

A. BECHIS

SOTT.^{TE} DI VASCELLO

CIRCVNAVIGAZIONE

R.N. "CALABRIA"

1909-10-11

A. BECHIS

SOTT.TE DI VASCELLO

CIRCVNNAVIGAZIONE

R.N. "CALABRIA,,

1909-10-11

English Translation:

A. BECHIS / SUB-LIEUTENANT / CIRCUMNAVIGATION / R.N. "CALABRIA" / 1909-10-11



NO CONTENT

Alcune notizie sulla
R. N. Zalatonia.-

La R. Nave "Zalatonia" fu posta
in costruzione nel R. Arsenale
di Spezia nel 1893, sui piani
dell'ingegnere del Genio Navale
Eduardo Martini. È un piccolo
incrociatore protetto, assai adatto
per stazioni oceaniche e lun-
ghie permanenze all'estero.

Il metallo impiegato nella sua
costruzione è ferro omogeneo; il
fasciame, per la parte immer-
sa, è foderato di legno teak;
questo fasciame di legno è fis-
sato a quello di ferro mediante
chiodi di ferro zincato, con
testa cilindrica, avvitato sulle

Alcune notizie sulla R. N. Calabria.

La R. N. Nave "Calabria" fu posta in costruzione nel R. Arsenal di La Spezia nel 1893, sui piani dell'ingegnere del Genio Navale Edoardo Masdea. È un piccolo incrociatore protetto, assai adatto per stazioni oceaniche e lunghe permanenze all'estero.

Il metallo impiegato nella sua costruzione è ferro omogeneo; il fasciame, per la parte immersa, è foderato di legno teak; questo fasciame di legno è fissato a quello di ferro mediante chiavardette di ferro zincato con testa cilindrica, avvitate sulle

English Translation:

Some notes on the R.N. Calabria. The Royal Ship "Calabria" was laid down at the Royal Arsenal of La Spezia in 1893, to the design of the naval engineer Edoardo Masdea. She is a small protected cruiser, well suited to overseas stations and long postings abroad. The metal used in her construction is homogeneous iron; the hull plating below the waterline is sheathed in teak; this wood sheathing is fastened to the iron plating by galvanized iron bolts with cylindrical heads, screwed into the

lamiere e fermate internamente
alle lamiere stesse da un chiodo.

Il fasciame di legno è in
rapporto il fasciame di zinco.

Il fasciame di legno ha i comen-
ti liberi, senza calafataggio, al-
lo scopo di permettere all'acqua
di circolare tra legno e ferro.

La nave fu varata nel mese di Set-
tembre 1894 con le eliche a posto e
i relativi assi: fu rimorchiata nel-
la 2^a Darsena per l'allestimento.

I principali dati della nave sono:

Lunghezza totale compreso lo sperone	m. 81,20
Lunghezza fra le perpendicolari	m. 76,00
Larghezza massima fuori tutto	m. 12,71
Immersione accertata per	
carico completo	{ a prora m. 5,00 a poppa m. 5,62
Dislocamento in pieno carico. Tonn. 2680,95	

lamiere e tenute internamente alle lamiere stesse da un chiodo.

Il fasciame di legno è to. rapporto il fasciame di zinco.

Il fasciame di legno ha i commeni ti liberi, senza calafataggio, allo scopo di permettere all'acqua di circolare fra legno e ferro.

La nave fu varata nel mese di Settembre 1894 con le cliches a porto di i relativi assi: fu rimorchiata nella 2ª Darsena per l'allestimento.

I principali dati della nave sono:

Lunghezza totale compreso lo sperone m. 81,20

Lunghezza fra le perpendicolari m. 76,00

Larghezza massima fuori tutto m. 12,71

Immersione accertata per { a prora m. 5,00
carico completo { a poppa m. 5,62

Dislocamento in pieno carico. Tonn. 2680,95

English Translation:

plates and held on the inside by a rivet. The wood sheathing is separated from the iron by a layer of zinc sheathing. The seams of the wood sheathing are left open, without caulking, so as to let water circulate between the wood and the iron. The ship was launched in September 1894 with her shafts already fitted; she was then towed into the 2nd Basin for fitting-out. The ship's main particulars: Overall length including the ram: 81.20 m. Length between perpendiculars: 76.00 m. Maximum beam overall: 12.71 m. Draft at full load: forward 5.00 m, aft 5.62 m. Displacement at full load: 2,680.95 tons.

Doppi Fondi -

La nave è dotata di doppio fondo parziale, che corre dalle ordinate 7^a A alle ordinate 19^a D ed abbraccia tutto il locale delle 4 caldarie principali, più le carbonaie trasversali. Tale doppio fondo è diviso in due parti da una parete longitudinale, che si innalza sul paramerzale centrale.

Ciascun doppio fondo è diviso in quattro parti da ordinate stagne, per cui si hanno 8 compartimenti. Di questi, i due poppieri sono depositi d'acqua di riserva per le manovre; gli altri sei si ripulano sempre quando occorre per la stabilità della nave. Inoltre la nave è dotata di un

Doppi fondi-

La nave è dotata di doppio fondo parziale, che corre dalle ordinate 7 N alle ordinate 13 D ed abbraccia tutte il locale delle 4 caldaie principali, più le carbonaie trasversali. Tale doppio fondo è diviso in due parti da una paratia longitudinale, che si innalza sul paramezzale centrale.

Ciascun doppio fondo è diviso in quattro parti da ordinate stagne, per cui si hanno 8 compartimenti. Di questi, i due poppieri sono depositi d'acqua di riserva per le macchine; gli altri sei riposo sono riempire quando occorra per la stabilità della nave.

Inoltre la nave è dotata di un

English Translation:

Double bottoms - The ship has a partial double bottom running from frame 7 forward to frame 13 aft, covering the whole area of the 4 main boilers plus the transverse coal bunkers. This double bottom is divided into two parts by a longitudinal bulkhead rising from the central keelson. Each double bottom is divided into four sections by watertight frames, giving 8 compartments in all. Of these, the two aftmost are reserve water tanks for the engines; the other six are filled as needed for the ship's stability. In addition, the ship has a

ponte di protezione per tutta la
sua lunghezza: formato di dop-
pie lamiere uni fianchi, dello
spessore medio di mm 40, e di
lamiere semplici, di mm 20
di spessore, al centro. Fra il pon-
te corretto e quello di corridoio
lo spazio è suddiviso in cellule.
Tutte le cellule laterali dall'ordi-
nata H A a quella L A sostitui-
scono le carbonaie di riserva, della
capienza di Tonn. 300 e servono an-
che di protezione al galleggiamen-
to. Le rimanenti sono utilizza-
te come depositi, più le stive, del-
la capienza, di Tonn. 30.

- Apparatto motore e macchinismi ausiliari.
L'apparatto motore è costituito da

fonte di protezione per tutta la sua lunghezza: formato di doppie barriere sui fianchi, dello spessore medio di m/m 40, e di barriere semplici, di m/m 25 di spessore, al centro. Tra il ponte corazzato e quello di corridoio lo spazio è suddiviso in cellule. Tutte le cellule laterali dall'ordinata di 50 a quella di 22 A costituiscono le carbonaie di riserva. Sulla Capienza di Tonn. 300 e servono anche di protezione al galleggiamento. Le rimanenti sono utilizzate come depositi, più le stive, sulla Capienza di Tonn. 30.

- Apparato motore e macchinari ausiliari.
L'apparato motore è costituito da

English Translation:

protective belt running her whole length, made up of double armor plating on the sides, averaging 40 mm thick, and single 25 mm plating amidships. Between the armored deck and the berth deck the space is divided into cells. All the side cells from frame 50 to frame 22A serve as reserve coal bunkers, with a capacity of 300 tons, and also protect the ship's buoyancy. The remaining cells are used as storerooms, plus the holds, with a capacity of 30 tons. Propulsion machinery and auxiliary equipment. The propulsion plant consists of

due motori principali a triplice
espansione a cilindri verticali, po-
ste in camere separate ed agenti
ciascuna su una delle due eliche
della nave. Questi motori sono
serviti da quattro caldaie tubola-
ri filiariche a ritorno di piem-
ma, a semplice fronte, con tre
forni ciascuna poste in due com-
partimenti separati e con funa-
molo unico. La divisione fra i
due compartimenti di caldaie è
costituita da una paratia lon-
gitudinale stagna, che si eleva
fino al livello del ponte di corri-
doio. I due apparati motori par-
ziali, che sono costituiti ciascuno
da una delle motori e da due
delle caldaie, sono uno dall'al-

due motrici principali a triplice espansione a cilindri verticali, poste in camere separate ed agenti ciascuna su una delle due eliche della nave. Queste motrici sono servite da quattro caldaie tubolari cilindriche a ritorno di fiamma, a semplice fronte, con tre forni ciascuna poste in due compartimenti separati e con fumaiuolo unico. La divisione fra i due compartimenti di caldaie è costituita da una paratia longitudinale stagna, che si eleva sino al livello del ponte di corridoio. I due apparati motori per i quali, che sono costituiti ciascuno da una delle motrici e da due delle caldaie, sono uno dall'al-

English Translation:

two main triple-expansion vertical-cylinder engines, in separate compartments, each driving one of the ship's two propellers. These are fed by four cylindrical fire-tube (return-flame) boilers, single-fronted, three furnaces each, in two separate compartments sharing one funnel. The two boiler compartments are divided by a watertight longitudinal bulkhead rising to the level of the berth deck. The two power units - each made up of one engine and two boilers - are entirely

ho interamente distinti e completi in tutte le loro parti; ciascuno con i corrispondenti accessori e ausiliari. Però le tubolature del vapore, per quanto distinte, sono disposte in modo, che con una qualunque delle Caldaie è possibile far vapore all'una o all'altra delle motrici, indifferentemente. Le fiamme delle Caldaie sono sistimate in modo che queste possono essere adoperate a tirare naturale con boccaporti aperti e tirare forzato con compressione d'aria nei locali delle Caldaie.

L'intero apparato motore comprende pure

una grande pompa di c.

ho interamente distinte e complete in tutte le loro parti; ciascuno con i corrispondenti meccanismi ausiliari. Però le tubolature del vapore, per quanto distinte, sono disposte in modo, che con una qualunque delle caldaie è possibile dar vapore all'una o all'altra delle motrici, indifferentemente. Le camere delle caldaie sono sistemate in modo che queste possono essere adoperate a tirare naturale (con boccaporti aperti) e a tirare forzato con compressione d'aria nei locali delle caldaie.

L'intero apparato motore comprende pure

una grande pompa di co.

English Translation:

separate and complete in every part, each with its own auxiliary machinery. The steam piping, though kept distinct, is arranged so that either boiler can supply steam to either engine indifferently. The boiler rooms are arranged so they can run on natural draft (hatches open) or on forced draft with compressed air in the boiler spaces. The whole propulsion plant also includes a large pump for

saumento collocate sul ponte
di corridoio ed atte a servire an-
che la pompa d'infendio; un ver-
rifello a vapore con argano per
sospere, un verrifello da tonneggio
situato finca al centro, a prore-
ria del bof (aporto di maff-lina,
il servomotore per la manovra
del finione ed i verrifelli per
alzare le funeri.

A bordo sono poi due pompe
« Worthington » situate in corridoi
e destinate rispettivamente al ser-
vizio dell'acqua potabile e di
mare; un distillatore, tipo "An-
saldo", capace di produrre gior-
nalmente Tonn. 12 di acqua
dolce.

L'apparato motore principale fu

surrimento collocato sul ponte di corridoio esatta a servire anche da pompa d'incendio; un verricello a vapore con argano per salpare un verricello da tonneggio situato frica al centro, a prora via del boccaporto di macchina, il servomotore per la manovra del timone ed i verricelli per alzare le ceneri.

A bordo sono poi due pompe "Worthington" situate in corridoio e destinate rispettivamente al servizio dell'acqua potabile e di mare; un distillatore, tipo "Ausaldò", capace di produrre giornalmente Tonn. 12 di acqua dolce.

L'apparato motore principale fu

English Translation:

circulation, mounted on the berth deck, arranged so it can also serve as a fire pump; a steam winch with a capstan for weighing anchor, a warping winch positioned roughly amidships forward of the engine-room hatch, the steering engine for working the rudder, and winches for hoisting ashes. There are also two "Worthington" pumps on board, located below decks, for fresh water and seawater service respectively; and a distiller, of the "Ansaldo" type, capable of producing 12 tons of fresh water a day. The main propulsion plant was

progettato e costruito dalla Sitta
Hawtorn Guppy & Cⁱ di Napoli e
sistemato a bordo dalla Direzione
nelle costruzioni del I^o Dipar-
timento. I dati principali rela-
tivi ad esso sono:

Forra indifesa totale, sviluppata
a tirare naturale $IP 2412,5$

Numero di pini corrispondente... 117,75

Forra totale indifesa, sviluppata a
tirare forato $IP 4097,5$

Numero di pini corrispondente.. 137,1

— Questo quanto riguarda alla
nave in sé; dirò ora qualche
cosa su quanto riguarda la nave
come unità combattente, cioè
sui suoi mezzi di offesa e di difesa.

progettato e costruito dalla Ditta Hawthorn Guppy & C° di Napoli e sistemato a bordo dalla Direzione delle costruzioni del 5° Dipartimento. I dati principali relativi ad esso sono:

Forza indicata totale, sviluppata a tirare naturale IP 2412,5

Numero di giri corrispondente... 117,75

Forza totale indicata, sviluppata a tirare forzato IP 4097,5

Numero di giri corrispondente... 137,1

- Questo quanto riguarda alle nave in se; Dirò ora qualche cosa in quanto riguarda la nave come unità combattente, cioè sui suoi mezzi di offesa e di difesa.

English Translation:

designed and built by the firm Hawthorn Guppy & Co. of Naples and installed on board under the direction of the 5th Department's construction office. Its main figures: total indicated power on natural draft: 2,412.5 IHP, at 117.75 revolutions; total indicated power on forced draft: 4,097.5 IHP, at 137.1 revolutions. So much for the ship herself; I will now say something about her as a fighting unit, that is, her means of offense and defense.

Armamento -

L'armamento della R^e Calabria
è così costituito:

N° 4 pezzi da 152 ^{mm} A 91, dispo-
sti in coperta a dritta e
sinistra della nave, due
a poppavia del Castello, e
due a proravia del Cas-
seretto. Sono sistema.
ti su affusto a piedistal-
lo e a fulla tipo 152 A 91.

N° 6 pezzi da 120 ^{mm} A 91, disposti
quattro in coperta, e pre-
cisamente due a dritta
e due a sinistra, al fun-
fo della nave, fra quel-
li da 152 ^{mm}: gli altri
due sono disposti per chi-
glia, uno sul Castello col

Armamento -

L'armamento della R.N. Calabria è così costituito:

N° 4 pezzi da mm 152 A 91, disposti:

due in coperta a dritta e sinistra della nave, due a poppavia del castello, e due a proravia del falso seretto. Sono sistemati in affusto a piedistallo e a culla tipo 152 A 91.

N° 6 pezzi da 120 mm A 91, disposti:

quattro in coperta, e precisamente due a dritta e due a sinistra al centro della nave, fra quelli da 152 mm; gli altri due sono disposti per chiglia, uno sul castello ed

English Translation:

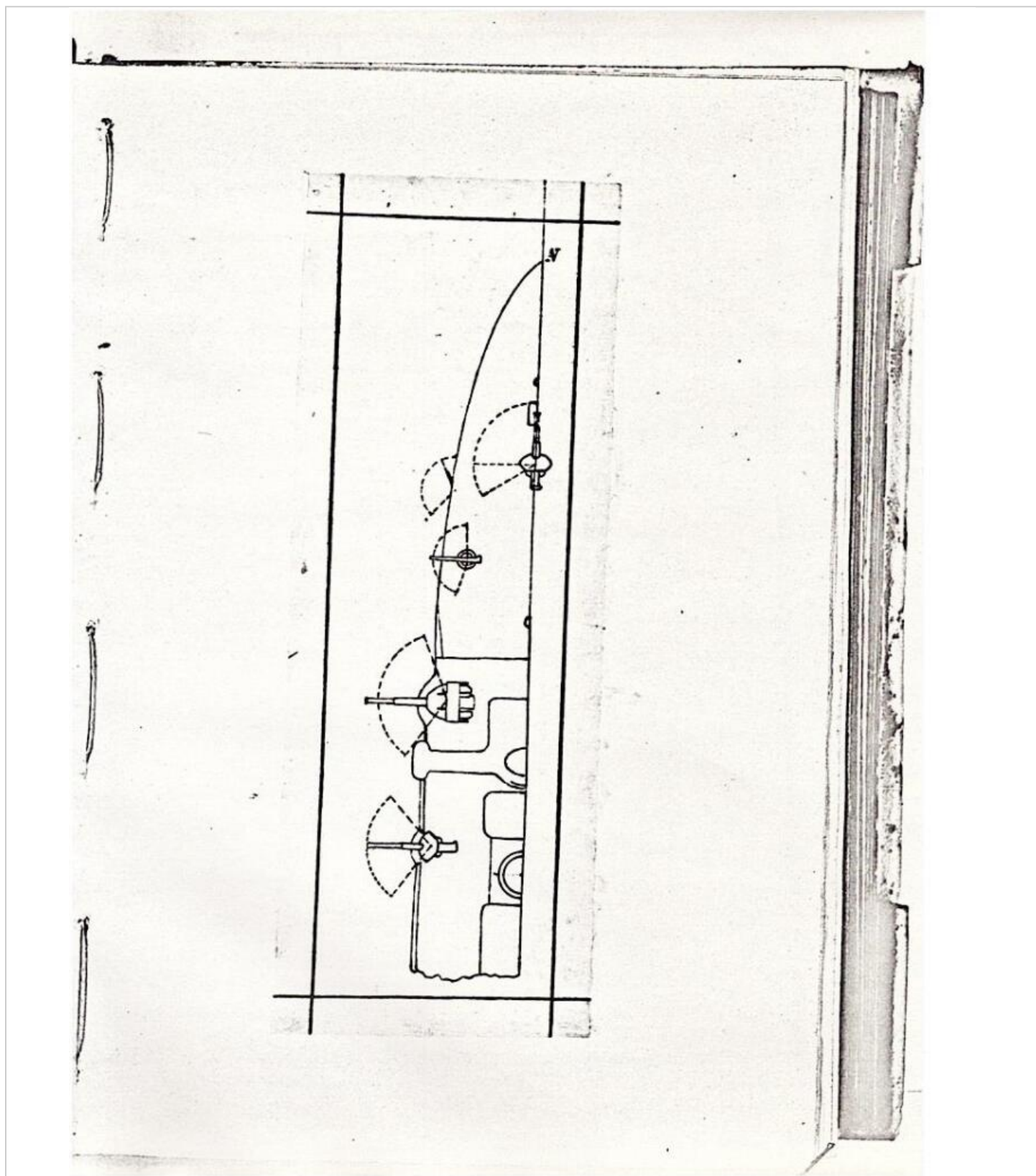
Armament - The armament of R.N. Calabria is as follows: 4 guns of 152 mm A-91, arranged: two on deck to starboard and port amidships, two aft of the forecastle, and two forward of the after superstructure. They are mounted on pedestal-and-cradle 152 A-91 type mounts. 6 guns of 120 mm A-91, arranged: four on deck - two to starboard and two to port amidships, among the 152 mm guns; the other two fore and aft, one on the forecastle and

uno sul Casseretto. I primi quat-
tro sono sistemati in barbeta: tut-
ti poi su affusti tipo 120 ^{mm} R 91.
N° 8 pezzi da 57 ^{mm} Nordenfalk, sist.
mati due sul Castello, uno
a dritta ed uno a sinistra,
a poppavia delle ancore, su
affusto automatico tipo
De Luca; due sotto il Ca-
stello, uno a Dritta, e l'al-
tro a sinistra, sotto le man-
ce delle ancore, e non in-
stati su affusti automa-
tici con soffoli d'acciaio;
due sul Casseretto a pop-
pa, a proravia delle lan-
ce, sistemati su affu-
sti automatici tipo De
Luca; due in canna del

uno nel cassetto. I primi quattro sono sistemati in barbetta: tre ti poi su affusti tipo 120 mm R 91. p.o 8 pezzi da 57 mm Nordenfelt, sistemati due nel Castello, uno a dritta e uno a sinistra, a poppavia delle ancore, su affusto automatico tipo De Luca; due sotto il Castello, uno a dritta, e l'altro a sinistra, sotto le man selle ancore, e non è fatto su affusti automatici con zoccoli d'acciaio; due nel cassetto a poppa, a prora via delle lance, sistemati su affusti automatici tipo De Luca; due in camera del

English Translation:

one on the poop deck. The first four are mounted in barbettes; three more are on 120 mm R-91 type mounts. 8 guns of 57 mm Nordenfelt, arranged: two on the forecastle, one to starboard and one to port, aft of the anchors, on De Luca-type automatic mounts; two below the forecastle, one to starboard and one to port, under the anchor-handling gear, on automatic mounts with steel bases; two on the poop deck, forward of the ship's boats, on De Luca-type automatic mounts; two in the



N

colunplis, sistemati anche essi
su affusto automatico con focco-
lo d'acciaio.

N° 2 cannoni da mm 37 H, si-
stemati sul cassero,
con affusto comune.

N° 2 mitragliere "Maxims" con
affusto a treppiede,
sistemate sul casse-
retto.

Deposit delle munizioni:-

I depositi per le munizioni so-
no quattro e cioè:-

1 Deposito principale prodiero

1 Deposito secondario prodiero

1 Deposito principale poppiere

1 Deposito secondario poppiere.

I due depositi prodieri sono se-
parati da una paratia e da

consiglio, sistemati anche essi su affusto automatico confocco lo d'acciaio.

N° 2 Cannoni da 75 M, sistemati sul cassaretto, con affusto comune.

N° 2 mitragliere "Maxim", con affusto a Treppiede, sistemate nel cassaretto.

Depositi delle munizioni.

I depositi per le munizioni sono quattro e cioè:

- 1 Deposito principale prodiero
- 1 Deposito secondario prodiero
- 1 Deposito principale poppiero
- 1 Deposito secondario poppiero.

I due depositi prodieri sono separati da una paratia sta =

English Translation:

wardroom, also on automatic steel-based mounts. 2 guns of 75 mm, mounted on the after superstructure, on ordinary mounts. 2 "Maxim" machine guns, on tripod mounts, on the after superstructure. Ammunition magazines. There are four ammunition magazines: 1 main forward magazine, 1 secondary forward magazine, 1 main aft magazine, 1 secondary aft magazine. The two forward magazines are separated by a watertight bulkhead

qua con porta a saracinesca
che si maneggia dal Deposito
principale stesso e dal corridoio.
Questi Depositi son formati da
specie di Cassoni in ferro, po-
sti sotto il ponte Corazzato.
Il rifornimento delle munizi-
oni dai Depositi alla Coperta
si effettua a mezzo di ele-
vatori a fabbrica, sistemati en-
tro apposite garritte. Gli ele-
vatori sono manovrati da ca-
vetti di acciaio con apposite
carrucole di ritorno e sono mo-
si per mezzo di molinelli a
mano sistemati nei deposti
stessi. La garritta del de-
posito principale prodiero viene
a soffiare sotto il castello, e

qua son porta a saracinesca che si maneggia dal deposito principale stesso e dal corridoio. Questi depositi son formati da specie di cassoni in ferro; posti sotto il ponte corazzato. Il rifornimento delle munizioni dai depositi alle coperte si effettua a mezzo di elevatori a gabbia, sistemati entro apposite garritte. Gli elevatori sono manovrati da cavetti di acciaio con apposite carrucole di ritorno e sono mossi per mezzo di molinelli a mano sistemati nei depositi stessi. La garitta del deposito principale prodiero viene a sboccare sotto il castello, e

English Translation:

fitted with a sliding door operated from the main magazine itself and from the passageway. These magazines are built as a kind of iron caisson, placed under the armored deck. Ammunition is supplied from the magazines to the decks by cage hoists, installed inside dedicated trunks. The hoists run on steel cables over return pulleys and are worked by hand winches installed in the magazines themselves. The trunk of the main forward magazine comes up under the forecastle, and

quella del secondario fuori del ca-
stello, a prora del locale del-
le dinamo. La garitta del de-
posito principale poppiere viene
in coperta a popparia del boc-
caporto di macchina; quella del
secondario invece sbocca in qua-
drato ufficiali.

Questo servizio di rifornimento, che
in ragione delle qualità difensi-
ve che offre la nave è suffi-
cientemente protetto, lascia al-
quanto a desiderare come velo-
cità, e ciò a causa della ristrettezza
dei mulinelli, nei qua-
li per la ristrettezza dello spazio
circostante possono agire solo 2
uomini.

Oltre alle quattro garitte sud,

quella del secondario fuori del castello, a proravia del locale delle dinamo. La garitta del deposito principale poppiero viene in coperta e poppavia del boccaporto di macchina; quella del secondario invece sbocca in questrato ufficiali.

Questo servizio di rifornimento, che in ragione delle qualità difensive che offre la nave è sufficientemente protetto, lascia alquanto a desiderare come velocità, e ciò a causa della ristrettezza dei mulinelli nei quali per la ristrettezza dello spazio circostante possono agire solo 2 uomini.

Oltre alle quattro garitte sud.

English Translation:

the secondary one's trunk comes up outside the forecastle, forward of the dynamo room. The trunk of the main aft magazine comes up on deck aft of the engine-room hatch; the secondary one's instead comes up in the officers' quarters. This supply system - reasonably well protected given the ship's defensive qualities - leaves something to be desired for speed, because the winches are cramped, and the limited surrounding space allows only 2 men to work them at once. Besides the four trunks mentioned

Sette si accede ai depositi del
corridoio per altre quattro ri-
spettive carritte di sicurezza.

Nei depositi sono pure ri-
sternati speciali avvisatori elet-
trici di sicurezza per gli aumen-
ti di temperatura.

Tubi lanciasiluri.

Le completarne la Difesa, la ve-
ce fu dotata di due lanciasiluri
luri $\frac{18115}{356}$ situati in corridoio,
a proraia del boffaporto delle
macchine, e di sei siluri di 57
sistemati tre a dritta e tre a
sinistra in corridoio, sopra le car-
tonie di ripetto. Le pompe a
comprimere necessarie pel loro ca-
ricamento sono del sistema "Bro.

Sette si accede ai depositi del corridoio per altre quattro rispettive carrette di sicurezza.

Nei depositi sono pure sistemati speciali avvisatori elettrici di sicurezza per gli aumenti di temperatura.

Tubi lanciasiluri.

A completarne la difesa, la nave fu dotata di due lanciasiluri 18115/355 situati in corridoio, a proravia del boccaporto delle macchine, e di sei siluri B 5% sistemati tre a dritta e tre a sinistra in corridoio, sopra le carbonai S. rispetto. Le pompe a comprimere necessarie per loro caricamento sono del sistema "Bro.

English Translation:

above, the magazines below decks are also reached by four further emergency escape hatches. The magazines are also fitted with special electric alarms to warn of rising temperature. Torpedo tubes. To round out her defenses, the ship was fitted with two 18-inch/355 torpedo tubes below decks, forward of the engine-room hatch, and six B-type torpedoes, three stowed to starboard and three to port, above their respective coal bunkers. The compressor pumps needed to charge them are of the "Bro-

Sherwood".

Impianto diurno - elettrico.

L'energia elettrica per servizio di illuminazione interna e di scoperta e per la ventilazione è fornita da due complessi di generatori. M. $\frac{CTS}{24}$ II $\frac{13}{65}$ sistemati in appositi locali, in coperta verso prora, quasi sotto il ponte di comando. La distribuzione di questa energia è fatta mediante un quadro provvisto di strumenti regolatori. Dal pannello partono quattro circuiti:

I Corridoi - II Trasporto forza e proiettori - III Macchina - IV Segnali.

Il circuito "Corridoi" provvede

Sherood".

Impianto ausiliario - elettrico.

L'energia elettrica per servizio di illuminazione interna e di scoperta e per la ventilazione è fornita da due complessi di generatori M 275 / 24 13 / 55 siti in appositi locali, in coperta verso prora, quasi sotto il ponte S, formando la distribuzione di questa energia è fatta mediante un quadro provvisto di strumenti regolatori. Dal quadro partono quattro circuiti:

- I Corridoio
- II Trasporto forza e proiettori
- III Macchina -
- IV Segnali.

Il circuito "Corridoio" provvede

English Translation:

therhood" system. Auxiliary electrical installation. Electric power for interior and exterior lighting and for ventilation is supplied by two sets of generators, type M 275/24 13/55, in dedicated compartments on deck toward the bow, almost under the [S] deck; distribution of this power runs through a switchboard fitted with regulating instruments. Four circuits run from the switchboard: I. Passageway, II. Power transmission and searchlights, III. Machinery, IV. Signals. The "Passageway" circuit supplies

alla illuminazione dei locali situati al Disopra del ponte di protezione. Il circuito "Trasporto forza & proiettori" aziona 4 ventilatori da 120 m.c. ed un ventilatore da 160 m.c., più due proiettori da 50 Ampères (cm. 60 di diametro). Il circuito "Macchina" provvede alla illuminazione dei locali di macchina, abitati, depositi e del latto sul ponte di comando: più le mire luminose delle artiglierie ed i fanchi delle bustole. Il circuito "Segnali" mediante un quadro generale degli interruttori, sistemato entro la Torretta Corazzata, provvede a tutti i fanchi per segnalazione e navigazione. Tutte

alla illuminazione dei locali, situati al disopra del ponte di protezione. Il circuito "Trasporto forza & proiettori" aziona N° 3 ventilatori da 120 m.c. ed un ventilatore da 160 m.c., più due proiettori da 50 Ampères (cm. 60 di diametro). Il circuito "Macchina" provvede alla illuminazione locali. Si una macchina, (caldaia), Vapori e del (catotto sul ponte di comando: più le mire luminose delle artiglierie ed i fari delle bussole. Il circuito "Segnali" mediante un quadro generale degli interruttori, sistemato entro la Torretta corazzata, provvede a tutti i fanali per segnalazione e manovra. Tutte

English Translation:

lighting for the compartments above the protective deck. The "Power transmission and searchlights" circuit runs 3 ventilators of 120 cubic meters and one of 160 cubic meters, plus two 50-ampere searchlights (60 cm diameter). The "Machinery" circuit lights the engine and boiler spaces and the chart-house on the bridge, plus the illuminated gun-sights and the compass binnacle lamps. The "Signals" circuit, through a master switchboard inside the armored conning tower, supplies all the lights used for signaling and maneuvering. All

le condutture passano, in genere, entro tubi di protezione tipo « Berckmann ».

Macchina Del Trione.

La macchina Del trione è nella sovvertita sovrastante il deposito del. le teste l'arie dei siluri, sotto il ponte di protezione. È del tipo "Forrester" ordinario a valvola differenziale. na: il movimento rotatorio dell'asse, che è mosso dalla macchina è trasmesso ad una ruota a denti, nei quali si incastrano le maglie di una catena "Galle" che trasmette il movimento al fune. Le estremità dei funi sono articolate mediante adato manico all'estremo di una barra, che mediante velle disposte a parallelogrammo determinano i voluti

le condutture passano, in genere, entro tubi di protezione tipo a Berckmann.

Macchina del Timone.

La macchina del timone è nella coverletta sovrastante il deposito delle teste cariche dei siluri, sotto il ponte di protezione. È del tipo "Forrester" ordinario a valvola differenziale piena: il movimento rotatorio dell'asse, che è mosso dalla macchina è trasmesso ad una ruota a denti, nei quali si incastrano le maglie di una catena "Galles" che costituisce il frenello del timone. Le estremità di tali funicelle sono articolate mediante adatto manicotto all'estremo di una barra, che mediante bielle disposte a parallelogrammo determina i voluti.

English Translation:

the wiring generally runs inside "Berckmann"-type protective conduits. Steering engine. The steering engine sits in the compartment above the torpedo-warhead magazine, below the protective deck. It is an ordinary "Forrester"-type engine with a full differential valve: the rotary motion of the shaft it drives is transmitted to a toothed wheel, whose teeth engage the links of a "Galle" chain forming the rudder's steering chain. The ends of these chains are linked, through a suitable coupling, to the end of a bar which, via connecting rods arranged in a parallelogram, produces the desired

apparecchiamenti del funione. Per manovra-
re il funione a vapore si hanno quat-
tro stazioni, in ognuna delle quali si
trova il relativo attionometro; esse sono
così disposte: una sul ponte di Coman-
do, una nella Torretta di Comando, una
sul Casserotto a poppa, ed una nel lo-
cale stesso della "Forrester". Piu facile
in navigazione eseguire lo scambio di
stazione di governo. Il funione può
essere manovrato, oltre che a vapore,
anche a braccia, e le due stazio-
ni di manovra sono: una sul Cas-
serotto a poppa, l'altra nel locale della
"Forrester". Adatto meccanismo per
mettere di sostituire facilmente la
manovra a braccia a quella a va-
pore. In caso di rottura della lami-
na "Galle" questa può essere sostituita

spostamento del timone. Per manovra. se il timone a vapore si hanno quattro stazioni, in ognuna delle quali si trova il relativo azionamento; esse sono così disposte: una sul ponte di comando, una nella Torretta di comando, una nel cassonetto a poppa, e una nel locale dello Scafo "Forrester". Più facile in navigazione eseguire lo scambio di stazione di governo. Il timone può essere manovrato, oltre che a vapore, anche a braccia, e le due stazioni di manovra sono: una sul cassonetto a poppa, l'altra nel locale dello "Forrester". Adatti meccanismi permettono di sostituire facilmente la manovra a braccia a quella a vapore. In caso di rottura della catena o "Galles" questa può essere sostituita

English Translation:

movement of the rudder. For steering by steam there are four stations, each with its own controls, arranged as follows: one on the bridge, one in the conning tower, one on the aft deckhouse, and one in the "Forrester" gear room. Switching between steering stations underway is straightforward. Besides steam, the rudder can also be worked by hand, from two stations: one on the aft deckhouse, the other in the "Forrester" gear room. Suitable mechanisms allow hand steering to be easily substituted for steam steering. If the "Galle" chain breaks, it can be replaced

M. S. Zulueta.

Itinerary & nights company 1909-1910-1911

En Vahia prima de l'atome Pakim

no. 2158

<i>Pakimo</i>		
<i>Porte Jinner</i>	<i>14-15 April 1909</i>	<i>228</i>
<i>Cran</i>	<i>17-23</i>	<i>510</i>
<i>Janchal</i>	<i>24 April - 1 August 1909</i>	<i>140</i>
<i>P. Thomas</i>	<i>13-27 August 1909 (Thomas)</i>	<i>2500</i>
<i>Port de France</i>	<i>28-31</i>	<i>220</i>
<i>Port of China</i>	<i>1-13 August 1909</i>	<i>255</i>
<i>Port de France</i>	<i>24 August - 15 August 1909</i>	<i>3840</i>
<i>Porte Grande</i>	<i>15-18 August 1909</i>	<i>65</i>
<i>Santos</i>	<i>19-23 August 1909</i>	<i>105</i>
<i>Montevideo</i>	<i>2-6 August 1909</i>	<i>915</i>
<i>Buenos Aires</i>	<i>7-11</i>	<i>122</i>
<i>Punta Arenas</i>	<i>11-20</i>	<i>1443</i>
<i>Shell Bay</i>	<i>20-21</i>	<i>185</i>
<i>Porto Bueno</i>	<i>21-22</i>	<i>150</i>
<i>Porte Jinner</i>	<i>22-23</i>	<i>115</i>
<i>Hale Jore</i>	<i>23-25</i>	<i>18</i>
<i>Valparaiso</i>	<i>29 August - 4 September 1909</i>	<i>950</i>
<i>Sallar</i>	<i>10-15 September 1909</i>	<i>1201</i>
<i>Panama</i>	<i>15-28</i>	<i>2280</i>
<i>L. Francisco Salisferma</i>	<i>23 October - 1 November 1909</i>	<i>2345</i>
<i>Salisferma Bay</i>	<i>(14 November per per caribou)</i>	<i>14</i>
<i>Honolulu</i>	<i>20-25 November 1909</i>	<i>2134</i>
<i>Hokkaido</i>	<i>13-17 December 1909</i>	<i>2465</i>
<i>Side Saddle</i>	<i>23-24</i>	
<i>Shanghai</i>	<i>24 December 1909 - 2 January 1910</i>	<i>1054</i>
<i>Ching-oo-oo-oo</i>	<i>5-10 January 1910</i>	<i>648</i>
<i>Shanghai</i>	<i>13 January - 16 February 1910</i>	<i>641</i>
<i>Himrod</i>	<i>17-28 February 1910</i>	<i>196</i>

N° 13.

Itineraire e milles campagnes 1809. 1810. 1811

La Plata prima et tantum Palame. mf. 2188

Palermo	14-15 Juillet 1809	550	
Porto Jamer	19-22	510	
Gran	29 Juillet - 1er Septembre 1809	143	
S. Thomas	13-22 Septembre 1809 (plumas)	2750	
Port de France	28-31	220	
Port of Spain	1-13 Janvier 1809	255	
Rio de Janeiro	27 Janvier - 15 Août 1809	3840	
Rio Grande	13-18 Juillet 1809	05	
Santos	19-29 Juillet 1809	105	
Montevideo	4-6 Septembre 1809	985	
Buenos Ayres	9-11	182	
Punta Arenas	18-20	1443	
Shell Bay	20-21	185	
Puerto Bueno	21-22	150	
Porto Fuzpeter	22-23	115	
Half fire	23-25	10	
Valparaiso	29 Septembre - 4 Octobre 1809	950	
Callao	10-15 Octobre 1809	1301	
Panama	22-28	1380	
S. Francisco California	13 Octobre - 1er Novembre 1809	3345	
California Bay	(4 semaines par jour carbone)	14	
Honolulu	20-25 Novembre 1809	2878	
Yokohama	13-17 Décembre 1809	3465	
Siete Ladrones	23-24		
Shanghai	24 Décembre 1809 - 2 Janvier 1810	1054	
Chine-orient-hou	5-10 Janvier 1810	648	
Shanghai	13 Janvier - 18 Février 1810	878	
Kimrod	19-28 Février 1810	176	

English Translation:

Itinerary and miles covered, R.N. Calabria, 1909-1910-1911. In Italy before leaving Palermo: 2,188 miles. Palermo. Porto Empedocle, April 14-15, 1909, 226 [miles]. Oran, 17-23 [April], 510. Funchal (Madeira), April 29 - May 1, 1909, 840. St. Thomas, May 13-27, 1909 [marginal note, illegible], 2,760. Fort-de-France, 28-31 [May], 220. Port of Spain, June 1-13, 1909, 255. Rio de Janeiro, June 29 - August 15, 1909, 3,840. Rio Grande, July 13-18 [1909], 65. Santos, July 19-29, 1909, 105. Montevideo, August 4-6, 1909, 985. Buenos Aires, 9-11 [August], 182. Punta Arenas, 18-20 [August], 1,443. Sholl Bay, 20-21 [August], 115. Porto Bueno, 21-22 [August], 150. Port Grappler, 22-23 [August], 115. Hale Cove, 23-25 [August], 10. Valparaíso, August 29 - September 4, 1909, 950. Callao, September 10-15, 1909, 1,301. Panama, 22-28 [September], 1,380. San Francisco, California, October 13 - November 1, 1909, 3,345. California Bay (of Nov. 4th, for coaling), 14. Honolulu, November 20-26, 1909, 2,178. Yokohama, December 13-17,

English Translation (cont'd):

1909, 3,466. Seven Islands, 13-24 [sic - likely a stop en route], - . Shanghai, December 24, 1909 - January 2, 1910, 1,054. Chinwangtao, January 5-10, 1910, 678. Shanghai, January 13 - February 18, 1910, 671. [Chefoo?], February 19-28, 1910, 176. [Note: several place names and a few figures in this table are uncertain due to the handwriting; readings have been improved against the source image but are not all certain. Earlier OCR-based renderings of this page contained several outright misreadings (e.g. "Porto Fuzpeter" is actually Port Grappler; "Half fire" is actually Hale Cove; a garbled first line was actually "In Italy before leaving Palermo").]

Saparaki	1-13 March 1910	230
Tasik	13-15 " "	59
Wma Lima	15-17 " "	125
Maji	17-19 " "	8
Haraki	19-21 " "	129
Kobe	20-25 " "	114
Oke - hato - ang	25-27 " "	129
Kare	27-30 " "	52
Hijma - Ho	30-30 " "	8
Khattastina	30-31 " "	8
Kurakatti jima	31 March - 1 st April 1910	21
Kobe	1-8 April 1910	108
Abuta	9-13 " "	240
Polthama	14 April - 13 May 1910	210
Lashu Shima	14-16 May 1910	255
Chow ang	16-15 " "	4
Sobin	15-15 " "	14
Haltakute	15-23 " "	200
Kurakatti	24-27 " "	250
Madimur ang	28 May - 1 June 1910	255
Madimur	2-21 June 1910	253
Suma's	23 June - 1 st August 1910	490
Malina	1-4 August 1910	119
Kisladu	4-8 " "	14
Karim's	10-12 " "	252
Saparaki	13-20 " "	173
Shimulpo	21-21 " "	451
Dakot - Dakot	22-30 " "	255
P. Dithur	30 August - 2 October 1910	31
Ching - rang - lao	3-6 October 1910	112
Shan - hai - Shan	6-11 " "	11
Ching - rang - lao	11-25 " "	11
Ching	26 October - 1 st November 1910	268
Chinglar	2-10 November 1910	241
Shanghai	11-19 " "	416
		5616

| Safaraki | 2-13 | Kano 1910 | 833 |

English Translation:

[This page continues the itinerary table from page 43; the earlier machine transcription of this page captured almost none of its content - it is a dense, mostly legible table extending the voyage through Japan, the Russian Far East, and northern China. Corrected reading below.] Nagasaki, March 2-13, 1910. Sasebo, 13-16 [March]. Moji, 16-17 [March]. Moji (stay), 17-19 [March]. Kobe, 20-26 [March]. Kobe-Kure (transit), 26-27 [March]. Kure, 27-30 [March]. Ujina, 30-30 [March, a day trip from Kure]. Itsukushima, 30-31 [March]. [transit], March 31 - April 1, 1910. Kobe (return), April 1-8, 1910. Osaka, 8-13 [April]. Yokohama, April 14 - May 13, 1910, 810. [Oshima?], May 14 [1910]. [Chaus Bay?], 14-15. Sobira[?], 15-15. Hakodate, 15-23. Vladivostok, 24-27. Port [St.] Vladimir Bay, May 28 - June 1, 1910. Vladivostok (return), June 9-21, 1910. [Tsuruga?], June 23 - July 1, 1910, 490. Maizuru, July 1-4, 1910. Miyazu, 4-8 [July]. [place uncertain], 10-12. [place uncertain], 13-20. [place uncertain], 20-21 (or 22-21). Dairen (Dalian), 29-30. Port Arthur, July 30 - August 2, 1910, 31. Chinwangtao, August 2-6, 1910, 112. Shanhaiguan, 6-11 [August], 11. Chinwangtao (return), 11-15 [August], 11. Chefoo, August 29 [sic] - September 1, 1910, 168. Weihaiwei, September 1-10, 1910, 241. Shanghai, 10-19 [September], 416. Running total noted at bottom of table: 3,616. [Note: several of the shorter Japanese-coast and Sea-of-Japan stops (rows with single-day or two-day stays) have place names that remain uncertain even against the source image; the major ports - Nagasaki, Sasebo, Moji, Kobe, Kure, Osaka, Yokohama, Hakodate, Vladivostok, Tsuruga, Maizuru, Miyazu, Dairen, Port Arthur, Chinwangtao, Shanhaiguan, Chefoo, Weihaiwei, and Shanghai - are all confidently identified real ports of call. This is a substantial correction and expansion over the earlier OCR-based translation, which reproduced almost none of this page's content.]

Forty-free border	17-23 September 1910	68
Chin - Kiang	21-22 " 1910	109
Wuhu	22-24 " "	99
Shantung	24-25 " "	106
Kantunang	26-29 " "	11
Pocki S.	29-30 " "	71
Hankow	30 September - 1 October 1910	65
Little Cyphus R.	6-7 October 1910	174
Kantunang	8-11 " "	222
Shanghai	12-22 " "	214
Tosung	22-22 " "	18
Shing-wang-tai	25-25 " "	649
Tosung	27-28 " "	649
Shanghai	28 October - 22 November 1910	75
Katin	24-24 November 1910	211
Lu-chau (Peking and)	24-28 November 1910	32
Amoy	28 November - 2 December 1910	209
Hong-Kong	4-12 December 1910	288
Pearl Bay	15-18 " "	29
Hong-Kong	18 December - 2 January 1911	41
Manila	6-25 January 1911	643
Saigon	20 January - 12 February	328
Singapore	15 February - 25 February	665

5717

Lotomulo	St. N. Piemonte, 1911	2157
Aden	2-6 March 1911	1580
	13 March -	2120

Ports- tres butten	17-21 Settembre 1910	68
Chiu - Kiang	21-22	109
Wuhu	22-24	99
Nankin	24-25	106
Kankuan	26-29	11
Foot 1/2	29-30	70
Hankow	30 Settembre - 4 Ottobre 1910	85
Little Orphan 23	6-7 Ottobre 1910	176
Nanking	7-11	222
Shanghai	11-12	114
Kinkuan	22-22	18
Prince-wrand-bur	25-25	
Fosung	27-28	649
Shanghai	28 Ottobre - 12 Novembre 1910	649
Kobe	24-24 Novembre 1910	15
(in-chan-Rela-sich)	24-28 Novembre 1910	411
Amoy	28 Novembre - 3 Dicembre 1910	32
Hong-Kong	4-12 Dicembre 1910	209
Prias bay	16-18	288
Hong-Kong	18 Dicembre - 3 Gennaio 1911	49
Manila	6-25 Gennaio 1911	41
Saigon	30 Gennaio - 14 Febbraio	643
Singapore	14 Febbraio - 25 Febbraio	328
		605

7994

R-N-Piemonte, C.S.A

Colombo	2-6 Marzo 1911	1580
---------	----------------	------

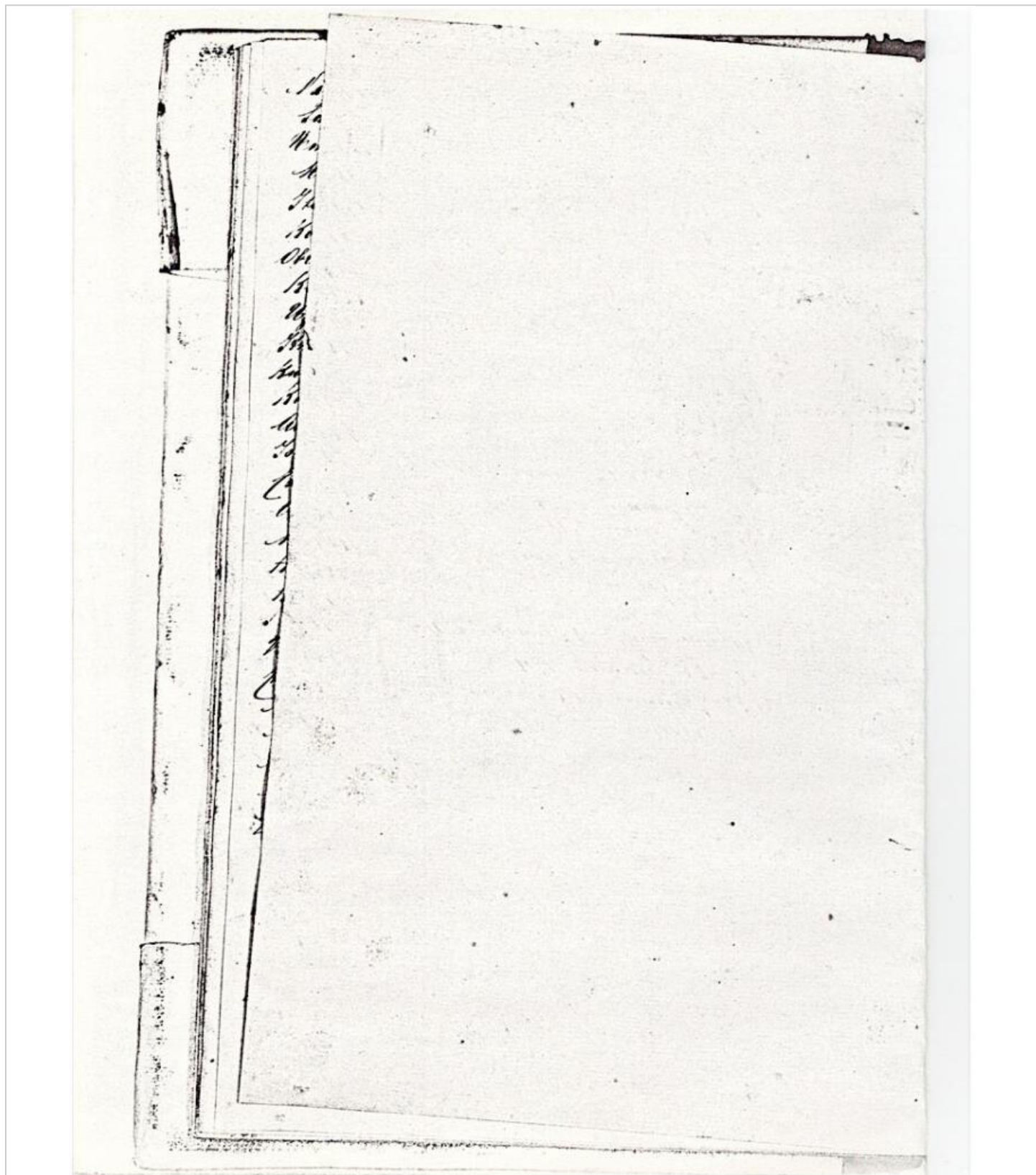
English Translation:

English Translation (cont'd):

[Continuation of the same itinerary table, the Yangtze River and South China leg, corrected against the source image.] Foochow, September 17-21, 1910, 68. Chinkiang, 21-22 [September] 1910, 109. Wuhu, 22-24, 99. Nganking [Anqing], 24-25, 106. Kiukiang, 26-29, 11. [place uncertain, "Poole"?], 29-30, 78. Hankow, September 30 - October 4, 1910, 65. Little Orphan [Island], October 6-7, 1910, 174. Nanking, 7-11, 222. Shanghai, 11-12, 114. Woosung, 12-22, 18. [transit], 22-22. Woosung (return), 25-25, 649. Shanghai, 27-28, 649. Kobe, October 21 - November 22 [sic, dates as written], 1910, 15. [place uncertain], November 24-28, 1910, 411. Amoy, November 28 - December 3, 1910, 32. Hong Kong, December 4-12, 1910, 209. Bias Bay, 12-18 [December], 188. Hong Kong (return), December 18, 1910 - January 3, 1911, 49. Manila, January 6-25, 1911, 41. Saigon, January 30 - February 14 [1911], 643. Singapore, February 14-25, 928. [running subtotal] 665. — R.N. "Piemonte" — [This heading in the source marks a change of ship: the log switches from R.N. Calabria to R.N. Piemonte at this point in the table, immediately after the Singapore stop (Feb. 14-25, 1911). This is the clearest documentary evidence in this file that Aldo Bechis was transferred from the Calabria to the Piemonte at Singapore in late February 1911, exactly as you suspected. No explanatory diary text for the transfer has turned up on this page - only the bare heading change - so the reason for the transfer (routine rotation, health, orders, end of the Calabria's own deployment, etc.) isn't stated here; it may be explained elsewhere in the collection, e.g. in one of the not-yet-processed files, or it may simply not have been recorded.] Colombo, March 2-6, 1911, 1,580. Aden, March 13 [1911, onward], 2,120.

Aden	13 Marzo -	2120
------	------------	------

x



No.

English Translation:

No.