell'impiego. Un primo gruppo veniva assegnato a compiti di trasporto come navi ausiliarie considerate unità militari. Un secondo gruppo, passato alle dirette dipendenze della i.r. Marina da guerra, era formato principalmente da piccole navi armate e con bandiera militare, che venivano impiegate in compiti di pilotaggio attraverso i campi minati ovviamente non contrassegnati da segnali oppure come unità di guardia costiera e scorta.

Nei due ultimi anni delle operazioni sul fronte italiano, il movimento delle truppe e rifornimenti avveniva anche per via marittima con l'organizzazione detta "Aquaduct" comprendente una flottiglia lagunare (Lagunenflottille) composta da 6 piroscafi costieri e 40 natanti più piccoli. La flottiglia lagunare comprendeva anche piroscafi requisiti, complessivamente 7, armati come cannoniere contrassegnate con un numero romano.

Agli inizi del 1918 veniva costituita, infine, la "S.Flottille" destinata con 13 piroscafi armati alla ricerca dei sommergibili con l'aiuto di microfoni sottomarini.

Il compito più pesante veniva sostenuto dai mercantili requisiti per compiti di trasporto con rotte estese fino all'Albania. Questo servizio era curato dall'esercito, in seno al quale, fin dal tempo di pace, esisteva la direzione dei trasporti di mare (k.u.k.Seetransportleitung) che nella primavera del 1918 veniva trasformata in direzione del traffico dell'Adriatico (k.u.k.Adriaverkehrleitung).

Nell'agosto del 1918, tra grandi e piccoli, venivano a trovarsi impiegati 51 piroscafi.

* * *

È chiaro che molte delle navi più grandi, specialmente da passeggeri, non si prestavano ad alcuno di questi impieghi se non come navi ospedale o alloggio stazionario.

Al momento della dichiarazione di guerra dell'Italia, nel maggio del 1915, venivano a trovarsi 36 piroscafi a Trieste, 61 a Fiume e 16 a Buccari, per i quali si poneva conseguentemente il problema del disarmo al riparo delle offese belliche, segnatamente dei transatlantici e delle navi più grandi.

Le coste della Dalmazia e l'Arcipelago Dalmata offrivano, a tal fine, più di una località e la scelta cadeva principalmente sul Lago di Pròclan, presso Sebenico, in posizione assai riparata, facilmente difendibile e vicina ad un centro urbano di non scarsa importanza.

L'accesso non era molto agevole e ciò costituiva un motivo di più per la scelta di quella località.

Dal Canale di Sebenico, che correva parallelo alla costa da N.O. a S.E., s'imboccava circa a metà dello stesso, oltrepassato l'isolotto di S.Andrea col suo vecchio forte veneziano, il Canale di S.Antonio, una specie di gola lunga un miglio e mezzo e larga non meno di 140 m. con rive ripide e boschive e con fondale di 40 m.; due stazioni di segnalazione disciplinavano il traffico che doveva svolgersi a moto lento.

Lasciata a dritta la baia e la città di Sebenico, si risaliva il fiume Cherca, che scendeva con corrente generalmente non forte tra due sponde ripide e rocciose lungo i 17 chilometri del percorso con fondale non inferiore agli 8 metri fino al Lago Pròclan, detto anche Scardonio; agevole la navigazione tranne nella parte finale dove, dopo l'accostata a dritta in corrispondenza della Punta Trisca, doveva farsi con molta precauzione una seconda e più brusca accostata in corrispondenza della Punta San Giuseppe dove, per facilitare la manovra alle navi più grandi, una "cravatta" in catene con due maniglioni poteva accogliere cavi da toneggio. Salmastro d'acque, il lago presentava le rive sparse di punte, valli, secche e scogliere, ma al centro i fondali toccavano dagli 11 ai 19 metri con ancoraggi generalmente buoni seppur battuti dalla bora e dallo scirocco, per cui non mancarono taluni incidenti con danni. Vedi il caso, ad esempio, del piroscafo "Helouan", che, il 17 novembre 1917, doveva partire per Pola quale nave appoggio e alloggio dei sommergibilisti germanici ma che, investito da un vento tempestoso, veniva fatto deviare con la poppa sotto costa subendo danni a carico di entrambe le eliche e al timone, per cui, in sua sostituzione, veniva mandato a Pola il "Wien".

In questo ambiente assai caratteristico (è appena il caso di accennare alle pittoresche cascate del fiume Cherca a due miglia a monte di Scardona) venne a concentrarsi un numero inusitato di navi mercantili. Secondo quanto pubblicato da Wladimir Aichelburg (*Die Handelsschiffe Österreich-Ungarns im Weltkrieg 1914-1918*, H.Weishaupt Verlag, Graz, 1988), il 20 novembre 1915 se ne contavano 42 del Lloyd Austriaco, 19 della società fiumana di navigazione Adria, 11 della

Dalmazia, 7 della società Austro-Americana, 4 della Ragusea, 3 della G.Jellich, 3 della Napried, 2 della Tripovich, 2 della G.Cossovich, 2 della Lussino, ed 1 per ciascuno degli armamenti Gerolimich, Perseveranza e G.Bielich.

Si vedevano ancorate a gruppi fianco a fianco di 2,3,4 o 5 unità, le più piccole presso il villaggio di Uruglie, alla riva meridionale, con qualche rimorchiatore e la vecchia "Donau" quale unità militare di guardia. Un totale di ben 97 unità con 892 uomini d'equipaggio.

Altri concentramenti di piroscafi in disarmo si trovavano, inoltre, nella baia di Novigrad, distribuiti in quattro ancoraggi con 38 unità con 258 uomini, in prevalenza della società di navigazione Ungaro-Croata.

Concentramento, quello di Pròclan, da attirare l'attenzione, e fortunatamente documentato da una serie di fotografie, scattate dall'allora giovane capitano Muiesan dell'Austro-Americana, e dall'altrettanto giovane disegnatore Paolo Klodic, agli albori della sua carriera di funzionario di porto e prolifico pittore navale.

Si verificava, anche, un notevole movimento tra piroscafi che venivano requisiti per vari impieghi, per lo più temporanei, specialmente nel traffico tra Fiume e l'Albania, che solo nella prima parte si svolgeva al sicuro tra le isole dalmate, o come navi ospedale o navi alloggio a Pola e Cattaro, o deposito per munizioni e combustibili. È così che si verificarono alcune perdite per incidenti di navigazione o attacco militare avversario, come nel caso dell'"Oceania" dell'Austro-Americana, del piroscafo "Sarajevo", dell'"Albanien" e del "Bregenz" del Lloyd Austriaco. Ma buon numero di essi rimaneva inattivo per tutta la durata della guerra.

PIROSCAFI DESTINATI AL DISARMO A PROCLAN NEL 1915

Lloyd Austriaco

"Abbazia", "Albanien", "Adelsberg", "Baron Beck", "Baron Call", "Baron Bruck", "Bregenz", "Bruenn", "Carinthia", "Cleopatra", "Dalmazia", "Elektra", "Euterpe", "Galicia", "Gablonz", "Graz", "Hungaria", "Helouan", "Habsburg", "Karlsbad", "Linz", "Leopolis", "Melpomene", "Maria Theresa", "Meran", "Metcovich", "Nippon", "Palacky", "Prinz Hohenlohe", "Persia", "Praga", "Sarajevo", "Salzburg", "Stambul", "Styria", "Scutari", "Trieste", "Tirol", "Vindobona", "Wien", "Tender 1", "Tender 20".

Adria

"Arpad", "B.Kemeny", "Balaton", "Carola", "F.J.Kiraly", "Ferencz Ferdinand", "Jokai", "Kassa", "Kalman", "Kiraly", "Kolozsvar", "Lederer Sandor", "Matyas Kiraly", "Rakoczy", "Sapary", "Szent Laszlo", "Szent Istvan", "Szeged", "Zrinyi".

Dalmatia

“Adria”, “Cetina”, “Dinara”, “Makarska”, “Nada”, “Neretva”, “Split”, “Tommaso”, “Velebit”, “Vodice”, “Zrmanja”.

Austro-Americana

“Belvedere”, “Gerty”, “Giulia”, “Kaiser Franz Josef I”, “Maria”, “Marianne”, “Oceania”.

Ragusea

“Lovrjenac”, “Lokrum”, “Petka”, “Zaton”.

Napried

“Bosanka”, “Dubac”, “Lapad”.

G.Jellich

“Leopoldina”, “Maria Immacolata”, “Srgj”.

Tripovich

“Arcadia”, “Venezia”.

G.Cossovich

“Olimpo”, “Proteo”.

Lussino

“Tirreno”, “Adriatico”.

Gerolimich

“Baltico”.

G.Bielich

“Mrav”.

Perseveranza

“Perseveranza”

* * *

La guerra tra l’Austria-Ungheria e l’Italia cessava il 3 novembre 1918 con la sottoscrizione dell’armistizio entrato in vigore nel pomeriggio del giorno dopo.

La marina militare italiana dava subito attuazione ad un vasto piano di occupazione o presenza di unità navali nei porti e nei punti eminenti lungo tutto l’arco delle coste istriane e dalmate. Due di queste unità arrivavano a Sebenico il 6 novembre seguite, il giorno dopo e successivamente, da altre cinque unità al comando del contrammiraglio Leopoldo Notarbartolo quale commissario provvisorio della Dalmazia munito di pieni poteri civili e militari. Egli inviava al comando in capo di Brindisi un rapporto segnalando, tra l’altro, che alla fonda nel lago di Proclan erano state trovati i seguenti piroscafi:

Lloyd Austriaco

“Baron Bruck”, “Elektra”, “Gablonz”, “Hungaria”, “Helouan”, “Innsbruck”, “Maria Valerie”, “Nippon”, “Prinz Hohenlohe”, “Persia”, “Trieste”, due rimorchiatori

Austro Americana

“Kaiser Franz Josef I”

Navigazione Libera Triestina

“Olga”, “Laguna”

Ung.Lev.

“Aug.Fohegno”, “Erdely”

Atlantica

“Graf K.Heraen”, “Kossuth Fereny”

Tripovich

“Bellanoch”, “Arcadia”

Indice di un notevole movimento avvenuto tra le navi nel corso degli anni di guerra. Da notare che alcuni nomi erano stati riportati con grafia errata o storpiata (qui corretta) come, ad esempio, il “Gablonz” divenuto “Gatlantz”.

Si poneva tosto il problema dell’assegnazione di questi piroscafi (con i piroscafi trovati nelle altre località) alle bandiere mercantili delle potenze vincitrici della guerra come risarcimento per le perdite da loro subite durante il conflitto. Non senza attriti e contrasti per cui, in via interlocutoria, i piroscafi venivano utilizzati per qualche tempo con bandiera provvisoria (bianca con fascia verde) fino al momento del raggiungimento dell’accordo dirimente.

FONTI

Istituto Idrografico della R.Marina – Portolano del Mediterraneo
Vol. 5º – Coste ed isole adriatiche orientali – Da Duino alle Baia di Ftelia. Genova, 1928.

Wladimir Aichelburg- Die Handelschiffe Österreich-Ungarns im Weltkrieg 1914-1918. H. Weishaupt Verlag.Graz, 1988.

Archivio fotografico “Aldebaran”, Trieste. (Fotografie omaggio dell’ing M. Muiesan, eseguite dal padre; disegni della collezione Petronio).

Ufficio Storico della Marina Militare – Le occupazioni Adriatiche, Roma, 1932.

1-Austro-Americana

A sinistra “Marianne”, “Giulia” e “Maria”, al centro “Francesca” e “Oceania”, a destra “Belvedere” coperto in parte dal “Kaiser Franz Josef I”.

Sotto (2), gli stessi piroscafi visti dal lato opposto.

3-“Argentina” e, dietro, “Francesca”

4-Valle di Urulje con gli scafi bianchi del “Venezia” (Tripovich), del “Lovrijenac” e del “Dubrovnik” (Ragusea)

5-Austro-Americana: “Argentina”, “Francesca” e “Oceania”

6-Il rimorchiatore “Pronta” in manovra con il “Maria” a sinistra, “Marianne” e “Giulia” a destra

7-Lloyd Austriaco

Il “Wien” di prua e “Helouan” di poppa apprestati come navi ospedale

8-Austro-Americana: Il “Kaiser Franz Josef I” e, dietro, il “Belvedere”

9-Austro-Americana

Da sinistra a destra: “Marianne”, “Giulia”, “Maria”; “Francesca”, “Oceania”; “Belvedere” coperto dalla poppa del “Kaiser Franz Josef I”

10-Il “Maria” coprente in parte il “Giulia” e il “Marianne”

11-Il rimorchiatore “Pronta” sotto il “Belvedere” che copre in parte il “Kaiser Franz Josef I”

12-Il rimorchiatore “Pronta” sotto il “Francesca”; dietro il “Kaiser” e il “Belvedere”

13-L’ “Argentina” e, dietro, il “Francesca”

14-Lloyd Austriaco

Da sinistra: “Persia”, “Gablonz”, “Vindobona”, “Trieste”, “Gisella”

15-Austro-Americana da sinistra: “Oceania”, “Argentina” e, dietro, il “Francesca”; in distanza “Maria”, “Giulia” e “Marianne”

16-Lo stesso gruppo in angolazione diversa con “Argentina” in primo piano

17-“Argentina”, “Francesca” e dietro, parzialmente coperto, “Oceania”

Carta idrografica della marina austro-ungarica