

A. BECHIS

SOTT.<sup>TE</sup> DI VASCELLO

CIRCVNAVIGAZIONE

R.N. "CALABRIA,"

1909-10-11

A. BECHIS

SOTT. TE DI VASCELLO

CIRCVNNAVIGAZIONE

R.N. "CALABRIA,,

1909-10-11



---

NO CONTENT

Di alcune notizie sulla  
R. N. Galabria. -

La R<sup>a</sup> Nave "Galabria" fu posta  
in costruzione nel R. arsenale  
di Spezia nel 1893, sui piani  
dell'ingegnere del Genio Navale  
Edoardo Mattea. È un piccolo  
incrociatore protetto, assai adatta-  
to per stazioni oceaniche e lun-  
ghie permanenze all'estero.

Il metallo impiegato nella sua  
costruzione è ferro smaltato; il  
fasciame, per la parte inver-  
sa, è fodato di legno teak;  
questo fasciame di legno è fis-  
sato a quello di ferro mediante  
chiavardette di ferro zincato con  
testa cilindrica, avvitate 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 Ghedo.

Il fasciame di legno è lo-  
roapposto il fasciame di gesso.  
Il fasciame di legno ha i comen-  
ti liberi, senza Calafataggio, al-  
lo scopo di permettere all'acqua  
di ricavare tra legno e ferro.

La nave fu varata nel mese di Ott.  
Settembre 1894 con le eliche a porto e  
i relativi assi fu riunghierata nel  
la 2<sup>a</sup> Darsena per l'allestimento.

I principali dati della nave sono:

Lunghezza totale compreso sperone m. 81,20

Lunghezza fra le perpendicolari m. 76,00

Larghezza massima fronte m. 12,71

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

Dislocamento in pieno carico. Ton. 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 2<sup>a</sup> 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 ordinati  
7-N alle ordinati 13-D ed abbrac-  
cia tutto il locale delle 4 caldaie  
principali, più le carbonarie tra-  
versali. Tale doppio fondo è di-  
viso in due parti da una paratia  
longitudinale, che si innesta  
nel paramezzo centrale.

Ciascun doppio fondo è diviso in  
quattro parti da ordinati stagne,  
per cui si hanno 8 compartimen-  
ti. Di questi, i due proppieri sono  
depositi d'acqua di riserva per  
le maltempie; gli altri sei si pos-  
sono riempire quando occorra  
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

porta di protezione per tutta la  
sua lunghezza: formato di dop.  
piè lamiere sui fianchi. Dello  
spessore medio di  $12\text{ mm}$  40, e di  
lamiere semplici, di  $12\text{ mm}$  25  
di spessore, al centro. Fra il pa-  
te (corazzato e quello di corridoio  
lo spazio è suddiviso in cellule.  
Tutte le cellule laterali dall'anti-  
nata di  $10\text{ mm}$  a quella di  $15\text{ mm}$  costitui-  
scano le carbonarie di riserva, delle  
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

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 motrici principali a triplice espansione a cilindri verticali, poste in camera separata ed agenti ciascuna su una delle due eliche della nave. Queste motrici sono servite da quattro caldaie tubolari filinariche a ritorno di pieno, ma a semplice fronte, con tre fornaci ciascuna poste in due compartimenti separati e con fuoco 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. Sono due apparati motori paralleli, che sono costituiti ciascuno da una motrice e da due eliche 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-

so interamente distesi e compiuti in tutte le loro parti; eiepano con i corrispondenti mapphini riaviliani. Più 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 mafrie, indifferentemente. Le camere delle caldaie sono sistamate in modo che queste possono essere adoperate attirare naturale (on boy) a porti aperti e a tirare forzato con compressione d'aria nei tubi delle caldaie. L'intero apparato motore comprende pure

una grande pompa idro.

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 sistamate 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.

servimento (allostate sul ponte  
di corridoio) eratta a servire an-  
che la pompa d'impennaggio; un ve-  
rificello a vapore con organo per  
scopare, un verificello da fumeggio  
situato fuori al centro, a proroc-  
via del basso (aperto di maniflina),  
il servomotore per la manovra  
del timone ed i verificelli per  
alzare le fumee.

Q'isendo sono poi due pompe  
« Worthington » situate in corridoio  
e servite rispettivamente al su-  
viro dell'acqua potabile e di  
mare; un distillatore, tipo "a  
saldo", l'apice di produrre gio-  
nalmente Torn. 12 di acqua  
solti.

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 Sita  
Hawthorn Dupper & C° di Napoli e  
sistemato a fondo dalla Difesa.  
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 pezzi corrispondente... 117,75  
Forza totale indifesa, sviluppata a  
tirare forzato ..... IP 4097,5  
Numero di pezzi corrispondente.. 137,1  
— Questo quanto riguarda alle  
nave in sé; dire ora qualche  
cosa in quanto riguarda la nave  
come unità combattente, cioè  
su quali 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 navi in se; Dirò ora qualche cosa in quanto riguarda la nave come unità combattente, cioè sui suoi mezzi di offesa e di difesa.

## Armaamento -

L'armamento della R.R. fabbrica  
è così costituito:

N° 4 pezzi da 152 mm. A.91, dispo-

sti in 2 opere a dritta e  
sinistra della nave, due  
a poppavia del castello, e  
due a proravia del pas-  
serello. Sono sistemati  
in affusto a piedistal-  
lo e a folla tipo 152 A.91.

N° 6 pezzi da 120 mm. A.91, disposti  
quattro in 2 opere, e pre-  
cisamente due a dritta  
e due a sinistra, al fan-  
tino della nave, fra quel-  
li da 152 mm.: 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.

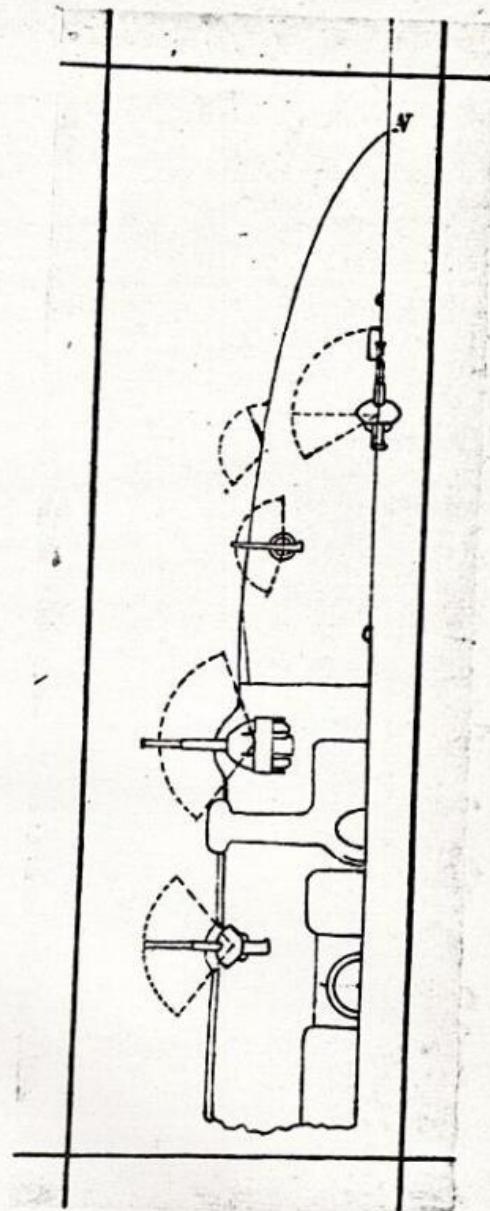
N° 6 pezzi da 120 mm A 91, disposti:

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 cassetto. I primi quattro sono sistemati in barbetta: tre a poi su affusti tipo 120 mm. e 91. Poco per la 57 mm Nordenfelt, sistemati due sul castello, uno a destra ed uno a sinistra, a proravia delle ancore, su affusto automatico tipo De Luca; due sotto il castello, uno a sinistra, e l'altro a destra, sotto le maniglie delle ancore, e mani fati su affusti automatici con 20 colpi d'acciaio; due sul cassetto a poppa, a proravia delle lance, sistemati su affusti 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

consigli, sistemati anche essi  
su affusto automatico con foro  
lo d'acciaio.

ff 2 cannone da ml 37-38, si-  
stemat sul bascetto,  
con affusto comune  
ff 2 mitraglieri "Maxims", con  
affusto a treppiede,  
sistemate sul basse-  
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 da 2

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 =

una for forte 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 porto (corazzato).  
Il rifornimento delle mu-  
zioni dai depositi alla (posta  
si effettua a mezzo di ele-  
vatori a gabbia, sistematich-  
e apposite gavitte. Gli ele-  
vatori sono manovrati da ca-  
valli di acciaio con apposite  
carrucole di ritorno e sono mo-  
si per mezzo di molinelli a  
mano sistemati nei deposi-  
ti stessi. La gavitta nel de-  
posito principale prodiero viene  
a stoccare 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 garitte. 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 secundario fuori del ca-  
stello, a proravia del locale del  
le dimane. da garitta del de-  
posito principale joppiero viene  
in esposta a rapparir nel loco  
capotto di macchina; quella del  
secundario invece sbocca in que-  
stato uffiali.

Questo servizio di rifornimento, al-  
la ragione delle qualita di ferri,  
ve che offre la nave è suffi-  
cientemente protetto, lascia al-  
lamento a desiderare come velo-  
cita, e ciò a causa della riste-  
mazione dei mulinelli, nei qua-  
li per la ristrettazza dello spazio  
ricostante possono agire solo 2  
uomini.

Oltre alle quattro garitte sui,

---

quella del secondario fuori del castello, a proravia del locale delle dinamo. La garitta del deposito principale poppiero viene in coperta e poppavia del boccapprto 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.

Sotto si accede ai depositi del corridoio per altre quattro rispettive garitte di sicurezza.

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

Tubi lanciassibili.

La completarne la Sifca, la quale fu dotata di due lanciassibili  $\frac{18115}{355}$  situati in corridoio, a prorvia del bassoparto delle macchine, e di sei siluri di 57 sistemati tra la Sifca e tra la sinistra in corridoio, sopra le campane si ripettono. Le pompe a comprimere necessarie per loro esercitamento 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.

Sherrard".

Impianto di riscaldamento - elettrico.  
L'energia elettrica per servizio  
di illuminazione interna e  
di scoperte e per la ventilazione -  
me è fornita da due comples-

si generatori N  $\frac{CTS}{24}$  D  $\frac{13}{65}$  situati  
nella sala di controllo, in esercizio  
verso prora, quasi sotto il ponte. Si  
comanda - La distribuzione di  
questa energia è fatta mediante  
un quadro provvisto di strumenti  
regolatori. Dal generatore passano  
quattro circuiti:

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

Il circuito "Corridoi" provvede

Sherood".

Impianto ausiliario - elettrico.

L'energia elettrica per il 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 si-  
tuati al Di sopra del ponte di pro-  
tezione. Il circuito "Trasporto  
forza & proiettori" aziona 10 lampi  
filatari da 100 m.c. ed un ventilat-  
ore da 160 m.c., più due proiet-  
tori da 50 Amperes (cm. 60 di dia-  
metro). Il circuito "Macchine"  
provvede alla illuminazione li-  
locali di: ufficio linea, l'altari, de-  
porti e del castello sul ponte di  
comando: più le mire luminose  
e delle artiglierie ed i focolai del-  
le bussole. Il circuito "Segnali"  
mediante un quadro generale  
degli interruttori, sistemato en-  
tro la Torretta (orazzata), pro-  
vvede a tutti i focolai per segna-  
lazione e marzogione. 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 Timone.

La macchina del timone è sulla  
parte superiore del deposito del  
le teste (ariche dei siluri) sotto il pon-  
te di protezione. È del tipo "Forster"  
ordinario a valvola differenziale.  
ma: il movimento rotatorio dell'as-  
se, che è moto della macchina è  
trasmesso ad una rotta a 5 denti, nei  
quali si infilano le maglie di una  
catena "gallo" che costituisce il pre-  
molo del timone. Le estremità di to-  
le funello sono articolate mediante  
adatto manigotto all'estremo di una  
barra, che mediante bielle disposte a  
parallelogrammo determina 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.

postamenti del binione. Per manovra.  
e il binione a vapore si hanno quattro  
stazioni, in ognuna delle quali si  
trova il relativo astionetto; esse sono  
così disposte: una sul ponte di comando,  
una nella Torretta di comando, una  
sul caserello a poppa, e una nella  
cabina dello "forrester". Piace facile  
in manovra eseguire lo scambio di  
stazione di governo. Il binione può  
essere manovrato, oltre che a vapore,  
anche a braccia, e le due stazioni  
di manovra sono: una sul caserello  
a poppa, l'altra sul ponte dello  
"forrester". Adatto meccanismo po-  
mettono di sostituire facilmente la  
manovra a braccia a quella a va-  
pore. In caso di rottura della catena  
"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. Juharia.

Stimmen e migliori campioni 1919-1920-1921

in libro prima di lastre Peltone

n. 2159

## Peltone

Pelle Gianni	14-15 Febbraio 1929	228
Crati	18-23 "	510
Genesal	24 Febbraio - 1 Maggio 1929	1440
S. Thomas	13-14 Maggio 1929 (ultimo)	2700
Port de France	28-31 "	720
Port of Genoa	1-13 Giugno 1929	255
Port de Genova	17 Giugno - 15 Luglio 1929	3540
Cola Grande	15-18 Luglio 1929	65
Santos	19-29 Luglio 1929	105
Montevideo	1-6 Settembre 1929	915
Buenos Aires	7-11 "	112
Punta Arenas	17-20 "	1448
Shell Bay	20-21 "	115
Puerto Nuevo	21-22 "	150
Porto Giugno	22-23 "	115
Hale Isre	23-25 "	19
Valparaiso	29 Agosto - 4 Settembre 1929	950
Saltar	10-15 Settembre 1929	1001
Panama	12-28 "	1300
L. Guanabete - Salamina	13 Ottobre - 1 e 2 Novembre 1929	1345
Lafayettes Bay	14 Novembre (per far carbone)	14
Honolulu	20-25 Novembre 1929	1138
Yokohama	13-17 Dicembre 1929	1466
Seite Sadeh	13-24 "	
Shanghai	11 Dicembre 1929-8 Gennaio 1930 (parte)	1054
Ching-tung-hu	5-10 Gennaio 1930	678
Shanghai	12 Gennaio - 16 Febbraio 1930	678
Kimret	17-28 Febbraio 1930	136

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	

Taganaki	8-13 Nov 1910	no. 120
Yasubo	13-15 "	121
Wada, Tima	15-18 "	125
Maji	17-19 "	126
Maratto	19-21 "	127
Kote	20-26 "	128
Oki - koto - 1113	26-27 "	129
Kane	27-30 "	130
Wijima - Ko	30-30 "	131
Shinkashima	30-31 "	132
Kurashiki - jins	31 Nov 1910 - 1 <sup>o</sup> Dec 1910	133
Kobe	1-8 Dec 1910	134
Abuta	9-13 "	135
Kochiwa	14-16 Dec - 1 <sup>o</sup> Dec 1910	136
Escher - Shima	14-14 Nagoya 1910	137
Yamagata	14-15 "	138
Sobira	15-15 "	139
Hakodate	15-23 "	140
Kosakawa	16-17 "	141
Yachimura - bay	18 Nagoya - 1 <sup>o</sup> giugno 1910	142
Yachimura	1-21 giugno 1910	143
Yamada	13 giugno - 1 <sup>o</sup> luglio 1910	144
Matsumura	1-5 luglio 1910	145
Kiyosawa	6-8 "	146
Kawanabe	10-12 "	147
Sadamitsu	13-20 "	148
Yamada	13-11 "	149
Darling - Dairon	19-20 "	150
P. Settore	20 luglio - 2 agosto 1910	151
Ching - wong - koo	2-6 agosto 1910	152
Shan - kai - Shan	6-11 "	153
Ching - wong - koo	11-25 "	154
Ching	27 agosto - 10 Settembre 1910	155
tingtao	1-10 Settembre 1910	156
Shanghai	11-19 "	157

5016

---

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

North - sea port	17-22	Settembre 1910	68
Chia - Kiang	11-12	:	109
Wuhs	12-14	:	99
Szecutan	14-15	:	106
Wuchow	16-19	:	11
Tsolo - P.	29-30	:	94
Hankow	32	Settembre - 4 Ottobre 1910	65
Salta - Lijhan R.	6-14	Ottobre 1910	174
Tankien	4-11	" "	222
Shanghai	15-22	:	214
Tsingtao	18-22	:	15
Shing - man - tau	25-28	:	
Tsingtao	27-28	:	649
Shanghai	28	Settembre - 12 Novembre 1910	649
Waten	29	Settembre - 12 Novembre 1910	55
Ku - chow (Pekin anch)	24-24	Settembre 1910	411
Amoy	24-28	Settembre 1910	32
Sing - Kiang	28 Novembre - 3 Dicembre 1910		209
Bias - kow	4-12	Dicembre 1910	188
Hong - Kiang	15-18	:	59
Manila	18 Dicembre - 1. Gennaio 1911		41
Tangson	6-25	Gennaio 1911	643
Singapore	10 Gennaio - 15 Febbraio		928
	15 Febbraio - 25 Febbraio		663
			5912

R. N. Piemonte - Cina  
2-6 Marzo 1911 4153  
13 Marzo - 1580  
2120

<b>Ports- tres button</b>	<b>17-21 Settembre 1910</b>	<b>68</b>
Chiu - Kiang	21-22	109
Wuhu	22-24	99
Nankin	24-25	106
Kankuan	26-29	11
Foote 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

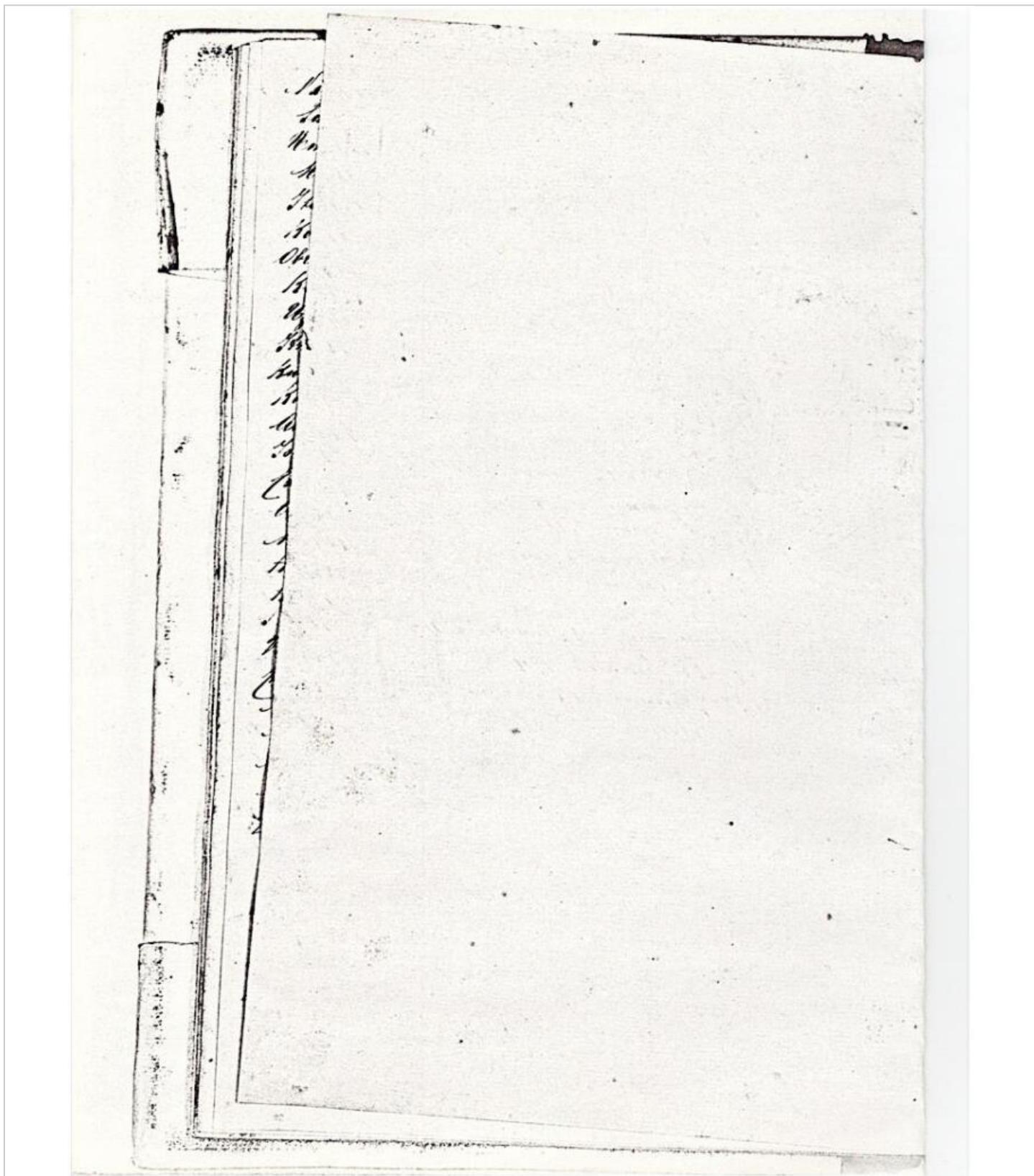
7994

R-N-Piemonte, C.S.A

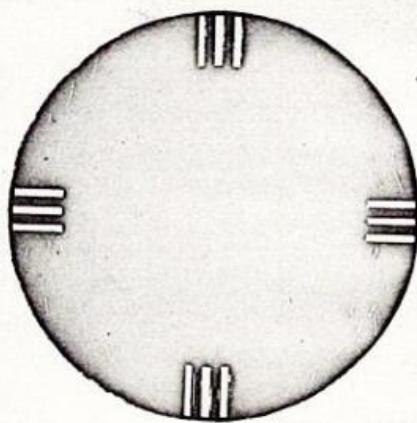
<b>Colombo</b>	<b>2-6 Marzo 1911</b>	<b>1580</b>
----------------	-----------------------	-------------

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

X



No.



2 Venezia -

- 16 Gennaio -

Sono giunto  
ieri sera.  
Vento per la  
prima volta  
Venezia: e'

nuova affatto per me. cosa singo-  
lare, l'aver visitate tante fitta  
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 an-  
ni!

Allorché giunsi era già notte: la  
pocciola 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