

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



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 adatta-
to per stazioni oceaniche e lun-
ghe 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. Arsenale 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

lamiere e tenute internamente
alle lamiere stesse da un chiodo.

Il fasciame di legno è to-
sapposto 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 Bassena 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 commenti 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 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 { a prora m. 5,00
carico completo { a poppa m. 5,62

Dislocamento in pieno carico. Tonn. 2680,95

Doppi Fondi -

La nave è dotata di doppio fondo parziale, che corre dalle ordinate F A alle ordinate 19 D, ed abbraccia tutto il locale delle 4 caldaie 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 macchine; gli altri sei si pot. sono riempire quando offorra 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

fonte di protezione per tutta la
sua lunghezza: formato di dop-
pie lamiere sui fianchi, dello
spessore medio di mm 40, e di
lamiere semplici, di mm 20
di spessore, al centro. Fra il pon-
te connesso e quello di corridoio
lo spazio è suddiviso in cellule.
Tutte le cellule laterali dall'ordi-
nata H AD a quella LL AT costitui-
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

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 pieno
ma, a semplice fronte, con tre
forni ciascuna poste in due com-
partimenti separati e con funna-
ciolo 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-

ho interamente distribuiti e forniti
pleti in tutte le loro parti; ciascu-
no con i corrispondenti maflines
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 due, indifferentemente.
Le camere delle Caldaie
sono sistemate in modo che que-
ste possono essere adoperate a tirare
naturale con botte aperte aper-
te e tirare forzato con compres-
sione 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.

saumento Collocate sul ponte
di Corridoi ed atte a servire an-
che la pompa d'infendio; un ver-
rifello a vapore con argano per
salpare, un verrifello da Tonnesaggio
situato fra al Centro, a proce-
ria del top (aporto di maff-lina,
il servomotore per la manovra
del funione ed i verrifelli per
alzare le funeri.

A bordo sono poi due pompe
« Working Ton » situate in Corridoi
e Sestiate rispettivamente al ser-
vizio dell'acqua potabile e di
mare; un distillatore, tipo "An-
saldo", capace di produrre gior-
nalmente Ton. 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

progettato e costruito dalla Sitta
Hawthorn Guppy & C^o di Napoli e
sistemato a bordo dalla Direzione,
ne delle costruzioni del I^o Dipar-
timento. I dati principali rela-
tivi ad esso sono:

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

Numero di giri corrispondente... 117,75

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

Numero di giri corrispondente.. 137,1

— Questo quanto riguarda alla
nave in sé; dirò ora qualche
cosa in 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.

Armamento -

L'armamento della R. Calabria
è così costituito:

N° 4 pezzi da m/m 152 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
di affusto a piedistal-
lo e a quella tipo 152 A. 91.

N° 6 pezzi da 120 m/m A. 91, disposti
quattro in coperta, e pre-
cisamente due a dritta
e due a sinistra, al fu-
ro della nave, fra quel-
li da 152 m/m : gli altri
due sono disposti per chi-
glia, uno sul Castello ed

Armamento -

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

N° 4 pezzi da mm 152 A 91, disposti:

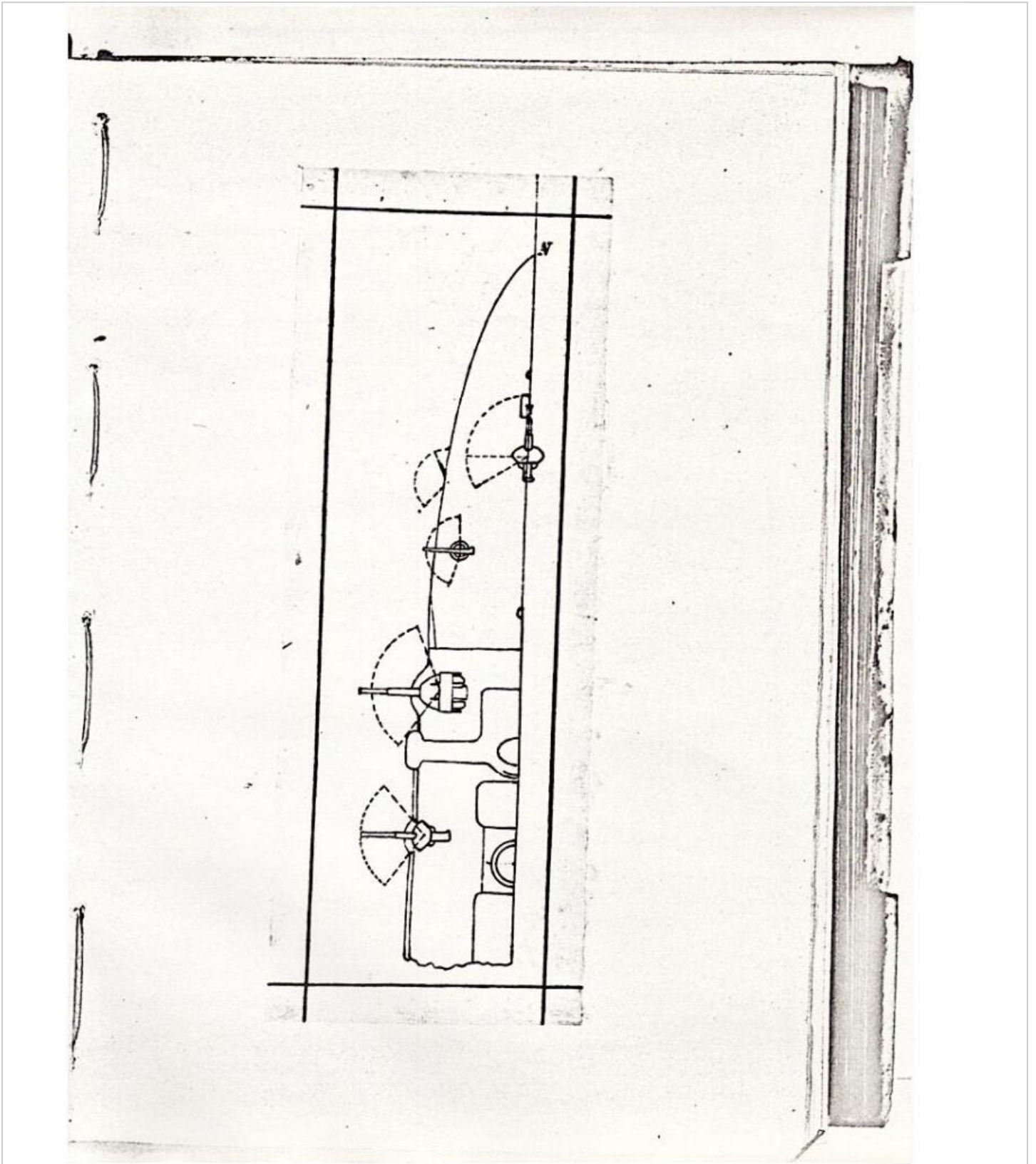
due in coperta a dritta e sinistra della nave, due a poppavia del castello, e due a proravia del falso seretto. Sono sistemati in affusto a piedistallo e a culla tipo 152 A 91.

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

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, siste-
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 mac-
ce delle ancore, e non in-
stati su affusti automa-
tici con 2 offoli d'acciaio;
due sul Casseretto a pop-
pa, a proravia delle lan-
ce, sistemati su affu-
sti automatici tipo De
Luca; due in camera 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



N

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

N° 2 cannoni da $\text{mm } 37 \text{ H}$, 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 poppiero

1 Deposito secondario poppiero.

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 =

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 (orizzato).
Il rifornimento delle muniz-
ioni dai depositi alla coperta
si effettua a mezzo di ele-
vatori a fabbrica, sistemati en-
tro apponte garritte. Gli ele-
vatori sono manovrati da ca-
vetti di acciaio con apposite
carrucole di ritorno e sono mo-
vuti per mezzo di molinelli a
mano sistemati nei deposti
stessi. La garritta del de-
posito principale prodiero viene
a stoffare 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

quella del secondario fuori del ca-
stello, a prouaria del locale del
le duiano. 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-
ue che offre la nave è suffi-
cientemente protetto, lascia al-
quanto a desiderare come velo-
cità, e ciò a causa della ristrettezza
mariana 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.

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

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

Tubi lanciabiluri.

Per completare la Difesa, la ve-
ce fu dotata di due lanciabi-
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.

Sherwood".

Impianto diiamo - 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

alla illuminazione dei locali situati al Disopra del ponte di protezione. Il circuito "Trasporto forza & proiettori" aziona 4° 3 Voltilatori 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, Cablari, Depositi e del Capotto 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

le condutture passano, in gene-
re, entro tubi di protezione tipo
« Berckmann ».

Macchina Del Trivone.

La macchina Del Trivone è nella
particolare sovrastante il deposito del
le teste cariche dei fili, sotto il pon-
te di protezione. È del tipo "Forrester"
ordinario a valvola differenziale fra-
na: il movimento rotatorio dell'as-
se, che è mosso dalla macchina è
trasmesse ad una ruota a denti, nei
quali si incastrano le maglie di una
catena "Galle" che trasmette il mo-
vimento del trivone. Le estremità di
le funelle sono articolate mediante
adatto manufatto all'estremo di una
barra, che mediante bielle 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.

apparecchiamenti del timone. Per manovre
e il timone a vapore si hanno quat-
tro stazioni, in ognuna delle quali si
trova il relativo astrometro; esse sono
così disposte: una sul ponte di Coman-
do, una nella Torretta di Comando, una
sul Casserotto a poppa, ed una nel loca-
le stesso della "Forrester". Pisce 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 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 latera-
le "Galles" 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

M. S. Julia. 12

Itinerary & expenses company 1899-1910-1911

La Plata prima de lastura Palermo

no. 2158

| Location | Period | Amount |
|--------------------|--|--------|
| Palermo | | |
| Porto Juncos | 14-18 March 1899 | 228 |
| Cranio | 17-23 " | 510 |
| Juncosal | 24 April - 1 st August 1899 | 140 |
| P. Thomas | 13-27 August 1899 (Thomas) | 2700 |
| Port de France | 28-31 " | 220 |
| Port of Spain | 1-13 August 1899 | 255 |
| Riv de Juncos | 27 August - 15 August 1899 | 3840 |
| La Plata Grande | 13-18 October 1899 | 65 |
| Santos | 19-29 August 1899 | 105 |
| Montevideo | 2-6 August 1899 | 915 |
| Buenos Aires | 4-11 " | 122 |
| Punta Thomas | 17-20 " | 1463 |
| Shell Bay | 20-21 " | 185 |
| Puerto Bueno | 21-22 " | 150 |
| Porto Juncos | 22-23 " | 115 |
| Halt fore | 23-25 " | 18 |
| Valparaiso | 29 August - 4 September 1899 | 950 |
| Sallar | 10-15 September 1899 | 1201 |
| Panama | 22-28 " | 3380 |
| L. Francisco Solis | 13 October - 1 st November 1899 | 3365 |
| L. Solis Bay | (14 November per per cartons) | 14 |
| Honolulu | 20-25 November 1899 | 2134 |
| H. K. K. K. | 13-17 December 1899 | 2460 |
| H. K. K. K. | 23-24 " | |
| Shanghai | 21 December 1899 - 2 January 1900 | 1054 |
| Ching-oo-oo-oo | 5-10 January 1900 | 648 |
| Shanghai | 13 January - 18 February 1900 | 671 |
| Kimrod | 17-28 February 1900 | 196 |

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 |

| | | |
|--------------------|--|-----|
| Sadzaraki | 1-13 March 1910 | 230 |
| Zastir | 13-15 " | 59 |
| Wms Jimo | 15-17 " | 125 |
| Maji | 17-19 " | 8 |
| Haraki | 19-21 " | 129 |
| Kobe | 20-25 " | 114 |
| Oke - kate - mas | 25-27 " | 129 |
| Kane | 27-30 " | 52 |
| Wjms - Ho | 30-30 " | 8 |
| Khalkashims | 30-31 " | 8 |
| Kurakotki Jimo | 31 March 1910 - 1 st April 1910 | 21 |
| Kobe | 1-8 April 1910 | 108 |
| Adula | 9-13 " | 240 |
| Polkhoua | 14 April - 13 May 1910 | 210 |
| Lashen Shims | 14-16 May 1910 | 255 |
| Chow bay | 16-15 " | 4 |
| Sobim | 15-15 " | 14 |
| Halkoiste | 15-23 " | 200 |
| Korakovsk | 24-27 " | 270 |
| Wladimir bay | 28 May - 1 June 1910 | 270 |
| Wladimir | 1-21 June 1910 | 223 |
| Wms's | 23 June - 1 st August 1910 | 290 |
| Wladimir | 1-4 August 1910 | 109 |
| Wladimir | 4-8 " | 14 |
| Wladimir | 10-12 " | 252 |
| Sadzaraki | 13-20 " | 173 |
| Shimulpo | 21-21 " | 481 |
| Dakot - Dakot | 24-30 " | 285 |
| P. Sillmer | 30 August - 2 October 1910 | 31 |
| Ching - wang - lao | 3-6 October 1910 | 112 |
| Shan - hsi - huan | 6-11 " | 21 |
| Ching - wang - lao | 11-25 " | 11 |
| Chifu | 27 October - 1 st November 1910 | 268 |
| Chinglar | 1-10 November 1910 | 241 |
| Shanghai | 12-19 " | 416 |

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

| | | |
|-----------------------|-------------------------------|------|
| Forty-free border | 17-23 September 1910 | 68 |
| Chiu-Kiang | 21-22 " 1910 | 109 |
| Wuhu | 22-24 " " | 99 |
| Shantung | 24-25 " " | 106 |
| Kantsung | 26-29 " " | 51 |
| Pochi S. | 29-30 " " | 71 |
| Hankow | 30 September - 9 October 1910 | 65 |
| Little Cyphan R. | 6-7 October 1910 | 174 |
| Kanhsing | 7-11 " " | 222 |
| Shanghai | 12-22 " " | 214 |
| Tosung | 22-22 " " | 15 |
| Shing-wang-tai | 25-25 " " | 649 |
| Tosung | 27-28 " " | 649 |
| Shanghai | 28 October - 22 November 1910 | 75 |
| Natun | 24-24 November 1910 | 211 |
| Su-chau (Peking area) | 24-28 November 1910 | 32 |
| Amoy | 28 November - 3 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 |
| Singon | 20 January - 12 February | 328 |
| London | 15 February - 25 February | 600 |
| | | 5717 |
| | | 2157 |
| Lotombo | 2-6 March 1911 | 1580 |
| Aden | 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 |
|----------------|-----------------------|-------------|

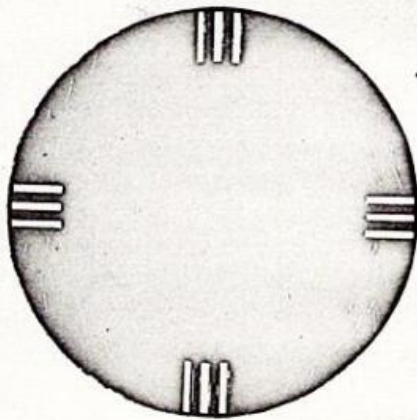
| | | |
|------|------------|------|
| Aden | 13 Marzo - | 2120 |
|------|------------|------|

x

No.

3

R. Venezia -



- 16 Gennaio -

Sono giunto
ieri sera.

Vedo per la
prima volta
Venezia: e

nuova affatto per me. Cosa singo-
lere, l'aver visitate tante città
in Europa e fuori di Europa, e
non conoscere ancora Venezia, la
città unica, tanto differente da tutte
le altre, e tanto vicina ai luoghi
ove ho traversato molti dei miei an-
ni!

Allorchè giunsi era già notte: la
pandola mi condusse all'albergo

R. Venezia -

- 16 Gennaio -

Sono giunto ieri sera. Vedo per la prima volta Venezia: è nuova affatto per me. Cosa striga. Fare, l'aver visitate tante città in Europa e fuori di Europa, e non conoscere ancora Venezia, la città unica, tanto differente da tutte le altre, e tanto vicina ai luoghi ove ho trascorso molti dei miei anni! Allorché quindi era più notte: la gondola mi condusse all'albergo