

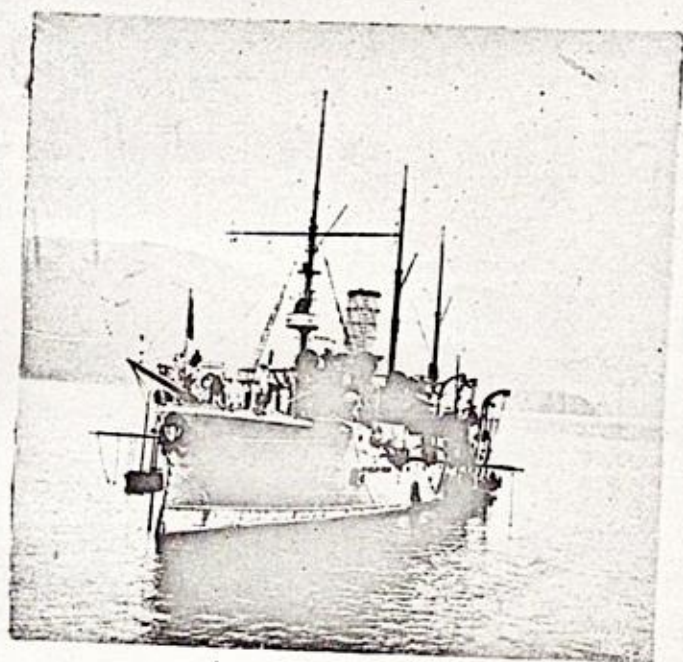
1909-10-11

R.N. "CHILABRIA"

CIRCONNAVIGAZIONE

SOTT. ^{TE} DI VASCELLO

A. BECHIS



Alcune notizie sulla

R. N. Zalatania.-

La R.^e Nave "Zalatania" fu posta
in costruzione nel R. Arsenal
di Spezia nel 1893, sui piani
dell'ingegnere del Genio Navale
Eduardo Mattea. È un piccolo
incrociatore protetto, assai adat-
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 d'acciaio di ferro zincato, con
testa cilindrica, avvitata sulle

lamiere e fermate internamente
alle lamiere stesse da un chiodo.

Il fasciame di legno è so-
vrapposto 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 minorata 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

Doppi fondi -

La nave è dotata di doppio fondo parziale, che corre dalle ordinate 7 A alle ordinate 13 D ed abbraccia tutto 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 paramerale 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 sono riempiti quando occorre per la stabilità della nave.

Inoltre la nave è dotata di un

ponte 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 sovraelevato 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.

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

due motrici principali a triplice
espansione a cilindri verticali, po-
ste in camere separate ed agenti
ciascuna su una delle due eliche
della nave. Queste motrici sono
servite da quattro caldaie tubola-
ri filiariche a ritorno di giun-
na, a semplice fronte, con tre
forni ciascuna poste in due com-
partimenti separati e con giunna-
iolo 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. E due apparati motori par-
ziali, che sono costituiti ciascuno
da una delle motrici e da due
delle caldaie, sono uno dall'al-

sono interamente distinti e completi in tutte le loro parti; ciascuno con i corrispondenti maniffrini 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 sistemate in modo che queste possono essere adoperate a tirare naturale con bolle aperte, o a tirare forzato con compressione d'aria nei locali delle Caldaie.

L'intero apparato motore comprende pure

una grande pompa di c.

strumento collocato sul ponte
di corridoio ed atta a servire an-
che la pompa d'infundio; un ver-
rifello a vapore con argano per
alzare, un verrifello da tonneaggio
situato fissa al centro, a prora:
via del bollo (aporto di macchina,
il servomotore per la manovra
del timone ed i verrifelli per
alzare le funi.

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 giornalmente Tonn. 12 di acqua
dolce.

L'apparato motore principale fu

progettato e costruito dalla Sitta
Hawthorn Guppy & Cⁱ di Napoli e
sistemato a bordo dalla Direzione,
ne delle costruzioni del 1° 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 forato IP 4097,5

Numero di giri 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.

Armamento.

L'armamento della R. Calabria
è così costituito:

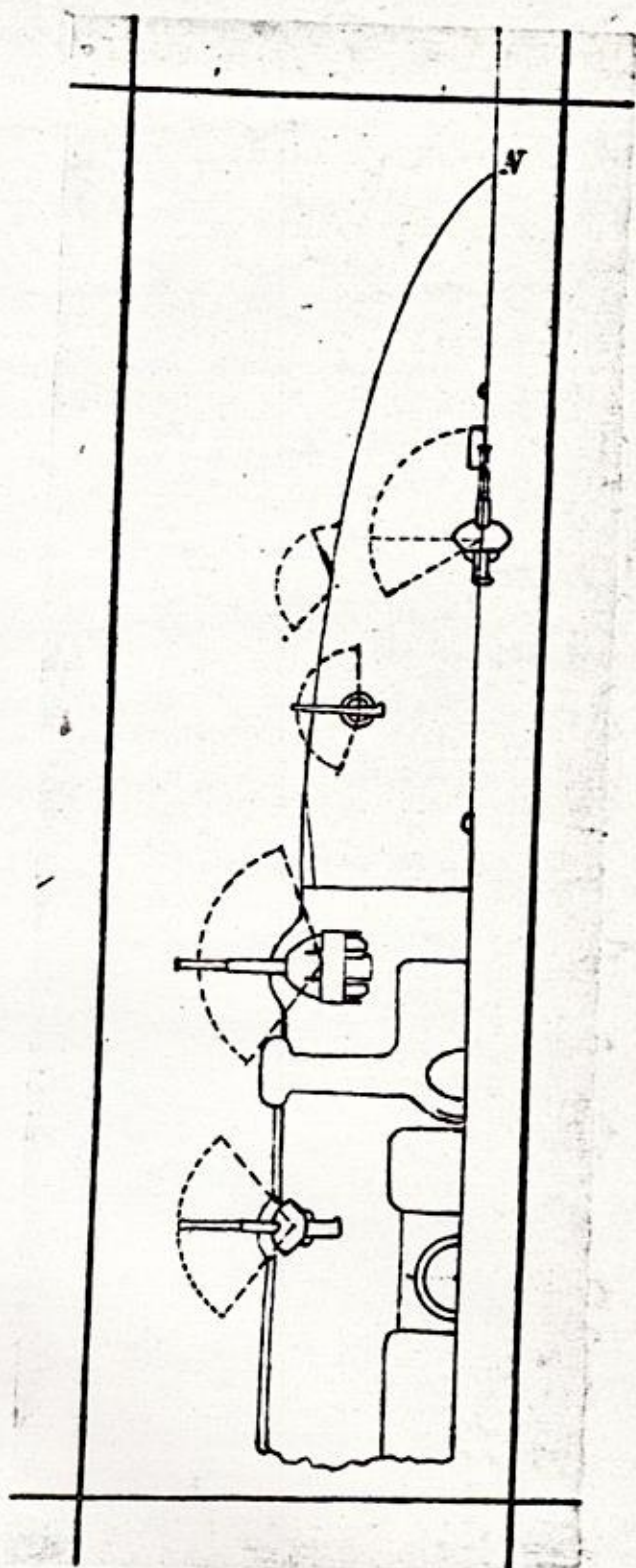
N° 4 pezzi da m/m 152 A. 91, dispo.

sti in 10 porta a dritta e
sinistra della nave, due
a poppavia del castello, e
due a proravia del casto-
seretto. Sono sistema
ti in affusto a piedistal-
lo e a quella tipo 152 A. 91.

N° 6 pezzi da 120 m/m A. 91, disposti:

quattro in 10 porta, e pre-
cisamente due a dritta
e due a sinistra, al fun-
fo della nave, fra quel-
li da 152 m/m : gli altri
due sono disposti per chi-
glia, uno sul castello col

uno sul Casseretto. I primi quat-
tro sono sistemati in barbetta: tut-
ti poi su affusti tipo 120 ^{mm} R. 91.
N° 8 pezzi da 57 ^{mm} Nordenfelt, 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 man-
ce delle ancore, e non in-
stati su affusti automa-
tici con soffoli d'aspirio;
due sul Casseretto a pop-
pa, a proravia delle lan-
ce, sistemati su affu-
sti automatici tipo De
Luca; due in canna del



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

N° 2 cannoni da $m 3 \frac{1}{2}$ 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 sta-

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, po-
sti sotto il ponte corazzato.

Il rifornimento delle munizioni
dal Deposito alla Coperta
si effettua a mezzo di ele-
vatori a gabbia, 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 proiettato viene
a soffiare sotto il castello, e

quella del secondario fuori del ca-
stello, a prora del locale del-
le drinamo. La garitta del de-
posito principale poppiere viene
in coperta a poppa 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 ristre-
nazione dei mulinelli, nei qua-
li 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 ri-
spettive garritte di sicurezza.

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

Tubi lanciabiluri.

Per completare la Difesa, la na-
ve fu dotata di due lanciabi-
luri $\frac{18115}{356}$ situati in corridoio,
a proraia del boccaporto delle
macchine, e di sei riluri B 57
istruati 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.

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 quadro partono quattro circuiti:

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

Il circuito "Corridoio" provvede

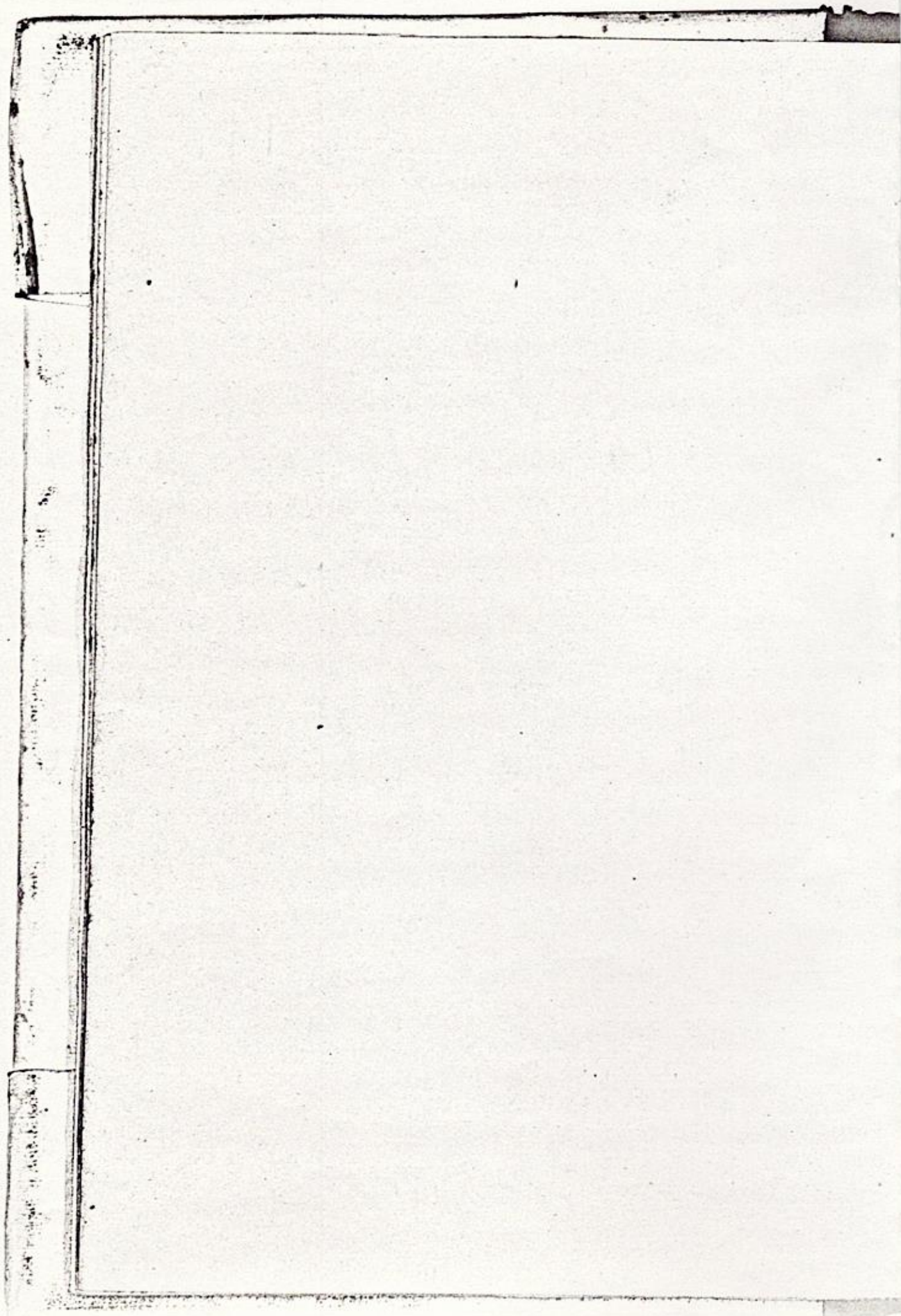
alla illuminazione dei locali si-
tuati al Sopra del ponte di pro-
terione. Il circuito "Trasporto
forza & proiettori" aziona 11 3 Km.
filatori da 120 m.c. ed un ventila-
tore da 160 m.c., più due proiet-
tori da 50 Ampères (cm. 60 di dia-
metro). Il circuito "Macchina"
provvede alla illuminazione dei
locali di macchina, caldaie, Sa-
pienti e del Cabotto sul ponte di
Comando: più le mire lumino-
se delle artiglierie ed i fanchi del-
le bustole. Il circuito "Segnali"
mediante un quadro generale
degli interruttori, sistemato su-
tro la Torretta Corazzata, pro-
vede a tutti i fanchi per segna-
lazione e navigazione. Tutte

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

Macchina Del Truone.

La macchina Del Truone è sulla sovrastruttura sovrastante il deposito del-
le teste lancia dei siluri, sotto il ponte di protezione. È del tipo "Forrester"
ordinario a valvola differenziale piana: il movimento rotatorio dell'asse,
che è mosso dalla macchina e
trasmetto ad una ruota a denti, nei
quali si incastrano le maglie di una
catena "Galle" che costituisce il fruen-
ello del truone. Le estremità di ta-
le fruenello sono articolate mediante
adatto manico all'estremo di una
barra, che mediante bielle disposte a
parallelogrammo determinano i voluti

spostamenti 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 loca-
le stesso della "Torrester". 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
"Torrester". Adatto meccanismo per
mettersi di sostituire facilmente la
manovra a braccia a quella a va-
pore. In caso di rottura della lami-
na "Galles" questa può essere sostituita



N. S. Zschubia.

Itinerary & nights campaign 1909-1910-1911

En Route prima di l'arrivo Palermo

pag. 2158

Palermo		
Porto Giannicciolo	14-15 Aprile 1909	228
Crane	17-23 " "	510
Giannicciolo	24 Aprile - 1 Agosto 1909	840
S. Thomas	13-24 Agosto 1909 (St. Thomas)	2760
Port de France	28-31 " "	220
Port of Spain	1-13 Giugno 1910	255
Rio de Janeiro	29 Giugno - 15 Luglio 1910	3540
Santa Paula	15-18 Luglio 1910	65
Santos	19-29 Luglio 1910	105
Montevideo	1-6 Agosto 1910	915
Buenos Ayres	7-11 " "	122
Punta Arenas	11-20 " "	1440
Shell Bay	20-21 " "	185
Puerto Bueno	21-22 " "	150
Porto Fagnano	22-23 " "	115
Hale Port	23-25 " "	18
Valparaiso	29 Agosto - 11 Settembre 1910	950
Saltor	10-16 Settembre 1910	1201
Panama	12-28 " "	1380
S. Francisco (California)	13 Ottobre - 10 Novembre 1910	3345
California Bay	(14 Novembre per far carboni)	14
Honolulu	20-26 Novembre 1910	2134
Hokkaido	13-17 Dicembre 1910	3465
Side Sadler	18-24 " "	
Shanghai	24 Dicembre 1910 - 2 Gennaio 1911 (Shanghai)	1054
Chong-king-ku	5-10 Gennaio 1911	648
Shanghai	13 Gennaio - 18 Febbraio 1911	648
Himrod	19-28 Febbraio 1911	126

Sagarathi	2-13 March 1910	not	530
Tasbo	13-15 "		49
Wmo Jimo	15-17 "		125
Moji	17-19 "		8
Harathi	19-21 "		129
Kobe	20-26 "		114
Oke - kato - mas	26-27 "		129
Kane	27-30 "		52
Hjmer - Ke	30-30 "		8
Shankashino	30-31 "		8
Kurahathi Jimo	31 March 1910 - 1 st April 1910		21
Kobe	2-8 April 1910		148
Adenta	9-13 "		243
Tokohama	14 April - 13 May 1910		210
Tashiro Shimu	14-14 May 1910		255
Cham bay	14-15 "		4
Sobira	15-15 "		14
Hakodake	15-23 "		204
Kravatovsk	24-27 "		237
Vladimir bay	28 May - 1 June 1910		252
Vladivostok	9-21 June 1910		223
Yung'a	23 June - 1 st August 1910		490
Maizuru	1-4 August 1910		119
Kiyadzu	4-8 "		14
Maruyama	10-12 "		252
Sagarathi	13-20 "		173
Shimizu	22-22 "		458
Daiton & Daiton	29-30 "		285
P. Arthur	30 August - 2 October 1910		31
Ching-wang-tao	2-6 October 1910		112
Shan - kai - Kuan	6-11 "		11
Ching-wang-tao	11-25 "		11
Chifu	27 October - 1 st November 1910		268
Osinghar	2-10 November 1910		241
Shanghai	11-19 "		416

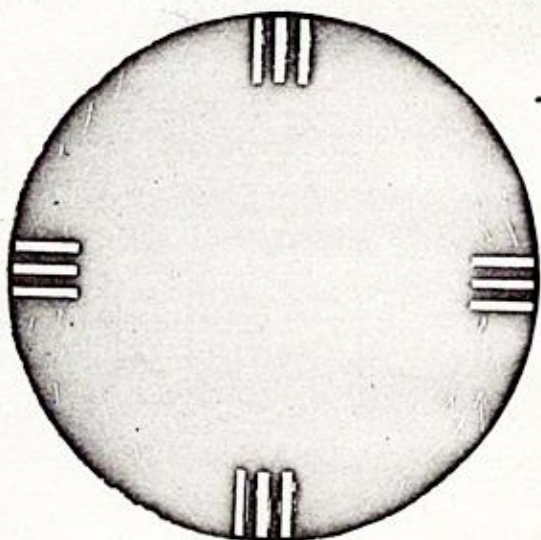
North-free Porten	17-20 September 1910	68
Chiu-Kiang	21-22 " 1910	109
Wuhu	22-24 " "	99
Szeantun	24-25 " "	106
Kuikwang	26-29 " "	88
Peele Is.	29-30 " "	71
Hankow	30 September - 6 October 1910	65
Little Cyphus R.	6-7 October 1910	174
Santhung	7-11 " "	222
Shanghai	12-22 " "	214
Tosung	22-22 " "	15
Shing-wang-tai	25-25 " "	649
Tosung	27-28 " "	649
Shanghai	28 October - 22 November 1910	75
Katun	24-24 November 1910	211
Lu-chau (Peking area)	24-28 November 1910	32
Amoy	28 November - 3 December 1910	209
Hong-Kong	4-12 December 1910	288
Bias bay	15-18 " "	29
Hong-Kong	18 December - 3 January 1911	41
Manila	6-25 January 1911	643
Singon	30 January - 12 February	928
Singapore	15 February - 25 February	665

5917

Colombo	R. N. Piemonte, 20 July	4157
Aden	2-6 March 1911	1580
	13 March -	2120

[Faint handwritten notes, possibly names or dates, written vertically along the right margin.]

A Venezia -



- 16 Gennaio -

Sono giunto

ieri sera.

Vedo per la

prima volta

Venezia: e

nuova affatto per me. Cosa singo-
lare, 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 trasportato molti dei miei an-
ni!

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