

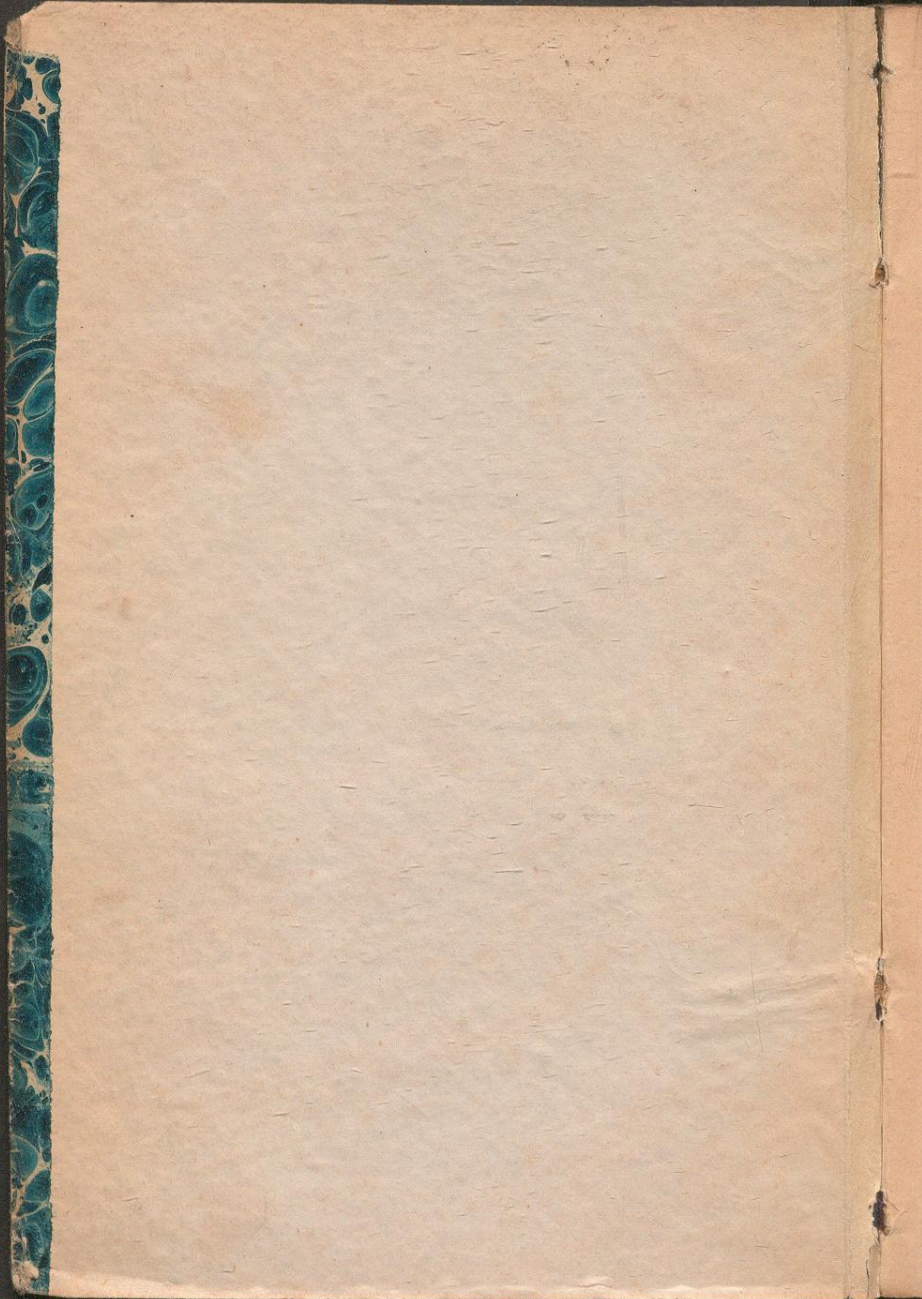
Wiener Stadtbibliothek

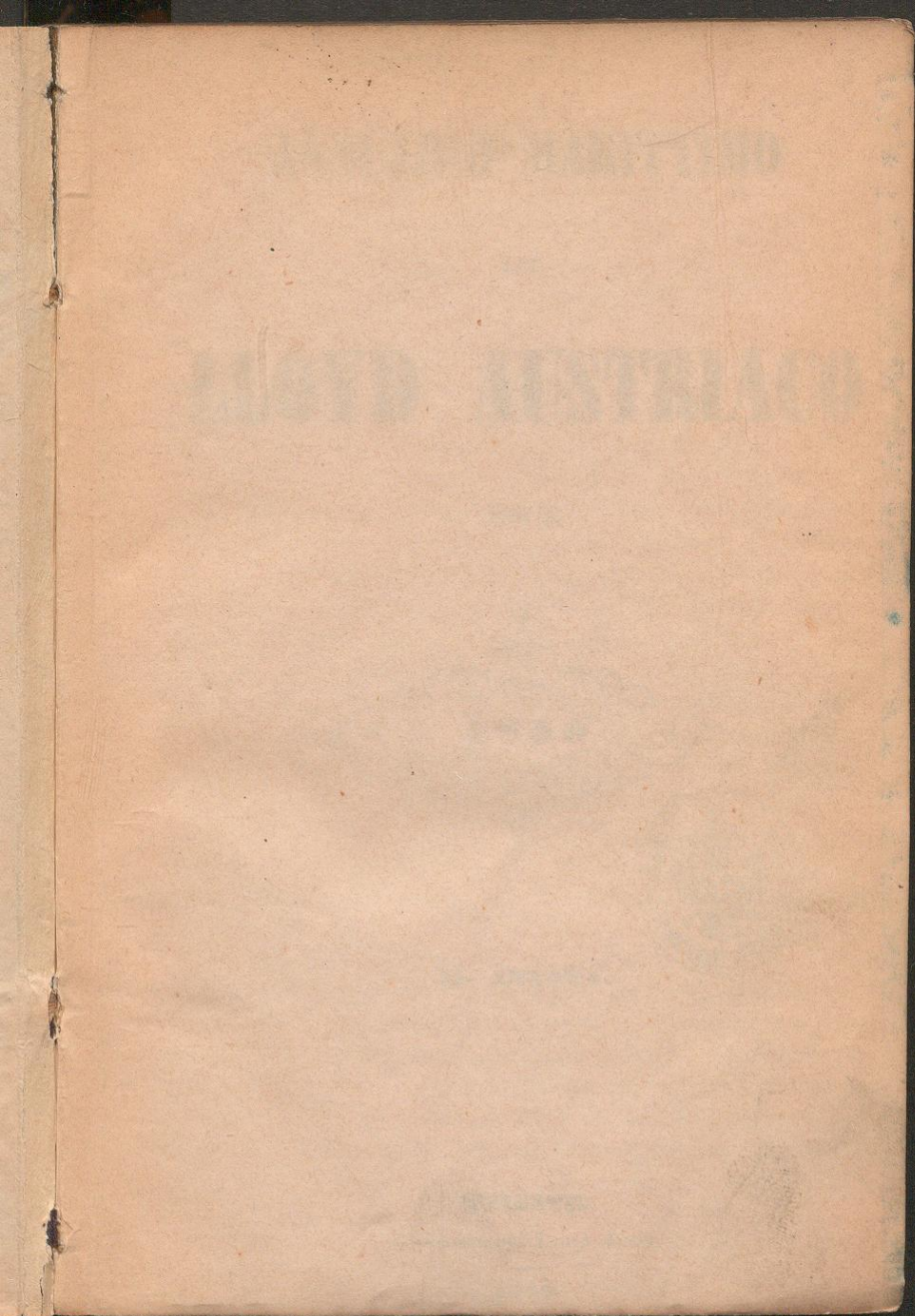
T

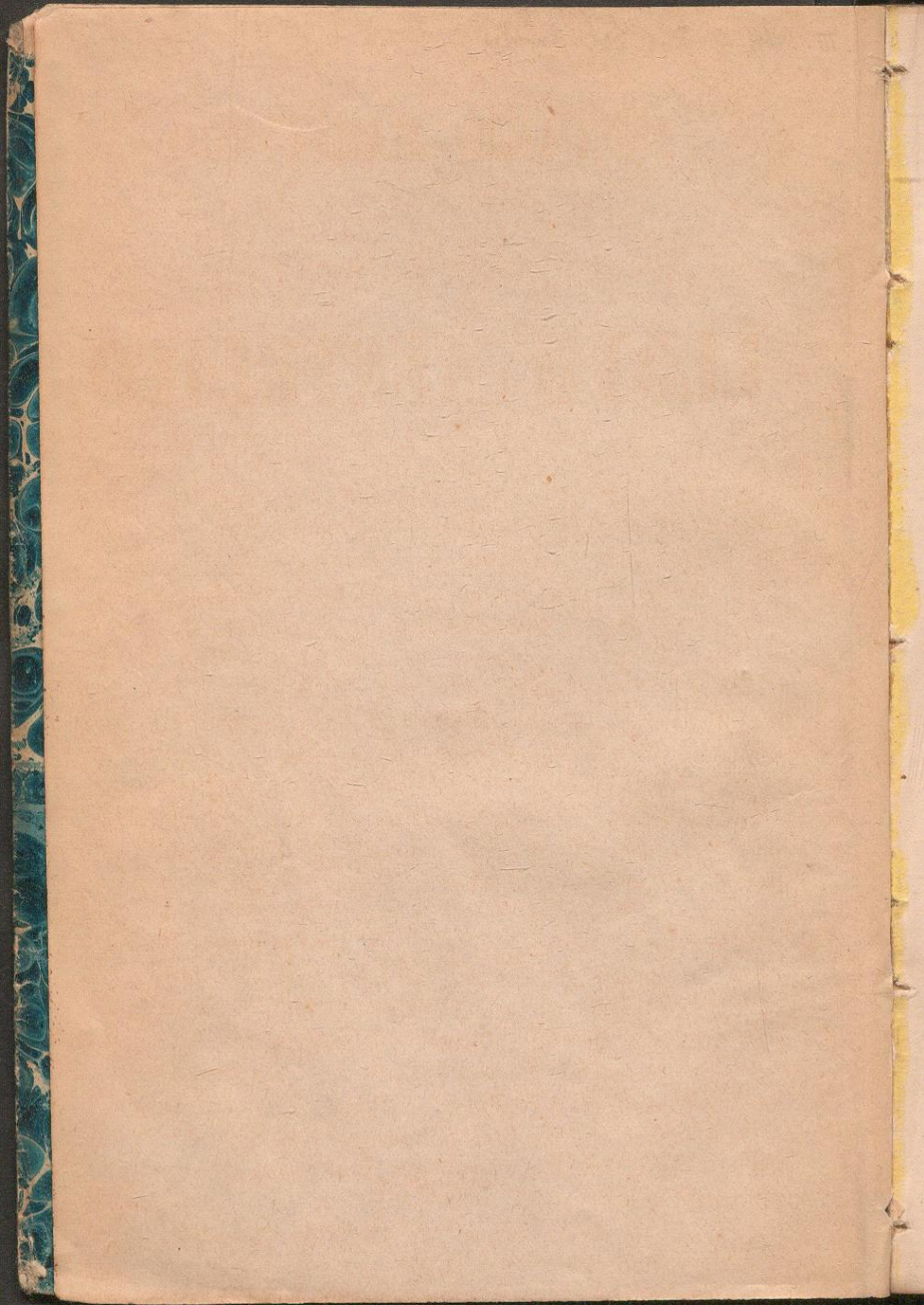
11850

691 A









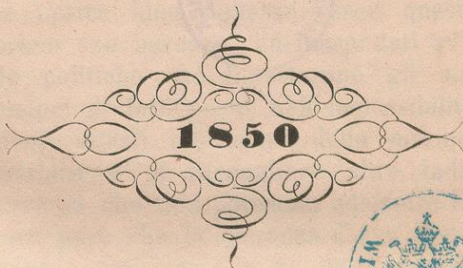
III. orb. 907. J. J. J. J.

ANNUARIO MARITTIMO

DEL

LLOYD AUSTRIACO

PER IL



II. ANNATA.

TRIESTE.

TIPOGRAFIA DEL LLOYD AUSTR.

—
1850.

ANUARIO MARIITIMO

MOYD ANTRIAOO

A 681



STADT B. 11

STADT B. 11

STADT B. 11

STADT B. 11

INTRODUZIONE.

Allorquando nell'anno 1848, noi abbiamo enunciato la prima pubblicazione dell' *Annuario marittimo* del Lloyd Austriaco, eravamo ben lontani dall'immaginare che questa nostra idea dovesse esser quasi paralizzata nel primo suo nascere, da inaspettati avvenimenti. Le vicende politiche che funestarono gli anni 1848, 1849, avendoci di fatti posto nell'impossibilità di dare l'elenco degli attuali bastimenti della marineria mercantile austriaca e di raccogliere altre indispensabili notizie, fecero sì che non potemmo adempire l'assunto che ci eravamo impegnati; ora però che la speranza d'una durevole pace sembra vicina a realizzarsi in un fatto compiuto, ripigliamo l'impresa ed offriamo ai nostri lettori l'*annuario per l'anno 1850*.

Premesso il calendario Gregoriano, Giuliano, Ebraico, Russo e Greco, Turco ed Arabo daremo un prospetto sugli arrivi e partenze delle poste di Vienna e d'Italia, sulla strada ferrata Ferdinanda Lombardo-Veneta, sulle corse dei piroscafi del Lloyd con le tariffe relative, e finalmente di tutti i bastimenti mercantili a lungo corso che navigano protetti dall'austriaca bandiera; in seguito abbiamo notato la differenza tra il vigente regolamento sanitario austriaco ed estero.

I cambiamenti avvenuti nella Società del Lloyd dovevano esser fatti di pubblica ragione e noi abbiamo

esposto le innovazioni seguite accennando l'indole e lo scopo della nuovamente istituita 3.^{za} sezione. Viene quindi mostrato prospettivamente il personale addetto alla società stessa tanto nell'arsenale che nelle tre sezioni, e vengono per ultimo specificati tutti i suoi agenti al di fuori in uno ai signori consoli qui residenti ed agli i. r. consoli esteri.

Si termina questa prima parte con lo statuto organico delle pensioni, offrendo pure i risultati di sua gestione.

Nella seconda parte premessa una descrizione tecnico-pittorica di tutti i navigli e barche, cominciando dall'orgoglioso vascello a tre ponti e terminando con l'umile *guzzo*, offriamo un sunto storico sulla i. r. marina da guerra austriaca e sulle attuali sue forze. Si discorre quindi del modo più facile onde girare il capo Horn e di alcuni calcoli pel navigante all'aspetto delle montagne. — Il nuovo atto di navigazione della Gran-Bretagna 26 giugno 1849 avendo affatto distrutto quell'odioso sistema di esclusività, adottato sin a questa epoca dall'Inghilterra, diveniva necessarissima cosa renderlo più che si poteva di pubblica ragione; e noi fatto l'abbiamo, aggiungendovi alcune interessanti osservazioni.

Le corse attuali dei vapori della Società del Lloyd tanto pella linea di Grecia che per quella di Costantinopoli, offrendo al viaggiatore le più belle prospettive che imaginare si possano ed altresì punti storici di comune interessamento per l'istruito passeggiere, chiudiamo il presente *annuario* con una descrizione storico-geografica dei due viaggi, precisando le toccate, gli arrivi e partenze.

Nutriamo dolce lusinga che circostanze fatali non ci impediranno altravolta di proseguire in tale impresa e che il tranquillo andamento degli affari politici ci darà campo sempre più di poter ampliare le basi di questo nostro lavoro.

Cronologia dell' anno 1850.

L' anno presente è il

- 7850^{mo} dalla creazione del mondo, secondo Suida (6000 anni avanti Gesù Cristo.)
- 7484^{mo} della creazione del mondo, secondo i 70 traduttori della bibbia (5634 a. G. C.)
- 7448^{mo} anno greco del mondo (1.^o settemb. 5598 a. G. C.)
- 7358^{mo} del mondo secondo il computo del nuovo stile greco (èra ecclesiastica bizantina o costantinopolitana (21 marzo ossia 1.^o aprile 5508 a. G. C.)
- 7358^{mo} dell' èra civile bizantina o costantinopolitana (1.^o settembre 5508 a. G. C.)
- 7352^{mo} dell' èra alessandrina antica (29 agosto 5502 a. G. C.)
- 7342^{mo} della nuova èra alessandrina o antioca (1.^o settembre 5492 a. G. C.)
- 7050^{mo} della creazione del mondo secondo Eusebio e secondo il martirologio romano (2 maggio 5200 a. G. C.)
- 6563^{mo} del periodo Giuliano (1.^o gennaio 4713 a. G. C.)
- 6029^{mo} dalla creazione del mondo, secondo l' èra di Jobel degli antichi ebrei (10 aprile 4179 a. G. C.)
- 5858^{mo} dell' èra del mondo (ottobre 4008 a. G. C.)
- 5854^{mo} secondo il computo degli antichi Ebrei (4004 a. G. C.)
- 5834^{mo} dalla creazione del mondo secondo Petavio (7 marzo 3984 a. G. C.)
- 5799^{mo} dalla creazione del mondo, secondo Calvisio e Scalligero (3949 a. G. C.)

- 5611^{mo} dell'era ebraica, secondo computi più recenti (equinozio di primavera 3761 a. G. C.)
- 5611^{mo} dell'era ebraica civile (ottobre 3761 a. G. C.)
- 4143^{mo} dal diluvio (cronologia latina, 2293 a. G. C.)
- 3954^{mo} dal diluvio (cronologia ebraica, 2104 a. G. C.)
- 3865^{mo} dell'era d'Abramo (1.^o ottobre 2015 a. G. C.)
- 3171^{mo} dal principio del periodo del Sirio (1321 a. G. C.)
- 3034^{mo} dalla distruzione di Troia (12 o 24 giugno 1184 a. G. C.)
- 2865^{mo} dalla costruzione del tempio di Salomone (maggio 1015 a. G. C.)
- 2626^{mo} dalle Olimpiadi (od il secondo anno della 657 olimpiade, 776 a. G. C.)
- 2603^{mo} dell'era romana, o dalla costruzione di Roma (secondo Varrone, 24 aprile 753 a. G. C.)
- 2597^{mo} dell'era di Nabonassar (26 febbraio 747 a. G. C.)
- 2308^{mo} dell'epoca delle 70 settimane di Daniele (equinozio di primavera 458 a. G. C.)
- 2282^{mo} del ciclo metonico (5 luglio 432 a. G. C.)
- 2180^{mo} del periodo calippico (330 a. G. C.)
- 2173^{mo} dell'era Filippina (dopo la morte di Alessandro Magno, 13 giugno 323 a. G. C.)
- 2162^{mo} dell'era siro-macedonica, o greca, ed anche alessandrina (1.^o settembre 312 a. G. C.)
- 1975^{mo} dell'era tiria (19 ottobre 125 a. G. C.)
- 1960^{mo} dell'era sidonica (ottobre 110 a. G. C.)
- 1898^{mo} dell'era cesarea di Antiochia (in memoria della guerra farsalica, 1.^o settembre, 48 a. G. C.)
- 1895^{mo} dal miglioramento del calendario giuliano introdotto da Sosigene (1.^o gennaio 45 a. G. C.)
- 1888^{mo} dell'era spagnuola (1.^o gennaio 38 a. G. C.)
- 1880^{mo} dell'era attica (della vittoria presso Anzio, 1.^o gennaio, 30 a. G. C.)
- 1880^{mo} dell'era attica in Egitto (1.^o settembre 30 a. G. C.)
- 1877^{mo} dell'era imperiale augusta o romana (14 febbraio, 27 a. G. C.)
- 1853^{mo} dell'indizione di Costantinopoli (1.^o settemb. 3 a. G. C.)

- 1850^{mo} dell'era comune cristiana o dionisia (primo dopo la nascita di Gesù Cristo, 1. gennaio).
- 1817^{mo} dopo la morte del nostro Salvatore (33 anni dopo la sua nascita).
- 1781^{mo} dopo la distruzione di Gerusalemme (1. settembre 69 anni dopo Gesù Cristo).
- 1684^{mo} dell'era dei Maccabei (24 novembre 166 d. G. C.)
- 1566^{mo} dell'era diocleziana (17 settembre 284 d. G. C.)
- 1547^{mo} dell'era dei martiri (23 febbraio 303 d. G. C.)
- 1538^{mo} dell'era delle Indizioni (312 d. G. C.)
- 1525^{mo} dopo il primo concilio ecumenico in Nicea (19 giugno sino al 25 agosto, 325 d. G. C.)
- 1475^{mo} dopo il principio dell'emigrazione dei popoli (375 d. G. C.)
- 1469^{mo} dopo il secondo concilio ecumenico in Costantinopoli (maggio sino luglio, 381 d. G. C.)
- 1419^{mo} dopo il terzo concilio ecumenico in Efeso (22 giugno sino al 31 luglio 431 d. G. C.)
- 1399^{mo} dopo il quarto concilio ecumenico in Calcedonia (nell'anno 451 d. G. C.)
- 1374^{mo} dopo il decadimento del regno romano occidentale (dopo aver esistito 1230 anni, 476 d. G. C.)
- 1298^{mo} dell'era armena (7 luglio, 552 d. G. C.)
- 1297^{mo} dopo il quinto concilio ecumenico in Costantinopoli (4 maggio sino al 2 giugno 553 d. G. C.)
- 1228^{mo} dell'era dell'Egira (fuga di Maometto da Mecca a Medina, 16 luglio 622 d. G. C.)
- 1218^{mo} dell'era persiana o di Jezdegira (16 giugno 632 d. G. C.)
- 1170^{mo} dopo il sesto concilio ecumenico in Costantinopoli (17 novembre 680 sino al 16 settembre 681 d. G. C.)
- 1063^{mo} dopo il settimo concilio ecumenico in Nicea (24 settembre sino al 23 ottobre 787 d. G. C.)
- 1050^{mo} dopo il ristabilimento dell'impero romano occidentale (sotto Carlo Magno, 800 d. G. C.)
- 981^{mo} dopo l'ottavo concilio ecumenico in Costantinopoli (5 ottobre 869 al 28 febbraio 870 d. G. C.)
- 867^{mo} dopo il principio del governo della casa Babenberg in Austria (983 d. G. C.)

- 850^{mo} dopo il principio dei re in Ungheria con Stefano I, il santo (1000 d. G. C.)
- 771^{mo} dell' èra Dschelaleddinica (14 marzo 1079 d. G. C.)
- 764^{mo} dopo il principio dei re in Boemia con Wratislaw II (1086 d. G. C.)
- 754^{mo} dopo il principio delle crociate (1096 d. G. C.)
- 727^{mo} dopo il nono concilio ecumenico in Roma (18 marzo sino al 5 aprile 1123 d. G. C.)
- 711^{mo} dopo il decimo concilio ecumenico in Roma (20 aprile 1139 d. G. C.)
- 694^{mo} dopo l' elevazione dell' Austria ad arciducato (mediante l' imperatore Federico I Barbarossa; *Privilegium Friedericianum*) sotto Enrico II Jasomirgott (17 settembre 1156 d. G. C.)
- 671^{mo} dopo l' undecimo concilio ecumenico in Roma (5 al 19 marzo 1179 d. G. C.)
- 635^{mo} dopo il dodicesimo concilio ecumenico in Roma (11 al 30 novembre 1215 d. G. C.)
- 605^{mo} dopo il tredicesimo concilio ecumenico in Lione (8 giugno al 17 luglio 1245 d. G. C.)
- 577^{mo} dopo l' elezione di Rodolfo I conte d' Absburgo ad imperatore germanico (29 settembre 1273 d. G. C.)
- 576^{mo} dopo il quattordicesimo concilio ecumenico in Lione (7 maggio al 17 luglio 1274 d. G. C.)
- 568^{mo} dopo il principio del governo della casa d' Absburgo in Austria (1282 d. G. C.)
- 538^{mo} dopo il quindicesimo concilio ecumenico in Vienna (16 ottobre 1311 al 6 maggio 1312 d. G. C.)
- 436^{mo} dopo il sedicesimo concilio ecumenico in Costanza (16 ottobre 1414 al 22 aprile 1418 d. G. C.)
- 419^{mo} dopo il diciassettesimo concilio ecumenico in Basilea (26 luglio (14 dicembre) 1431 fino a maggio 1443 d. G. C.)
- 411^{mo} dopo il decimottavo concilio ecumenico in Firenze (29 febbraio 1439 fino al 26 aprile 1442 d. G. C.)
- 397^{mo} dopo la decadenza dell' impero romano orientale o greco, fondato trent'anni dopo la nascita di Gesù Cristo (29 maggio 1453).

- 358^{mo} dopo la scoperta dell' America (11 ottobre 1492 d. G. C.)
 338^{mo} dopo il decimonono concilio ecumenico in Roma (3 marzo 1512 fino al 16 marzo 1517 d. G. C.)
 333^{mo} dopo la riforma del Dr. Martino Lutero (1517 d. G. C.)
 305^{mo} dopo il ventesimo (ultimo) concilio ecumenico della chiesa in Trento 13 dicembre 1545 sino al 3 dicembre 1563 d. G. C.)
 268^{mo} dopo i miglioramenti del calendario introdotti da papa Gregorio XIII (15 ottobre 1582 d. G. C.)
 137^{mo} dopo la sanzione prammatica dell' imperatore Carlo VI (19 aprile 1713 d. G. C.)
 110^{mo} dopo l' estinzione dello stipite maschile della dinastia d' Absburgo (20 ottobre 1740 d. G. C.)
 46^{mo} dopo l' introduzione della dignità ereditaria Imperiale Austriaca (11 agosto 1804 d. G. C.)
 20^{mo} dopo la nascita di S. M. l' Imperatore regnante Francesco Giuseppe I (18 agosto 1830 d. G. C.)
 2^{do} dopo l' ascensione al trono di S. M. l' Imperatore Francesco Giuseppe I (2 dicembre 1848 d. G. C.)
 2^{do} dopo la concessione della Costituzione da parte di S. M. l' Imperatore Ferdinando I, il Benigno, (14 marzo 1848).
 1^{mo} dalla Costituzione octroyée dell' impero austriaco (4 marzo 1849 d. G. C.)

I. Calendario Gregoriano.**II. Calendario Giuliano.**

Numero d' oro	8	. . . . .	8
Epatta	XVII	. . . . .	XXVIII
Ciclo solare	11	. . . . .	11
Indizione romana	8	. . . . .	8
Lettere dominicali	F	. . . . .	A

Feste mobili dei cattolici e protestanti.

- Il nome di Gesù Cristo (sempre nella seconda domenica dopo l' Epifania) li 20 gennaio.
 Settuagesima (la 3za. domenica avanti la prima domenica della quaresima) „ 27 dto.

Le ceneri	li 13 febbraio.
Le cinque piaghe di Gesù Cristo (sempre al primo venerdì in quaresima)	„ 15 dto.
I sette dolori di Maria Vergine (sempre il venerdì avanti la domenica delle Palme) „	22 marzo.
Pasqua	„ 31 dto.
Rogazioni	al 6, 7, 8 maggio.
Ascensione (sempre 40 giorni dopo Pasqua)	li 9 maggio.
Pentecoste (il decimo giorno od alla seconda domenica dopo l'Ascensione)	„ 19 dto.
Ss. Trinità (sempre la prima domenica dopo Pentecoste)	„ 26 dto.
Corpus Domini (sempre il giovedì dopo la Ss. Trinità)	„ 30 dto.
Domenica I d' avvento	„ 1. dicembre.
Primo giorno di carnevale	„ 7 gennaio.
Ultimo giorno di carnevale	„ 12 febbraio.
Durata del carnevale	37 giorni.
Primo giorno di quaresima	il 13 febbraio.
Ultimo giorno di quaresima	„ 30 marzo.
Durata della quaresima	46 giorni.

Quattro Tempora.

Primavera	20, 22, 23 febbraio
Estate	22, 24, 25 maggio
Autunno	18, 20, 21 settembre
Inverno	18, 20, 21 dicembre.

Feste mobili principali dei Russi e Greci.

Triodio	li 12 febbraio stile antico.
Settuagesima	„ 19 „ „ „
Mássopust	„ 26 „ „ „
Süropust	„ 5 marzo „ „
Ceneri	„ 8 „ „ „
Pasqua	„ 23 aprile „ „
Benedizione dell' acqua	„ 17 maggio „ „
Ascensione di Cristo	„ 1 giugno „ „
Pentecoste	„ 11 „ „ „

Ognissanti (quaresima de' SS. Apostoli) li 18 giugno stile antico.
 Fine della quaresima de' SS. Apostoli li 27 " " "

III. Calendario degli Ebrei.

(Calend. Greg.)

1. Schebat 5610.	li 14	gennaio	st. n.
1. Adar	" 13	febbraio	" "
1. Nissan	" 14	marzo	" "
1. Ijar	" 13	aprile	" "
1. Sivan	" 12	maggio	" "
1. Thamuz	" 11	giugno	" "
1. Ab	" 10	luglio	" "
1. Elul	" 9	agosto	" "
1. Tischri 5611 (anno nuovo)	" 7	settemb.	" "
1. Marcheswan	" 7	ottobre	" "
1. Kislev	" 6	novemb.	" "
1. Thebeth	" 6	dicemb.	" "
1. Schebath	" 4	genn. 1851	" "
Digiuno d' Esther	li 13	Adar .	" 25 febbraio " "
Purim	" 14	" . "	" 26 " " "
Suschan Purim	" 15	" . "	" 27 " " "
Pessah*	" 15	Nisan.	" 28 marzo " "
Seconda festa*	" 16	" . "	" 29 " " "
Settima festa*	" 21	" . "	" 3 aprile " "
Ottava festa*	" 22	" . "	" 4 " " "
Lag-B'omer	" 18	Ijar .	" 30 " " "
Sciavout*	" 6	Sivan.	" 17 maggio " "
Seconda festa	" 7	" . "	" 18 " " "
Digiuno per l' anniversario dei disastri del tempio	" 17	Thamuz	li 27 giugno " "
Digiuno per l' anniversario della caduta del tempio*	" 9	Ab .	" 18 luglio " "
Capo d' anno*	" 1.	Tischri	" 7 settemb. " "
Seconda festa*	" 2	" . "	" 8 " " "
Digiuno per Ghedalià	" 3	" . "	" 9 " " "
Gran digiuno di conciliazione*	" 10	" . "	" 16 " " "
Festa dei tabernacoli*	" 15	" . "	" 21 " " "

* Feste solenni.

Seconda festa*	li 16 Tischri	li 22 settemb. st. n.
Festa delle palme	" 21 " . " 27	" " "
Ultima festa dei tabernacoli* (Hasseret)	" 22 " . " 28	" " "
Festa della legge* (Simcha Tora)	" 23 " . " 29	" " "
Chanucà	" 25 Kislev	" 30 novemb. " "
Digiuno per l'assedio di Gerusalemme	" 10 Tebeth	" 15 dicemb. " "

IV. Calendario dei Turchi ed Arabi.

(Calend. Gregor.)

1. Safar dell' anno 1266	li 17 dicembre	1849
1. Rebi-el-avvel	" 15 gennaio	1850
1. Rebi-el-acher	" 14 febbraio	"
1. Dschemadi-el-avvel	" 15 marzo	"
1. Dschemadi-el-acher	" 14 aprile	"
1. Redscheb.	" 13 maggio	"
1. Schaban	" 12 giugno	"
1. Ramadan	" 11 luglio	"
1. Schevvâl	" 10 agosto	"
1. Dsû 'l-Kade	" 8 settembre	"
1. Dsû 'l-hedsche	" 8 ottobre	"
1. Moharrem 1267	" 6 novembre	"
1. Safar	" 6 dicembre	"
1. Rebi-el-avvel	" 4 gennaio	1851.

Lunazioni.

GENNAIO

5 U. Q. ore	9 m.	8 matt.
13 L. N. "	11 "	47 "
21 P. Q. "	10 "	5 "
28 L. P. "	1 "	15 "

FEBBRAIO

4 U. Q. ore	9 m.	41 matt.
12 L. N. "	6 "	51 "
19 P. Q. "	8 "	35 sera
26 L. P. "	0 "	24 "

MARZO

5 U. Q. ore	8 m.	30 sera
13 L. N. "	11 "	44 "
21 P. Q. "	4 "	28 matt.
27 L. P. "	11 "	58 sera

APRILE

4 U. Q. ore	4 m.	18 sera
12 L. N. "	1 "	23 "
19 P. Q. "	10 "	45 matt.
26 L. P. "	11 "	59 "

MAGGIO			SETTEMBRE		
4 U. Q.	ore 11 m. 25	matt.	6 L. N.	ore 6 m. 7	matt.
11 L. N.	" 11 " 50	sera	13 P. Q.	" 9 " 2	"
18 P. Q.	" 4 " 33	"	21 L. P.	" 1 " 24	sera
26 L. P.	" 0 " 48	matt.	28 U. Q.	" 10 " 39	"
GIUGNO			OTTOBRE		
3 U. Q.	ore 4 m. 45	matt.	5 L. N.	ore 3 m. 45	sera
10 L. N.	" 7 " 57	"	13 P. Q.	" 3 " 20	matt.
16 P. Q.	" 10 " 59	sera	21 L. P.	" 4 " 3	"
24 L. P.	" 2 " 45	"	28 U. Q.	" 5 " 52	"
LUGLIO			NOVEMBRE		
2 U. Q.	ore 6 m. 31	sera	4 L. N.	ore 3 m. 33	matt.
9 L. N.	" 2 " 59	"	12 P. Q.	" 0 " 8	"
16 P. Q.	" 7 " 13	matt.	19 L. P.	" 5 " 26	sera
24 L. P.	" 6 " 55	"	27 U. Q.	" 1 " 22	"
AGOSTO			DICEMBRE		
1. U. Q.	ore 5 m. 47	matt.	3 L. N.	ore 6 m. 3	sera
7 L. N.	" 10 " 5	sera	11 P. Q.	" 9 " 21	"
14 P. Q.	" 6 " 19	"	19 L. P.	" 5 " 43	matt.
22 L. P.	" 9 " 45	"	25 U. Q.	" 10 " 0	sera
30 U. Q.	" 2 " 54	"			

Ecclissi.

Nell'anno 1850 seguono due ecclissi di sole, di cui nessuna è visibile in queste contrade. Ecclissi di luna non succedono in quest'anno.

1.) Ecclisse di sole il 12 febbraio. Comincia alle ore 4 min. 32 antim., e finisce alle ore 10 m. 39 antim. È visibile nella parte meridionale-orientale d'Africa, nella parte meridionale d'Arabia, nella parte meridionale-orientale d'Asia, ed in quella settentrionale-occidentale della Nuova-Olanda.

2.) Ecclisse di sole il 7 agosto. Comincia alle ore 8 m. 1 pom. e finisce li 8 agosto ad un'ora, m. 16 antim. — È visibile nella parte meridionale-occidentale dell'America del Nord, e nella parte settentrionale-occidentale dell'America del Sud, inoltre in una piccola parte dell'Asia e Nuova-Guinea.

Servizio generale dei Piroscafi.

Il Consiglio di Amministrazione della Società di Navigazione a vapore del Lloyd austriaco ha determinato d'introdurre le seguenti modificazioni nel servizio provveduto dai Piroscafi dello Stabilimento fra Trieste, la Grecia ed il Levante, nonchè nel Levante stesso, per renderlo più corrispondente al bisogni del commercio e del traffico in generale, cioè:

Furono raddoppiate:

1. Le corse fra *Trieste*, *Corfù*, *Sira*, (con linea laterale per *Atene*), *Smirne*, *Dardanelli* e *Costantinopoli*, costituendole *settimanali* col giorno di partenza di *Giovedì* da Trieste.
2. Quelle fra *Salonico* e *Dardanelli*, regolate pure *settimanalmente* in coincidenza con le corse fra Trieste e Costantinopoli.
3. Le corse infine fra *Smirne* e la *Siria* fino a *Beirut*, che, regolate *quindicinalmente*, corrisponderanno pure a *Smirne* con ogni *secondo viaggio* fra Trieste e Costantinopoli.
4. La linea attualmente in corso fra *Sira* ed *Alessandria*, fu trasportata fra *Smirne* ed *Alessandria* e continuerà *quindicinalmente* a corrispondere con ogni *secondo viaggio* fra Trieste e Costantinopoli.
5. Si mantiene inalterata la linea attuale fra *Trieste*, *l'Istmo di Corinto* ed *Atene* col giorno di partenza di ogni secondo *Lunedì* da Trieste,
e del pari si mantengono:
6. i viaggi quindicinali fra *Costantinopoli*, *Ineboli*, *Sinope*, *Samsun* e *Trebisonda* con riserva di raddoppiarli e spingerli quanto prima possibile fino a *Battun* e *Redout-Kaleh*,

7. i viaggi settimanali fra *Costantinopoli*, *Varna*, *Tulcia*, *Galatz* ed *Ibraila* in coincidenza coi Piroscafi dell' i. r. privileg. prima Società di Navigazione a vapore sul Danubio:
8. i viaggi diretti fra *Trieste* ed *Alessandria* toccando *Corfù*, con la partenza fissa da Trieste il dì 27 di ogni mese ed in coincidenza coi Piroscafi inglesi fra *Suez* e *Calcutta* e le linee laterali per *Aden*, l' *Oceania* e la *Cina*.
9. I viaggi settimanali fra *Costantinopoli* e *Smirne* sono rimpiazzati dai settimanali fra *Trieste* e *Costantinopoli*.

A senso di quanto precede venne attivato il nuovo itinerario col dì 28 *Giugno p. p. a Trieste*, e si regoleranno le differenti linee provvedute dai Piroscafi dello Stabilimento come segue:

Linea principale fra Trieste e Costantinopoli.

Viaggio di andata.

PARTENZE.			ARRIVI.	
da Trieste	ogni Giovedì	a Corfù	ogni Domenica	
" Corfù	" Domenica	" Sira	" Martedì	
" Sira	" Mercoledì	" Smirne	" Giovedì	
" Smirne	" Venerdì	" Dardanelli	" Sabato	
" Dardanelli	" Sabato	" Costantinopoli	" Domenica	

Viaggio di ritorno.

da Costantinop.	ogni Sabato	a Dardanelli	ogni Domenica	
" Dardanelli	" Domenica	" Smirne	" Domenica	
" Smirne	" Lunedì	" Sira	" Martedì	
" Sira	" Mercoledì	" Corfù	" Venerdì	
" Corfù	" Venerdì	" Trieste	" Lunedì	

Linea laterale fra Sira e Pireo (Atene)

in congiunzione con la principale.

da Pireo	ogni Martedì	a Sira	ogni Mercoledì
" Sira	" Mercoledì	" Pireo	" Giovedì

Linea laterale di Salonico-Dardanelli

in congiunzione con la principale.

PARTENZE.

ARRIVI.

da Dardanelli	ogni Domenica	a Salonico	ogni Lunedì
" Salonico	" Giovedì	" Dardanelli	" Venerdì

Linea laterale di Alessandria-Smirne

in congiunzione con la principale.

PARTENZE.

da Alessandria	ogni secondo Giovedì	dal 20 Dicembre	in poi
" Smirne	" " Venerdì	" 28	" " "

ARRIVI.

a Smirne	ogni seconda Domenica	dal 23 Dicembre	in poi
" Alessandria	" " Lunedì	" 31	" " "

Linea laterale di Smirne-Beirut

in congiunzione con la principale.

Viaggio di andata.

PARTENZE.

da Smirne	ogni secondo Lunedì	dal 31 Dicembre	in poi
" Rodi	" " Mercoledì	" 2 Genn. 1850	" "
" Larnaca	" " Venerdì	" 4	" " "

ARRIVI.

a Rodi	ogni secondo Mercoledì	dal 2 Gennaio 1850	in poi
" Larnaca	" " Venerdì	" 4	" " " "
" Beirut	" " Sabato	" 5	" " " "

Viaggio di ritorno.

PARTENZE.

da Beirut	ogni secondo Martedì	dall' 8 Gennaio 1850	in poi
" Larnaca	" " Mercoledì	" 9	" " " "
" Rodi	" " Venerdì	" 11	" " " "

ARRIVI.

a Larnaca	ogni secondo Mercoledì	dal 9 Gennaio 1850	in poi
" Rodi	" " Venerdì	" 11	" " " "
" Smirne	" " Domenica	" 13	" " " "

Linea fra Costantinopoli e Trebisonda.

Viaggio di andata.

PARTENZE.

da Costantinopoli	ogni secondo	Mercoledì	dal 19 Dicemb.	in poi
" Ineboli	" "	Giovedì	" 20	" " "
" Sinope	" "	Venerdì	" 21	" " "
" Samsun	" "	Venerdì	" 21	" " "

ARRIVI.

a Ineboli	ogni secondo	Giovedì	dal 20 Dicembre	in poi
" Sinope	" "	Venerdì	" 21	" " "
" Samsun	" "	Venerdì	" 21	" " "
" Trebisonda	" "	Sabato	" 22	" " "

Viaggio di ritorno.

PARTENZE.

da Trebisonda	ogni seconda	Domenica	dal 23 Dicemb.	in poi
" Samsun	" "	Lunedì	" 24	" " "
" Sinope	" "	Martedì	" 25	" " "
" Ineboli	" "	Martedì	" 25	" " "

ARRIVI.

a Samsun	ogni secondo	Lunedì	dal 24 Dicemb.	in poi
" Sinope	" "	Martedì	" 25	" " "
" Ineboli	" "	Martedì	" 25	" " "
" Costantinopoli	" "	Mercoledì	" 26	" " "

Linea fra Costantinopoli, Varna e Burgas.

Viaggio di andata.

PARTENZE.

da Costantinopoli	ogni secondo	Lunedì	dal 24 Dicembre	in poi
" Burgas	" "	Martedì	" 25	" " "

ARRIVI.

a Burgas	ogni secondo	Martedì	dal 25 Dicembre	in poi
" Varna	" "	Martedì	" 25	" " "

Viaggio di ritorno.

PARTENZE.

da Varna	ogni secondo	Mercoledì	dal 26 Dicembre	in poi
" Burgas	" "	Mercoledì	" 26	" " "

ARRIVI.

a Burgas ogni secondo Mercoledì dal 26 Dicemb. in poi
 „ Costantinopoli „ „ Giovedì „ 27 „ „ „

Linea fra Costantinopoli ed il Danubio

corrispondente col servizio dei Piroscafi
 dell' i. r. priv. Società di Navigazione a vapore sul Danubio. *)

Viaggio di andata.

PARTENZE.

da Costantinop. ogni Martedì	a Varna	ogni Mercoledì
„ Varna „ Mercoledì	„ Tulcia	„ Giovedì
„ Tulcia „ Giovedì	„ Galatz	„ Giovedì

ARRIVI.

Viaggio di ritorno.

da Galatz ogni Domenica	a Tulcia	ogni Domenica
„ Tulcia „ Domenica	„ Varna	„ Lunedì
„ Varna „ Lunedì	„ Costantinop.	„ Martedì

Fra Galatz ed Ibraila sono attivate corse giornaliero
 mediante apposito Piroscavo colà stazionato.

Linea diretta fra Trieste ed Alessandria.

Viaggio di andata.

PARTENZE.

da Trieste il 27 di ogni mese
 „ Corfù „ 29 „ „ „

ARRIVI.

a Corfù il 29 di ogni mese
 „ Alessandria „ 1 o 2 di ogni mese.

Viaggio di ritorno. **)

PARTENZE.

da Alessandria il 9 circa di ogni mese
 „ Corfù „ 12 „ „ „ „

ARRIVI.

a Corfù il 12 circa di ogni mese
 „ Trieste „ 15 „ „ „ „

*) Durante i mesi d' inverno le corse pei porti del Danubio restano sospese.

**) Le date del ritorno dipendono dall' arrivo a Suez dei Piroscafi dalle Indie.

Linea di Grecia
fra Trieste, la costa orientale d' Italia, le Isole Jonie
e la Grecia via dell' Istmo di Corinto.

Viaggio di andata.

PARTENZE.

da Trieste	ogni secondo	Lunedì	dal	7 Genn. 1850	in poi			
" Ancona	"	Martedì	"	8	"	"	"	"
" Brindisi	"	Giovedì	"	10	"	"	"	"
" Corfù	"	Venerdì	"	11	"	"	"	"
" Argostoli	"	Sabbato	"	12	"	"	"	"
" Zante	"	Sabbato	"	12	"	"	"	"
" Patrasso	"	Domenica	"	13	"	"	"	"

ARRIVI.

a Ancona	ogni secondo	Martedì	dall'	8 Genn. 1850	in poi			
" Brindisi	"	Giovedì	dal	10	"	"	"	"
" Corfù	"	Venerdì	"	11	"	"	"	"
" Argostoli	"	Sabbato	"	12	"	"	"	"
" Zante	"	Sabbato	"	12	"	"	"	"
" Patrasso	"	Sabbato	"	12	"	"	"	"
" Lutraki	"	Domenica	"	13	"	"	"	"
da Lutraki per terra oltre l' Istmo di Corinto a Calamaki	ogni secondo	Lunedì	dal	31 Dicembre 1849	in poi.			

PARTENZA

da Calamaki ogni secondo Lunedì dal 31 Dicemb. 1849 in poi.

ARRIVO

a Pireo ogni secondo Lunedì dal 31 Dicembre 1849 in poi.

Viaggio di ritorno.

PARTENZA

da Pireo ogni secondo Lunedì dal 31 Dicembre 1849 in poi

ARRIVI.

a Calamaki ogni secondo Lunedì dal 31 Dicembre 1849 in poi,
 da Calamaki per terra oltre l' Istmo di Corinto a Lutraki
 ogni secondo Lunedì dal 31 Dicembre 1849 in poi.

PARTENZE.

da Lutraki	ogni secondo	Lunedì	dal	14 Genn. 1850	in poi			
" Patrasso	"	Martedì	"	15	"	"	"	"

da Zante	ogni secondo	Mercoledì	dal 16	Genn. 1850	in poi
" Argostoli	" "	Mercoledì	" 16	" "	" "
" Corfù	" "	Giovedì	" 17	" "	" "
" Brindisi	" "	Venerdì	" 18	" "	" "
" Ancona	" "	Domenica	" 20	" "	" "

ARRIVI.

a Patrasso	ogni secondo	Martedì	dal 15	Genn. 1850	in poi
" Zante	" "	Martedì	" 15	" "	" "
" Argostoli	" "	Mercoledì	" 16	" "	" "
" Corfù	" "	Giovedì	" 17	" "	" "
" Brindisi	" "	Venerdì	" 18	" "	" "
" Ancona	" "	Domenica	" 20	" "	" "
" Trieste	" "	Lunedì	" 21	" "	" "

Linea di Pireo (Atene)-Nauplia.

PARTENZE.

da Pireo	ogni secondo	Venerdì	dal 28	Dicembre 1849	in poi
" Nauplia	" "	Sabato	" 29	" "	" "

ARRIVI.

a Nauplia	ogni secondo	Venerdì	dal 28	Dicembre 1849	in poi
" Pireo	" "	Domenica	" 30	" "	" "

Linea fra Trieste e la Dalmazia.

Viaggio di andata.

PARTENZE.			ARRIVI.		
da Trieste	ogni Lunedì	a Lussino	ogni Martedì		
" Lussino	" Martedì	" Selve	" Martedì		
" Selve	" Martedì		di passaggio		
	di passaggio	" Zara	" Martedì		
" Zara	" Mercoledì	" Sebenico	" Mercoledì		
" Sebenico	" Mercoledì	" Spalato	" Mercoledì		
" Spalato	" Giovedì	" Lesina	" Giovedì		
" Lesina	" Giovedì	" Curzola	" Giovedì		
" Curzola	" Giovedì	" Ragusa	" Giovedì		
" Ragusa	" Venerdì	" Cattaro	" Venerdì *)		

*) Nei mesi invernali, cioè da Ottobre a Marzo, l'arrivo in Cattaro segue ogni Sabato.

Viaggio di ritorno.

PARTENZE.			ARRIVI.		
Da Cattaro	ogni	Sabbato	a Ragusa	ogni	Sabbato
„ Ragusa	„	Sabbato	„ Curzola	„	Domenica
„ Curzola	„	Domenica	„ Lesina	„	Domenica
„ Lesina	„	Domenica	„ Spalato	„	Domenica
„ Spalato	„	Lunedì	„ Sebenico	„	Lunedì
„ Sebenico	„	Lunedì	„ Zara	„	Lunedì
„ Zara	„	Martedì	„ Selve	„	Martedì
„ Selve	„	Martedì			di passaggio
		di passaggio	„ Lussino	„	Martedì
„ Lussino	„	Martedì	„ Trieste	„	Mercoledì*)

Linea fra Trieste, l' Istria e Fiume. (**)

da Trieste ogni Mercoledì toccando
Pirano, Umago, Cittanova, Pa-
renzo, Rovigno e Fasana . . . a Pola ogni Mercoledì

Da Pola ogni Giovedì toccando i
porti suddetti a Trieste ogni Giovedì.

Da Trieste ogni Sabato come sopra a Pola ogni Sabato

„ Pola ogni Sabato „ Fiume ogni Domenica

da Fiume ogni Domenica a Pola ogni Lunedì

„ Pola ogni Lunedì „ Trieste ogni Lunedì.

Linea fra Trieste e Venezia.

da Trieste a Venezia ogni giorno alle ore 6 della mattina

da Venezia a Trieste ogni giorno alla mezzanotte.

*) Nei mesi invernali, cioè da Ottobre a Marzo, la partenza da Cattaro segue ogni Domenica e l'arrivo in Trieste ogni Venerdì.

***) Durante la stagione invernale si sospendono le toccate nei seguenti porti:

pei viaggi di Mercoledì: Umago, Cittanova e Fasana,
in quelli di sabato: Fasana e Fiume.

Al servizio delle linee su mentovate sono per ora addetti
27 Piroscafi a norma della seguente distinta:

Austria	di	360	cavalli	e	760	tonellate	
Italia	"	260	"	"	730	"	
Germania	"	260	"	"	730	"	
Europa	"	260	"	"	730	"	
Asia	"	260	"	"	730	"	
Africa	"	260	"	"	730	"	
Vorwärts	"	200	"	"	580	"	
Stambul	"	160	"	"	620	"	1)
Wien	"	140	"	"	470	"	
Conte Stirmer	"	140	"	"	470	"	
Mahmudié	"	120	"	"	470	"	
Arciduca Giovanni	"	120	"	"	350	"	
Schild	"	120	"	"	320	"	
Elleno	"	120	"	"	360	"	
Conte Kollowrat	"	100	"	"	330	"	
Ferdinando I.	"	100	"	"	280	"	
Arciduca Lodovico	"	100	"	"	310	"	2)
Oriente	"	100	"	"	360	"	
Barone Kübeck	"	70	"	"	230	"	3)
Maria Dorotea	"	70	"	"	210	"	4)
Istria	"	60	"	"	240	"	
Trieste	"	160	"	"	450	"	
Venezia	"	160	"	"	450	"	5)
Arciduca Federico	"	120	"	"	400	"	
Arciduchessa Sofia	"	50	"	"	140	"	6)
Arciduca Francesco Carlo	"	40	"	"	125	"	
Danubio	"	60	"	"	100	"	7)

Sono in corso di costruzione avanzata:

Stadium di 360 cavalli

Dalmata " 60 "

nonchè disposta la costruzione dei Piroscafi

Imperatore di 260 cavalli

Imperatrice " 260 "

di modo che fra non molto saranno dedicati al servizio 31
Piroscafi.

TRIESTE in Dicembre 1849.

1) Per le linee fra Trieste e Costantinopoli, Trieste-Alessandria, Costantinopoli ed il Danubio, Costantinopoli-Trebisonda, Smirne-Alessandria, Smirne-Beirut, Dardanelli-Salonico.

2) Trieste e la Grecia.

3) Pireo-Sira, Calamaki e Nauplia.

4) Trieste e la Dalmazia.

5) Trieste e Venezia.

6) Trieste, Istria e Fiume.

7) Galatz ed Ibraila.

L. 100 di

L. 100 di	L. 100 di			L. 100 di	L. 100 di	L. 100 di	L. 100 di
	L. 100 di						
	I	II	III				
1	10	10	10	10	10	10	10
2	20	20	20	20	20	20	20
3	30	30	30	30	30	30	30
4	40	40	40	40	40	40	40
5	50	50	50	50	50	50	50
6	60	60	60	60	60	60	60
7	70	70	70	70	70	70	70
8	80	80	80	80	80	80	80
9	90	90	90	90	90	90	90
10	100	100	100	100	100	100	100

TARIFFE.

L. 100 di

L. 100 di	L. 100 di			L. 100 di	L. 100 di	L. 100 di	L. 100 di
	L. 100 di						
	I	II	III				
1	10	10	10	10	10	10	10
2	20	20	20	20	20	20	20
3	30	30	30	30	30	30	30
4	40	40	40	40	40	40	40
5	50	50	50	50	50	50	50
6	60	60	60	60	60	60	60
7	70	70	70	70	70	70	70
8	80	80	80	80	80	80	80
9	90	90	90	90	90	90	90
10	100	100	100	100	100	100	100

Questi e piccoli colli fino a 2 1/2 tonnellate nella sezione...
 W 30 - 1/2 x 50 x 100...
 Ogni passaggio per un canaletto 20 per dritto di incisione...
 passaggio di raso e 30 ad un di raso...
 L'addizionale di raso e raso... per metri di raso.

Linea di

Viaggio		Prezzo di passaggio per un			Prezzo di un letto
		I	II	III	
		Posto			fi.
da	per	fi.	fi.	fi.	
Trieste	Corfù	50	40	30	2
	Sira	80	60	40	4
	Atene (Pireo)	85	63	42	5
	Nauplia	88	65	43	6
	Scio	85	63	42	5
	Smirne	90	70	45	5
	Metelino				
	Tenedos	95	72	48	5
	Dardanelli				
	Gallipoli				
	Salonicco	100	75	50	5
	Costantinopoli	100	75	50	5
	Sinope	125	92	58	6
	Samsun	130	100	62	6
	Trebisonda	140	105	65	7
	Varna	110	85	52	6
	Tultscha				
	Galatz	130	100	62	7
	Ibraila				
	Rodi				
	Larnaca	120	90	55	7
	Bairut	130	100	62	7
	Alessandria	120	80	60	5

Linea di

Trieste	Ancona	15	10	8	1
	Brindisi	40	20	15	2
	Corfù	50	40	30	2
	Patrasso	65	50	34	4
	Vostizza	69	52	36	4
	Lutraki	73	55	38	5
	Atene (Pireo)	80	60	40	5
	Sira	85	63	42	5
	Dardenelli	95	72	48	5
	Costantinopoli	100	75	50	5

Pacchi e piccoli colli fino a £ 100 pagano nella seguente proporzione:
 £ 50 — $\frac{1}{2}$; e da £ 50 a £ 100 l'intero nolo per un centinaio della
 Ogni passeggero paga carantani 20 per diritto d'iscrizione, oltre ai
 passeggero di primo e £ 30 ad uno di secondo posto con tante
 L'eccedenza si regola a norma della tariffa per merci di 3.a classe.

Levante.

Nolo per ogni ℥ 100 merci di						Nolo per danaro ed oggetti preziosi per $\%$ fi.	Tassa per una lettera semplice	Premio di Scurtà	
I		II		III				dal 1. ^o Aprile a tutto Settemb.	dal 1. ^o Ottobre a tutto Marzo
Classe								$\%$	
fi.	car.	fi.	car.	fi.	car.	car.	car.		
1	40	2	30	3	20	30	12	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{3}$
2	50	4	15	5	40	40	12	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{3}$
3	—	4	30	6	—	45	12	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{3}$
4	—	6	—	8	—	60	12	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{3}$
3	—	4	30	6	—	45	18	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$
3	20	5	—	6	40	45	18	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$
3	30	5	20	7	—	50	18	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$
4	—	6	—	8	—	60	18	$\frac{2}{3}$	$\frac{2}{3}$
4	—	6	—	8	—	60	18	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$
5	—	7	—	9	—	90	18	$\frac{2}{3}$	1
5	—	7	—	9	—	90	18	$\frac{2}{3}$	1
5	—	7	—	9	—	90	18	$\frac{2}{3}$	1
5	—	7	—	9	—	80	18	$\frac{2}{3}$	1
5	—	7	—	9	—	80	18	$\frac{3}{4}$	$1\frac{1}{4}$
3	30	5	—	7	—	75	18	$\frac{2}{3}$	$\frac{2}{3}$
3	45	5	30	7	30	84	18	$\frac{2}{3}$	$\frac{2}{3}$
4	—	6	—	8	—	105	18	$\frac{2}{3}$	$\frac{2}{3}$
4	—	6	—	8	—	60	18	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$

Grecia.

1	—	1	30	2	—	12	12	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{6}$
1	10	1	40	2	20	30	12	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{4}$
1	40	2	30	3	20	30	12	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{3}$
2	—	3	—	4	—	30	12	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{3}$
2	—	3	—	4	—	30	12	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{3}$
2	—	3	—	4	—	30	12	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{3}$
2	50	4	15	5	40	40	12	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{3}$
3	—	4	30	6	—	45	12	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{3}$
3	30	5	20	7	—	50	18	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$
4	—	6	—	8	—	60	18	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$

fino a ℥ 5 — $\frac{1}{5}$; da ℥ 5 a ℥ 10 — $\frac{1}{4}$; da ℥ 10 a 25 — $\frac{1}{3}$; da ℥ 25 a rispettiva classe. —

suddetti prezzi. Di bagaglio si accordano gratuitamente ℥ 40 ad un libbre di più di quanti fiorini è maggiore la somma pagata per il passaggio.

Linea fra Trieste e la Dalmazia.

Viaggio		PASSAGGERI			Danaro in oro ed argento, oggetti preziosi per ogni 100 florini	Merci per ogni 100 libb. di Vienna	Sicurtà per ogni f. 100 di valore %
		Posti					
		1. ^o	2. ^o	3. ^o			
da	a	fi. car.	fi. car.	fi. car.	car.	fi. car.	
Trieste	Lussinpiccolo	8. 00	5. 20	2. 40	15	0. 50	1/10
Trieste o	Fiume						
	Zara	14. 00	9. 20	4. 40	20	1. 00	1/6
	Sebenico	16. 00	10. 40	5. 20	24	1. 00	1/6
	Spalato	18. 00	12. 00	6. 00	24	1. 10	1/6
	Lesina	20. 00	13. 20	6. 40	24	1. 10	1/6
	Curzola	22. 00	14. 40	7. 20	30	1. 10	1/4
	Ragusa	24. 00	16. 00	8. 00	30	1. 20	1/4
	Cattaro	26. 00	17. 20	8. 40	36	1. 30	1/4
Lussin-	Zara	6. 00	4. 00	2. 00	12	0. 40	1/10
piccolo	Sebenico	10. 00	6. 40	3. 20	15	0. 45	1/10
	Spalato	12. 00	8. 00	4. 00	15	1. 00	1/10
	Lesina	14. 00	9. 20	4. 40	15	1. 00	1/10
	Curzola	16. 00	10. 40	5. 20	20	1. 00	1/10
	Ragusa	18. 00	12. 00	6. 00	20	1. 10	1/10
	Cattaro	20. 00	13. 20	6. 40	24	1. 20	1/10
Zara	Sebenico	4. 00	2. 40	1. 20	6	0. 40	1/10
	Spalato	6. 00	4. 00	2. 00	9	0. 50	1/10
	Lesina	8. 00	5. 20	2. 40	12	0. 50	1/10
	Curzola	10. 00	6. 40	3. 20	15	0. 50	1/6
	Ragusa	12. 00	8. 00	4. 00	18	1. 00	1/6
	Cattaro	14. 00	9. 20	4. 40	20	1. 10	1/6
Sebenico.	Spalato	4. 00	2. 40	1. 20	6	0. 40	1/10
	Lesina	6. 00	4. 00	2. 00	9	0. 50	1/10
	Curzola	8. 00	5. 20	2. 40	12	0. 50	1/10
	Ragusa	10. 00	6. 40	3. 20	15	1. 00	1/10
	Cattaro	12. 00	8. 00	4. 00	18	1. 10	1/10
Spalato	Lesina	3. 00	2. 00	1. 00	6	0. 30	1/10
	Curzola	5. 00	3. 20	1. 40	9	0. 40	1/10
	Ragusa	7. 00	4. 40	2. 20	12	0. 50	1/10
	Cattaro	9. 00	6. 00	3. 00	15	1. 00	1/10
Lesina	Curzola	3. 00	2. 00	1. 00	6	0. 30	1/10
	Ragusa	5. 00	3. 20	1. 40	9	0. 40	1/10
	Cattaro	7. 00	4. 40	2. 20	12	0. 50	1/10
Curzola	Ragusa	4. 00	2. 40	1. 20	6	0. 40	1/10
	Cattaro	6. 00	4. 00	2. 00	9	0. 50	1/10
Ragusa	Cattaro	3. 00	2. 00	1. 00	6	0. 30	1/10

Annotationi.

1.^o Per diritto d'iscrizione, peso, trasporto a bordo e consegna degli effetti costituenti il bagaglio, ogni passeggiere di primo e secondo posto pagherà carantani 20. Quelli di terzo posto ne sono esenti e dovranno curare e trasportare loro stessi il proprio bagaglio.

2.^o Fanciulli al di sotto di dieci anni, se non pretendono un letto separato, pagano la metà del prezzo del posto in confronto di quello che paga chi li accompagna; ma se pretendono un letto, pagano l'intero prezzo del posto. Bambini lattanti sotto un anno, sono esenti da pagamento.

3.^o Cochiette si accordano fino a tanto che ve ne sono di disponibili, al prezzo di carantani 20 ogni ventiquattr'ore o meno. I primi ad iscriversi hanno diritto alla preferenza.

4.^o Il peso del bagaglio che viene accordato al passeggiere di prendere gratuitamente, è fissato a libbre 40 di Vienna. L'eccedenza paga un carantano per libbra. La Società non garantisce per il bagaglio per un importo maggiore di fiorini 2 di convenzione per ogni funto, a meno che non ne venga dichiarato il valore e pagato il rispettivo porto, e semprechè il bagaglio sia consegnato all'Agenzia nel luogo d'imbarco.

5.^o I passeggeri sono personalmente responsabili dell'esatta osservanza delle leggi finanziarie, sanitarie e doganali di ogni luogo dove approda il bastimento. È dunque vietato d'introdurre nel bagaglio e di portare indosso oggetti di contrabbando, come pure **lettere, plichi, gruppi** ecc. Le conseguenze di una contravvenzione qualunque cadono a carico di chi la commette.

6.^o Ogni passeggiere deve dichiarare all'atto dell'iscrizione se intenda o meno di servirsi del vitto di bordo. La Società non potendo provvedersi di viveri all'azzardo, quei passeggeri che hanno dichiarato di non voler accettare il vitto di bordo, non hanno diritto alcuno di pretendere alimenti durante il viaggio.

7.^o I passeggeri di 3.^o posto sono obbligati a trattenersi sempre sopra coperta a prora, e non potranno ottenere che il vitto stabilito per la ciurma del Piroscalo.

8.^o Danaro, oggetti preziosi ecc. spediti in partite maggiori del valore di fior. 100 pagano in ragione delle tasse suddette. Se sono sotto il valore di fior. 100, pagano la tassa intiera per fior. 100, coll'avvertenza che in nessun caso il nolo di gruppo spedito da e per un porto dalmato potrà essere minore di car. 20, e di quegli spediti fra la Dalmazia e Trieste, minore di carantani 30.

9.^o I danari, effetti preziosi ecc. devono essere consegnati in gruppi, pacchi o cassette ben condizionate e ben suggellate, ed accompagnati da una dichiarazione che ne esprima il valore. La Società garantisce per la perdita di tali oggetti (salvo i casi di forza maggiore), ma soltanto fino al valore dichiarato, e consegnando al luogo di destinazione i gruppi, pacchi

o cassette nella condizione medesima in cui li ha ricevuti, cessa la responsabilità della Società stessa. Per i casi di forza maggiore si potrà ottenere la sicurtà presso le rispettive Agenzie ai premi ed alle condizioni fissate dall'espostavi Tariffa speciale.

10.^o Le merci, i pacchi e piccoli colli devono essere consegnati con una regolare polizza di carico per parte dello speditore, nella quale si dovrà dichiarare esattamente il loro contenuto, per corrispondere a quanto esigono le leggi di finanza vigenti nella Dalmazia. Lo speditore è garante speciale per l'esattezza di tale dichiarazione.

11.^o L'Agenzia della Società che riceve le merci, i pacchi ecc. per la spedizione, rilascerà per oggetto consegnatole delle apposite polizze al prezzo di car. 3 l'una, e **soltanto verso l'esibizione di una tal polizza** regolarmente estinta **seguirà la consegna al ricevitore.**

12.^o Per merci di volume si dovrà ogni volta convenirsi particolarmente per il nolo relativo, come egualmente per il trasporto di vetture, di cani, e di altre bestie. Non si accettano liquidi in botti, nè articoli che spandono un odore disgustoso, che sono infiammabili o soggetti a colamento.

13.^o I pacchi o piccoli colli pagano a tenore della Tariffa speciale esposta negli Uffici delle rispettive agenzie. Se non è dichiarato il valore dei pacchi o piccoli colli, la Società garantisce (salvo i casi di forza maggiore) fino a fiorini 2 per ogni funto. Se il valore viene dichiarato, si paga relativamente la tassa dietro il valore stesso, secondo la Tariffa degli oggetti preziosi.

14.^o Onde coprire la propria responsabilità verso le autorità costituite, la Società si riserva il diritto di verificare l'esattezza delle dichiarazioni tanto dei gruppi, oggetti preziosi ecc., quanto delle merci, dei pacchi o piccoli colli. Verificandosi nei gruppi un valore maggiore del dichiarato, oppure scoprendosi dei gruppi non dichiarati nei bagagli, si percepirà il doppio nolo sull'intero ammontare degli stessi.

15.^o Per diritto di peso, trasporto a bordo e consegna delle merci e gruppi si pagherà oltre il nolo rispettivo

car. 5	se il collo pesasse sino a	℥ 50	o se il gruppo contenesse sino a	fi. 500
„ 10	„ „ „	da ℥ 51 a 100	„ „ „	da fi. 501, 1000
„ 15	„ „ „	„ 101 „ 200	„ „ „	„ 1001, 2000
„ 20	„ „ „	„ 201 „ 300	„ „ „	„ 2001, 3000

e così in avanti.

16.^o Liquori, altre bibite e vivande si possono ottenere ai prezzi della Tariffa esposta a bordo.

Linea fra Trieste e l'Istria.

Viaggio fra e		PASSAGGERI						Denaro, in oro ed argento, oggetti preziosi per ogni 100 fiorini	Merci per ogni 100 libb. di Vienna	Sicurtà per ogni f. 100 di valore %						
		Posti														
		1. ^o		2. ^o		3. ^o										
fi.	car.	fi.	car.	fi.	car.	car.	fi.	car.								
Trieste	Pirano	1.	30	1.	—	—	30	Vedi le annotazioni.	Vedi le annotazioni.	1/10						
	Cittanova o Umago	2.	20	1.	30	—	45			”						
	Parenzo	3.	—	2.	—	1.	—			”						
	Rovigno	3.	30	2.	30	1.	15			”						
	Pola o Fasana	4.	30	3.	—	1.	30			”						
Fiume	5.	—	3.	30	1.	45	”									
Pirano	Cittanova o Umago	1.	30	1.	—	—	30			Vedi le annotazioni.	Vedi le annotazioni.	”				
	Parenzo	2.	20	1.	30	—	45					”				
	Rovigno	3.	—	2.	—	1.	—					”				
	Pola o Fasana	3.	30	2.	20	1.	10					”				
	Fiume	4.	30	3.	—	1.	30					”				
Cittanova o Umago	Parenzo	1.	—	—	40	—	20					Vedi le annotazioni.	Vedi le annotazioni.	”		
	Rovigno	2.	—	1.	20	—	40							”		
	Pola o Fasana	3.	—	2.	—	1.	—							”		
	Fiume	4.	—	3.	—	1.	30							”		
	Parenzo	Rovigno	1.	—	—	40	—	20	Vedi le annotazioni.					Vedi le annotazioni.	”	
Pola o Fasana		2.	40	1.	30	—	45	”								
Fiume		3.	20	2.	20	1.	10	”								
Rovigno o Fasana	Pola	1.	30	1.	—	—	30	Vedi le annotazioni.							Vedi le annotazioni.	”
	Fiume	3.	—	2.	—	1.	—									”
	Pola	Fiume	2.	40	1.	40	—									50

Si accorderà il passaggio sul Ponte ai soli operai, marinai, giornalieri ed a coloro che si recano da una piazza all'altra per vendervi i prodotti del suolo. — Questi passeggeri avranno ancora gratuito il trasporto d'un canestro pieno o di una brenta piena. — I passeggeri di primo e secondo posto non avranno libero che il trasporto dei loro effetti personali, esclusa ogni qualità di merce.

Le merci fra qui e Fiume pagheranno il nolo di f. 1 per ogni 100 libbre di Vienna, con più il diritto di peso e trasporto di 10 car. per il primo centinaio, e di 5 car. per ogni centinaio o frazione di centinaio di aggiunta.

Fra Trieste ed i porti dell'Istria e fra questi e Fiume si contratterà per il trasporto della merci, fino a che verrà stabilita una tariffa regolare.

Il minimo nolo per pacchi o piccoli colli merci fra Trieste e l'Istria, e fra l'Istria e Fiume è fissato a car. 15, e fra Trieste e Fiume a car. 20.

Per gruppi resta stabilito il nolo di 15 car. per ogni 100 fmi. di valore o frazione di 100 f. fra Trieste ed i porti dell'Istria, e fra questi e Fiume — e di 20 car. fra Trieste e Fiume.

Linea fra Trieste e Venezia.

Il prezzo di passaggio resta fissato:

a f. 7	per ogni	passaggio	di primo	posto	
" 5	" "	" "	" "	secondo	posto
" 4	" "	operaio	lavorante		in coperta
" 3	" "	marinaio	munito di regolare		matricola " "

Per poi favorire gli abitanti dei due porti si rilasceranno tanto a Trieste quanto a Venezia dei viglietti di primo posto per andata e ritorno per il prezzo di f. 10, e valevoli per un'intera settimana.

Oltre i prezzi suddetti pagherà ogni passeggero *indistintamente* car. 20 a titolo d'iscrizione, e questo diritto sarà di car. 40 per quelli che s'inscrivessero a bordo del piroscalo fino a mezz'ora prima della partenza.

Cocchiette verranno accordate fino a che ve ne saranno al prezzo di car. 30.

Fanciulli sotto l'età di 10 anni, se non pretendono una cocchieta, pagheranno la metà del prezzo fissato per il posto che locano.

Bambini lattanti sotto un anno godono il passaggio gratuito.

Ogni passeggero ha il diritto di franchigia per 40 funti di Vienna di bagaglio. L'eccedenza pagherà in ragione di un carantano per funto.

Le vetture pagano da f. 15 a 40, secondo la loro grandezza.

I cani pagano da 40 car. a f. 1 l'uno, e dovranno rimanere in coperta legati a prora del piroscalo.

TARIFFA PER PACCHI, MERCI e GRUPPI

Pacchi e piccoli colli merci.

Ogni pacco	sotto funti	1 di Vienna	. . . . .	car. 12
" "	da	" 1 a 3	"	" 20
" "	"	" 3 a 10	"	" 30
" "	"	" 10 in sopra	"	" 40

Colli del peso di oltre funti 100 di Vienna pagheranno in ragione del *nolo ridotto* di 40 car. per ogni centinaio di Vienna. Nessun collo potrà eccedere funti 400 di peso. Il nolo per colli di volume dovrà essere convenuto separatamente.

Liquidi e qualunque merce od altro, soggetti a deperimento, dovranno affrancarsi all'atto della consegna.

Gruppi.

sino a f.	25	. . . . .	f. —	20
da f.	25 a	" 500	"	" — 30
" "	500 a	" 1000	"	" 1. —
" "	1000 a	" 1500	"	" 1. 30
" "	1500 a	" 2000	"	" 2. —

e per ogni 1000 fiorini in sopra, 30 car. di più.

Non si accettano gruppi in sacchi di contenuto maggiore di fiorini 1000; ed i sacchi dovranno essere di buona tela, forte e sana in tutte le sue parti, ben cuciti e sigillati con impronto intelligibile.

Gli oggetti preziosi pagheranno relativamente al valore dichiarato od al loro peso.

Pacchi, merci e gruppi pagheranno oltre al nolo di tariffa 5 car. per collo per diritto di pesa e trasporto.

Lo stabilimento assume la spedizione di pacchi, piccoli colli e merci per punti situati anche oltre Trieste o Venezia, nell'interno od all'estero. Tali spedizioni dovranno consegnarsi con dichiarazione in duplo contenente: l'esatta indicazione del loro contenuto; l'obbligo espresso di rifondere i noli di affrancazione ove fossero così richiesti, per l'ulteriore spedizione ed inoltre l'indicazione del mezzo con cui lo speditore intende che si faccia l'innoltrò, al quale uniformandosi la Società, resta questa sollevata per qualunque accidente, disguido, smarrimento od altro che avvenire potesse.

Per ogni oggetto spedito, gli uffici di spedizione della Società rilasceranno una polizza senza aggravio; **senza che questa venga prodotta dal ricevitore e regolarmente da lui estinta non verrà estradato verun oggetto.** — Se qualche caricatore ommettesse di ritirare le polizze per le sue spedizioni, la Società nè curerà l'innoltrò gravando ognuna di queste polizze con la sopratassa di 5 carantani. Duplicati di polizze si rilasceranno al prezzo di carantani 3 l'uno.

Le iscrizioni e consegne dovranno aver luogo:

	in Trieste	in Venezia
per le merci fino alle ore 4 pomer.	—	fino alle ore 4 pomeridiane.
„ i gruppi „ „ „	5	„ — „ „ „ 5
„ i pacchi e campioni „ „	6	„ — „ „ „ 6
„ i passeggeri „ „	7	„ — „ „ „ 9
„ le polizze potranno ritirarsi . . . „	7	„ — „ „ „ 8

L'impostazione delle lettere presso gl'i. r. Uffizi postali dovrà seguire a Trieste: fino alle ore 7 di ogni sera

a Venezia „ „ „ 8 „ „ „

Scorsa l'ora postale verrà esposta tanto a Trieste quanto a Venezia a bordo del Piroscavo di partenza la cassetta destinata a raccogliere fino al momento della partenza le lettere non affrancate e non raccomandate. — Ciochè si deduce a pubblica notizia.

DISCIPLINE

da osservarsi dai passeggeri sulla strada ferrata

Ferdinandea Lombardo-Veneta.

1. I viglietti per le corse si vendono ai cancelli delle Stazioni nell' ora precedente alla corsa.

Ogni viglietto vale soltanto per la corsa, e la classe in esso indicata, alla qual cosa baderanno i compratori, non potendosi poscia ammettere alcun reclamo.

Il prezzo dei viglietti deve essere pagato in monete a tariffa.

2. I fanciulli non ancora atti a camminare da sè non pagano il viglietto purchè non si voglia far occupare un posto ai medesimi. Gli altri fanciulli fino all' età di sette anni saranno ammessi con un viglietto di terza classe nelle vetture di prima, e di seconda classe però senza aver diritto particolare ad un posto. Nelle vetture di terza classe due fanciulli saranno ammessi pagando un viglietto e con diritto ad un solo posto, e tre o quattro fanciulli pagando due viglietti e col diritto a due posti, e così di seguito.

3. I passeggeri che arrivati ad una stazione intermedia vogliono proseguire il viaggio in un posto di miglior classe, se hanno un viglietto di seconda classe dovranno pagare uno di terza per entrare nella prima, se hanno un viglietto di terza classe dovranno pagare uno di simile per entrare nella seconda, e se hanno viglietto di terza classe dovranno pagarne uno di seconda per avere diritto di entrare nelle vetture di prima classe, sempre purchè vi sia posto.

4. Agli ubbriachi o malati e specialmente a quegli individui che si rendono incomodi colla loro vicinanza, o col loro modo di condursi, o per aver in compagnia fanciulli inquieti od ammalati, potrà essere impedito dal capo conduttore d' intraprendere o continuare la corsa.

I passeggeri sono pregati di assistere i conduttori in caso di bisogno, trattandosi che si provvede così alla comune tranquillità e sicurezza.

5. I passeggeri debbono trovarsi alla stazione almeno dieci minuti prima dell' ora della partenza, mostrare il loro viglietto al portiere della stazione, e fermarsi negli spazi assegnati ad ogni classe.

6. I passeggeri dovranno aver cura di trovarsi in perfetta regola sotto i riguardi di Polizia e di Finanza dieci minuti almeno prima della partenza dei convogli, e per conseguenza dovranno anticipare di quanto tempo sarà necessario il loro arrivo alla stazione, dove hanno luogo le ispezioni di Polizia e di Finanza.

7. Dopo il primo suono della campana che precederà di cinque minuti la partenza, le vetture saranno aperte, ed i passeggeri prenderanno posto in quelle della rispettiva classe. Quelli che arrivassero più tardi alla stazione, non saranno ammessi in alcun modo a far la corsa, quand'anche vi giugnessero avanti del secondo e del terzo suono di campana, che pure precederanno la partenza.

8. Il prezzo del viglietto preso, non sarà restituito al passeggero, che nel solo caso in cui per qualche accidente la corsa non potesse aver luogo.

9. I passeggeri dovranno restar lontani dai Convogli e dalle macchine, non accedere ai luoghi della Stazione dove sono le locomotive, i magazzini, le officine ecc. ecc. Tosto che vien dato col fischio il segno della partenza, e le vetture si pongono in movimento, i passeggeri non faranno più alcun tentativo per salire, nè presteranno alcun aiuto perchè salgano quelli che fossero in ritardo, cose ambedue pericolose; non si piegheranno durante le corse fuori delle vetture, nè monteranno sui sedili, nè si appoggeranno alle portiere delle vetture, nè tenteranno di aprire le serrature, aspettando che sieno aperte dai conduttori. Acciò in caso di sinistro riesca però facile ai passeggeri di aprire le portiere stesse, è appesa mediante catenella o molla, ed in luogo a tutti visibile, la chiave delle medesime, oltre un segnale col cui mezzo possono i passeggeri nel solo caso di qualche *veramente grave bisogno* chiamare a sè prontamente il conduttore. Ai diversi segnali che si danno collo zufolo o colla campana, e ad ogni altra sorta di romore o scompiglio si dovranno mantenere tranquilli. Conserveranno durante la corsa i viglietti per mostrarli quando occorra al conduttore, e riconsegnarli allo stesso prima di arrivare alla stazione. Quei passeggeri che si trovassero senza viglietto o ne avessero uno di classe inferiore, o per una corsa diversa, dovranno supplire il prezzo del posto indebitamente occupato. All'arrivo dei convogli nelle stazioni i passeggeri non dovranno lasciare i loro posti prima che il convoglio non siasi affatto fermato, e siano state aperte le portiere delle vetture: poi dovranno senza ritardo uscire dalla stazione per la via che sarà designata.

10. Alle stazioni secondarie od intermedie i passeggeri muniti di viglietto per prender parte alla corsa, devono attendere nel luogo assegnato fino a che la campana o lo zufolo annunzi l'arrivo del convoglio, e quando questo siasi fermato, devono immantinentemente salirvi sopra.

La fermata nelle stazioni intermedie dovendo per solito durare appena un minuto, e generalmente il solo tempo necessario per deporre

ed accogliere i passeggeri, o rifornire la macchina di acqua e di combustibile; quei passeggeri che avessero il viglietto per una corsa più lunga non dovranno discendere dalle vetture senza grave necessità, poichè si esporrebbero al pericolo di non poter proseguire la corsa, e di perdere il già esborcato denaro.

11. Il fumare tabacco sarà permesso nelle sole vetture di seconda e terza classe, ma i passeggeri sono pregati di usare le convenienti precauzioni e riguardi.

12. Ai passeggeri di prima classe è concesso di portare con sè esente da spesa un bagaglio di 10 libbre metriche, e quelli di seconda classe un bagaglio di libbre 8, ed a quelli di terza un bagaglio di libbre 5. I bagagli che oltrepassassero questo peso, o che il passeggero volesse consegnare all'amministrazione, pagheranno i prezzi segnati nell'apposita Tariffa.

13. I bagagli di maggior peso e quelli che i passeggeri non volessero tenere con sè nelle vetture come sopra, saranno consegnati all'Ufficio della stazione, mezz'ora almeno prima della partenza del convoglio, con iscrittovi sopra chiaramente il nome del proprietario ed il luogo di destinazione. Saranno dati ai proprietari per la riconsegna di questi bagagli i debiti riscontri. Saranno poi esposte in ogni stazione le particolari discipline che dovranno regolare la consegna, la riconsegna del bagaglio, e la garanzia che può assumere l'amministrazione della strada, come anche le discipline relative ai bagagli od oggetti che si trovassero smarriti nelle vetture.

14. Non è permesso di condurre cani nelle vetture di qualsiasi classe.

15. È proibito espressamente agli impiegati, conduttori ed inser-vienti della società di chiedere od accettare mancie dai passeggeri, e si prega di far conoscere agli aggiunti ed agli ingegneri di stazione le mancanze che fossero commesse contro questa prescrizione.

16. Nelle stazioni principali sarà posto un libro nel quale i passeggeri sono pregati di registrare e specificare le lagnanze che avessero a fare contra qualche parte di servizio della strada. Essi vi potranno il proprio nome, condizione, e domicilio per agevolare le indagini che la direzione intende di fare a miglioramento del servizio ed a maggior comodo dei passeggeri.

*Dall'amministrazione dell'i. r. privilegiata strada Ferdinanda
Lombardo-Veneta.*

Tariffa dei viglietti pei passeggeri sulla strada ferrata
Ferdinandea Lombardo-Veneta.

		CLASSE					
		I.		II.		III.	
da	a	lire	cent.	lire	cent.	lire	cent.
Venezia	Mestre	1	25	1	—	—	50
	Marano	2	25	1	75	1	—
	Dolo	2	75	2	25	1	25
	Ponte di Brenta .	4	—	3	—	1	75
	Padova	4	50	3	50	2	—
	Pojana	6	25	5	—	3	—
	Vicenza	8	50	6	50	3	75
	Tavernelle	9	25	7	25	4	25
	Montebello	10	50	8	—	4	75
	Lonigo	11	—	8	75	5	—
	S. Bonifacio	11	75	9	25	5	50
	Caldiero	12	75	10	—	5	75
	S. Martino	13	75	10	50	6	25
	Verona	14	50	11	25	6	50
Mestre	Marano	1	25	1	—	—	50
	Dolo	1	75	1	25	—	75
	Ponte di Brenta .	3	—	2	25	1	50
	Padova	3	50	2	75	1	75
	Pojana	5	25	4	25	2	50
	Vicenza	7	25	5	75	3	25
	Tavernelle	8	25	6	50	3	75
	Montebello	9	50	7	25	4	25
	Lonigo	10	—	7	75	4	50
	S. Bonifacio	10	75	8	50	5	—
	Caldiero	11	75	9	25	5	50
	S. Martino	12	75	9	75	5	75
	Verona	13	50	10	50	6	—
Marano	Dolo	1	—	—	75	—	50
	Ponte di Brenta .	1	75	1	50	—	75
	Padova	2	50	2	—	1	25
	Pojana	4	25	3	25	2	—
	Vicenza	6	25	4	75	2	75
	Tavernelle	7	25	5	50	3	25
	Montebello	8	25	6	50	3	75
	Lonigo	9	—	7	—	4	—
	S. Bonifacio	9	75	7	75	4	50
	Caldiero	10	75	8	25	5	—
	S. Martino	11	50	9	—	5	25
	Verona	12	25	9	50	5	50
Dolo	Ponte di Brenta .	1	25	1	—	—	75
	Padova	2	—	1	75	1	—

		CLASSE					
		I.		II.		III.	
		lire	cent.	lire	cent.	lire	cent.
<i>da</i>	<i>a</i>						
Dolo . .	Pojana	3	75	3	—	1	75
	Vicenza	5	75	4	50	2	75
	Tavernelle	6	75	5	25	3	—
	Montebello	7	75	6	—	3	50
	Lonigo	8	50	6	50	3	75
	S. Bonifacio	9	50	7	50	4	25
	Caldiero	10	25	8	—	4	75
	S. Martino	11	—	8	50	5	—
	Verona	11	75	9	25	5	25
Ponte di							
Brenta	Padova	1	—	—	75	—	50
	Pojana	2	50	2	—	1	25
	Vicenza	4	50	3	50	2	—
	Tavernelle	5	50	4	25	2	50
	Montebello	6	50	5	—	3	—
	Lonigo	7	25	5	50	3	25
	S. Bonifacio	8	—	6	25	3	50
	Caldiero	9	—	7	—	4	—
	S. Martino	9	75	7	50	4	50
	Verona	10	50	8	25	4	75
Padova.	Pojana	2	—	1	50	1	—
	Vicenza	3	75	3	—	1	75
	Tavernelle	4	75	3	75	2	25
	Montebello	5	75	4	50	2	75
	Lonigo	6	50	5	—	3	—
	S. Bonifacio	7	25	5	50	3	25
	Caldiero	8	25	6	50	3	75
	S. Martino	9	—	7	—	4	25
	Verona	9	75	7	50	4	50
Pojana .	Vicenza	2	—	1	50	1	—
	Tavernelle	3	—	2	25	1	25
	Montebello	4	—	3	—	1	75
	Lonigo	4	75	3	75	2	25
	S. Bonifacio	5	50	4	25	2	50
	Caldiero	6	50	5	—	3	—
	S. Martino	7	25	5	50	3	25
	Verona	8	—	6	25	3	75
Vicenza.	Tavernelle	1	—	—	75	—	50
	Montebello	2	—	1	50	1	—
	Lonigo	2	75	2	—	1	25
	S. Bonifacio	3	50	2	75	1	50
	Caldiero	4	50	3	50	2	—
	S. Martino	5	25	4	—	2	50
	Verona	6	—	4	75	2	75

		C L A S S E					
		I.		II.		III.	
		lire	cent.	lire	cent.	lire	cent.
<i>da</i>	<i>a</i>						
Tavernelle	Montebello	1	—	—	75	—	50
	Lonigo	1	75	1	25	—	75
	S. Bonifacio	2	50	2	—	1	25
	Caldiero	3	50	2	75	1	50
	S. Martino	4	25	3	25	2	—
Montebello	Verona	5	—	4	—	2	25
	Lonigo	1	—	—	75	—	50
	S. Bonifacio	1	50	1	—	—	75
	Caldiero	2	50	2	—	1	—
	S. Martino	3	25	2	50	1	50
Lonigo	Verona	4	—	3	—	1	75
	S. Bonifacio	1	—	—	75	—	50
	Caldiero	1	75	1	25	—	75
	S. Martino	2	50	2	—	1	25
S. Bonifacio	Verona	3	25	2	50	1	50
	Caldiero	1	—	—	75	—	50
	S. Martino	1	75	1	50	—	75
Caldiero	Verona	2	50	2	—	1	25
	S. Martino	1	—	—	75	—	50
S. Martino	Verona	1	50	1	25	—	75
	Verona	1	—	—	75	—	50

AVVERTENZE.

1. Le valute d'oro e d'argento saranno ricevute dai vigliettari secondo il corso fissato in apposito listino settimanale, firmato dall'ingegnere di stazione, ed appeso all'esterno dei cancelli di dispensa di viglietti, e di accettazione di bagagli, a conoscenza dei passeggeri.
2. Non si ricevono carte monetate.

DISCIPLINE PARTICOLARI E TARIFFA

*per la consegna ed il trasporto bagagli, carrozze e cani
sulla i. r. strada ferrata Ferdinanda Lombardo-Veneta.*

1. Ai passeggeri di prima classe è concesso di portare con sè esente da spesa un bagaglio di 10 libbre metriche, a quelli di seconda classe un bagaglio di libbre 8, ed a quelli di terza un bagaglio di libbre 5: s'intende sempre del peso complessivo di tutti i capi costituenti il bagaglio. I bagagli di più passeggeri uniti in modo da formarne un solo si risguarderanno come il bagaglio di un solo passeggero.

2. Per i bagagli, che, quantunque inferiori al peso indicato nell'articolo precedente, i passeggeri non volessero portare con sè nelle vetture, si pagherà all'atto di consegnarli all'ufficio della stazione di partenza la tassa minima della stazione a cui sono diretti.

3. Per i bagagli che eccedono il detto peso si pagherà il prezzo segnato nella sottoposta tariffa.

4. Non si accettano bagagli di peso superiore alle cento libbre metriche.

5. Non si assume sotto alcuna indicazione il trasporto di bagagli contenenti fluidi, od altre materie che per l'attrito od in altro modo possono cagionare dei guasti, come: preparazioni chimiche, armi cariche ecc. ecc. ed è proibito di consegnare simili oggetti all'ufficio di spedizione dei bagagli. In caso di contravvenzione il proprietario sarà tenuto d'indennizzare per tutto il danno per avventura cagionato.

6. I bagagli che eccedono il peso stabilito nell'articolo primo, o che il passeggero vuol portare con sè, saranno, previo pagamento del prezzo di trasporto, consegnati all'ufficio della stazione mezz'ora almeno prima della partenza, con iscrittovi sopra chiaramente il nome del proprietario, ed il luogo di destinazione. L'impiegato della società incaricato del ricevimento del bagaglio appone sopra ogni capo del medesimo un numero e questo numero viene ripetuto nel riscontro che si rilascia al proprietario, nel quale sono indicati altresì la data della consegna, il peso del bagaglio, il numero dei capi, ed il prezzo pagato pel trasporto.

7. Il possessore del riscontro deve ricuperare il bagaglio subito dopo l'arrivo, od almeno entro le susseguenti 24 ore, al luogo e nelle ore

di ufficio. Passato questo termine l'amministrazione avrà diritto ad una tassa di custodia di centesimi 10 al giorno per ogni capo.

8. Il bagaglio non viene restituito al passeggiere se non contro retrocessione del riscontro rilasciato: se poi non viene ridomandato entro tre giorni, l'amministrazione non assume ulteriore responsabilità pel caso di perdita o guasto.

9. Il proprietario che avesse perduto il riscontro non potrà ricevere il bagaglio se non previa tranquillante legittimazione e cauzione.

10. Se i bagagli consegnati vengono perduti per colpa degli impiegati dell'amministrazione, questa, dietro restituzione del riscontro, paga lire cinque per ogni libbra metrica di peso.

Se i detti bagagli sono danneggiati per colpa degli impiegati dell'amministrazione, questa, qualora non si possa amichevolmente convenire sul compenso, li paga come perduti e passano in sua proprietà.

11. I passeggeri che nei due casi dell'articolo precedente volessero aver diritto ad un compenso maggiore, potranno ottenerlo fino al limite di lire 15 per ogni libbra metrica di peso, pagando all'atto della consegna del bagaglio, oltre il prezzo di trasporto, altri centesimi 10 per ogni lire cento del valore dichiarato.

12. Per i bagagli non consegnati all'amministrazione non assume veruna responsabilità, dovendo il passeggiere che li porta con sè aver conveniente cura di essi. I capi smarriti nelle carrozze, e rinvenuti dagli impiegati dell'amministrazione, saranno rimessi alle stazioni estreme della strada in esercizio, e saranno restituiti a chi comprovasse esserne proprietario. Passati trenta giorni senza che ne sia fatto il ricupero, saranno consegnati all'autorità politica per le procedure di metodo.

13. I difetti d'imballaggio tolgono ogni diritto a compenso per i bagagli che restassero danneggiati.

14. I passeggeri debbono poi osservare le apposite discipline generali.

**Tariffa dei bagagli sulla strada ferrata
Ferdinanda Lombardo-Veneta.**

da		a		CHIOGRAMMI									
				1 a 20		21 a 40		41 a 60		61 a 80		81 a 100	
				lire	cent	lire	cent	lire	cent	lire	cent	lire	cent
Venezia	Mestre	—	50	—	50	—	50	—	50	—	50	—	50
	Marano	—	50	—	50	—	50	—	70	—	90	—	90
	Dolo	—	50	—	50	—	80	1	—	1	30	—	30
	Ponte di Brenta	—	50	—	80	1	20	1	60	1	95	—	95
	Padova	—	50	—	90	1	40	1	85	2	30	—	30
	Pojana	—	60	1	30	1	90	2	55	3	20	—	20
	Vicenza	—	85	1	65	2	50	3	30	4	15	—	15
	Tavernelle	—	95	1	85	2	80	3	70	4	65	—	65
	Montebello	1	05	2	05	3	10	4	15	5	15	—	15
	Lonigo	1	10	2	20	3	30	4	40	5	50	—	50
	S. Bonifacio	1	15	2	35	3	50	4	70	5	85	—	85
	Caldiero	1	30	2	55	3	85	5	10	6	40	—	40
	S. Martino	1	35	2	70	4	05	5	40	6	75	—	75
	Verona	1	40	2	80	4	25	5	70	7	15	—	15
Mestre	Marano	—	50	—	50	—	50	—	50	—	60	—	60
	Dolo	—	50	—	50	—	50	—	65	—	80	—	80
	Ponte di Brenta	—	50	—	60	—	85	1	15	1	45	—	45
	Padova	—	50	—	70	1	05	1	40	1	75	—	75
	Pojana	—	55	1	10	1	65	2	20	2	70	—	70
	Vicenza	—	75	1	45	2	20	2	95	3	65	—	65
	Tavernelle	—	85	1	65	2	50	3	30	4	15	—	15
	Montebello	—	95	1	85	2	80	3	70	4	65	—	65
	Lonigo	1	—	2	—	3	—	4	—	5	—	—	—
	S. Bonifacio	1	05	2	15	3	20	4	30	5	35	—	35
	Caldiero	1	15	2	35	3	50	4	70	5	85	—	85
	S. Martino	1	25	2	50	3	75	5	—	6	25	—	25
	Verona	1	35	2	65	4	—	5	30	6	65	—	65
Marano	Dolo	—	50	—	50	—	50	—	50	—	50	—	50
	Ponte di Brenta	—	50	—	50	—	50	—	70	—	85	—	85
	Padova	—	50	—	50	—	70	—	95	1	20	—	20
	Pojana	—	50	—	85	1	25	1	70	2	10	—	10
	Vicenza	—	60	1	25	1	85	2	50	3	10	—	10
	Tavernelle	—	70	1	40	2	15	2	85	3	55	—	55
	Montebello	—	80	1	65	2	45	3	30	4	10	—	10
	Lonigo	—	90	1	80	2	65	3	55	4	45	—	45
	S. Bonifacio	—	95	1	90	2	90	3	85	4	80	—	80
	Caldiero	1	05	2	10	3	20	4	25	5	30	—	30
	S. Martino	1	15	2	30	3	40	4	55	5	70	—	70
	Verona	1	20	2	40	3	65	4	85	6	05	—	05
Dolo	Ponte di Brenta	—	50	—	50	—	50	—	50	—	65	—	65
	Padova	—	50	—	50	—	60	—	75	—	95	—	95

		CHILGRAMMI									
		1 a 20		21 a 40		41 a 60		61 a 80		81 a 100	
		lire	cent	lire	cent	lire	cent	lire	cent	lire	cent
<i>da</i>	<i>a</i>										
Dolo	Pojana	—	50	—	75	1	15	1	50	1	90
	Vicenza	—	60	1	15	1	70	2	30	2	85
	Tavernelle	—	65	1	30	2	—	2	65	3	30
	Montebello	—	80	1	55	2	30	3	10	3	85
	Lonigo	—	85	1	70	2	50	3	35	4	20
	S. Bonifacio	—	90	1	80	2	75	3	65	4	55
	Caldiero	1	—	2	—	3	05	4	05	5	05
	S. Martino	1	10	2	20	3	25	4	35	5	45
	Verona	1	15	2	35	3	50	4	70	5	85
Ponte di											
Brenta	Padova	—	50	—	50	—	50	—	50	—	50
	Pojana	—	50	—	50	—	75	1	—	1	25
	Vicenza	—	50	—	90	1	30	1	75	2	20
	Tavernelle	—	55	1	10	1	65	2	20	2	70
	Montebello	—	65	1	30	1	95	2	60	3	25
	Lonigo	—	70	1	40	2	15	2	85	3	55
	S. Bonifacio	—	80	1	60	2	35	3	15	3	95
	Caldiero	—	90	1	80	2	65	3	55	4	45
	S. Martino	—	95	1	95	2	90	3	90	4	85
	Verona	1	05	2	10	3	10	4	15	5	20
Padova	Pojana	—	50	—	50	—	55	—	70	—	90
	Vicenza	—	50	—	75	1	15	1	50	1	90
	Tavernelle	—	50	—	95	1	40	1	90	2	35
	Montebello	—	60	1	15	1	75	2	30	2	90
	Lonigo	—	65	1	30	1	95	2	60	3	25
	S. Bonifacio	—	70	1	45	2	15	2	90	3	60
	Caldiero	—	80	1	65	2	45	3	30	4	10
	S. Martino	—	90	1	80	2	70	3	60	4	50
	Verona	—	95	1	95	2	90	3	90	4	85
Pojana	Vicenza	—	50	—	50	—	60	—	75	—	95
	Tavernelle	—	50	—	60	—	85	1	15	1	45
	Montebello	—	50	—	80	1	20	1	60	1	95
	Lonigo	—	50	—	90	1	40	1	85	2	30
	S. Bonifacio	—	55	1	05	1	60	2	10	2	65
	Caldiero	—	60	1	30	1	90	2	55	3	20
	S. Martino	—	70	1	40	2	15	2	85	3	55
	Verona	—	80	1	60	2	35	3	15	3	95
Vicenza	Tavernelle	—	50	—	50	—	50	—	50	—	50
	Montebello	—	50	—	50	—	60	—	80	1	—
	Lonigo	—	50	—	55	—	80	1	05	1	35
	S. Bonifacio	—	50	—	70	1	—	1	35	1	70
	Caldiero	—	50	—	90	1	30	1	75	2	20
	S. Martino	—	50	1	05	1	55	2	10	2	60
	Verona	—	60	1	20	1	80	2	40	3	—

da a		CHIOGRAMMI											
		1 a 20		21 a 40		41 a 60		61 a 80		81 a 100			
		lire	cent	lire	cent	lire	cent	lire	cent	lire	cent		
Tavernelle.	Montebello	—	50	—	50	—	50	—	50	—	50	—	50
	Lonigo	—	50	—	50	—	50	—	70	—	85	—	85
	S. Bonifacio	—	50	—	50	—	70	—	95	1	20	—	20
	Caldiero	—	50	—	70	1	05	1	40	1	75	—	75
	S. Martino	—	50	—	85	1	25	1	70	2	10	—	10
	Verona	—	50	1	—	1	50	2	—	2	50	—	50
Montebello.	Lonigo	—	50	—	50	—	50	—	50	—	50	—	50
	S. Bonifacio	—	50	—	50	—	50	—	50	—	70	—	70
	Caldiero	—	50	—	50	—	70	—	95	1	20	—	20
	S. Martino	—	50	—	65	—	95	1	30	1	60	—	60
	Verona	—	50	—	80	1	20	1	60	2	—	—	—
Lonigo . . .	S. Bonifacio	—	50	—	50	—	50	—	50	—	50	—	50
	Caldiero	—	50	—	50	—	50	—	70	—	85	—	85
	S. Martino	—	50	—	50	—	75	1	—	1	25	—	25
	Verona	—	50	—	65	1	—	1	30	1	65	—	65
S. Bonifacio	Caldiero	—	50	—	50	—	50	—	50	—	50	—	50
	S. Martino	—	50	—	50	—	55	—	70	—	90	—	90
	Verona	—	50	—	50	—	75	1	—	1	25	—	25
Caldiero . .	S. Martino	—	50	—	50	—	50	—	50	—	50	—	50
	Verona	—	50	—	50	—	50	—	50	—	70	—	70
S. Martino .	Verona	—	50	—	50	—	50	—	50	—	50	—	50

AVVERTENZE.

1. Ai passeggeri di *I. classe* è concesso di portare con sè esente di spesa un bagaglio di metriche libbre 10; a quelli di *II. classe* di libbre 8; ed a quelli di *III. classe* di libbre 5.
2. Per i bagagli inferiori ai pesi suindicati che i passeggeri non volessero portare con loro nelle vetture, pagheranno all'atto di consegnarli all'ufficio della stazione di partenza la tassa minima della stazione a cui sono diretti.
3. Quei bagagli però i quali per il peso fossero esenti di tassa, ma che per il volume avessero a recare troppo ingombro nelle carrozze, dovranno essere consegnati all'ufficio bagagli contro la tassa minima della stazione a cui sono diretti.

**Tariffa per il trasporto di numerario, carta monetata
ed oggetti di valore.**

		TASSA PER OGNI A. L. 1000			
		in oro		in argento	
		lire	cent.	lire	cent.
Fra Venezia	e Mestre	—	05	—	10
	„ Padova	—	15	—	30
	„ Vicenza	—	25	—	55
	„ S. Bonifacio	—	35	—	80
	„ Verona	—	40	1	—
Fra Mestre	e Padova	—	10	—	25
	„ Vicenza	—	20	—	50
	„ S. Bonifacio	—	30	—	75
	„ Verona	—	35	—	90
Fra Padova	e Vicenza	—	10	—	25
	„ S. Bonifacio	—	20	—	50
	„ Verona	—	25	—	65
Fra Vicenza	e S. Bonifacio	—	10	—	25
	„ Verona	—	15	—	40
Fra S. Bonifacio	e Verona	—	10	—	20

AVVERTENZE.

1. Quando la tassa da esigersi non arrivasse a centesimi 40, si farà pagare, oltre l'importo a termini di tariffa, il taglio della bolletta in ragione di centesimi 10.
2. Per gli oggetti di valore e la carta monetata è in corso la tariffa dell'oro.

Tariffa pel trasporto delle carrozze e carri.

STAZIONE DI		PER LE CARROZZE A			
PARTENZA	DESTINAZIONE	2 cavalli		4 cavalli	
		lire	cent.	lire	cent.
Fra Venezia . . .	e Mestre	8	—	10	—
	„ Padova	20	—	28	—
	„ Vicenza	34	—	48	—
	„ Verona	58	—	80	—
Fra Mestre	e Padova	14	—	20	—
	„ Vicenza	30	—	41	—
	„ Verona	54	—	76	—
Fra Padova	e Vicenza	15	—	21	—
	„ Verona	39	—	55	—
Fra Vicenza	e Verona	24	—	34	—

AVVERTENZE.

1. Le carrozze dovranno trovarsi alla stazione almenò mezz'ora prima della partenza del convoglio.
2. I passeggeri che amassero rimanere nelle loro carrozze dovranno inoltre munirsi di un viglietto di II. classe e le persone di servizio di III. classe.
3. A determinare se le carrozze sieno piuttosto a quattro cavalli che a due, serviranno le norme stabilite per le ii. rr. poste.

Tariffa per il trasporto dei cavalli e bestie bovine.

IMPORTO per carabona COSTO	STAZIONE DI	PER CADAUNO	
	Fra Venezia . . e Mestre	4	—
50	„ Padova	8	—
—	„ Vicenza	13	50
50	„ Verona	23	—
50	Fra Mestre . . . e Padova	6	—
50	„ Vicenza	12	—
50	„ Verona	20	—
50	Fra Padova . . e Vicenza	6	—
50	„ Verona	16	—
50	Fra Vicenza . . e Verona	10	—

Tariffa pel trasporto dei cani.

STAZIONE DI		IMPORTO per ciaschedun cane	
PARTENZA	DESTINAZIONE	lire	cent.
Fra Venezia	e Mestre	—	50
	„ Padova	1	—
	„ Vicenza	1	50
	„ S. Bonifacio	2	—
	„ Verona	2	50
Fra Mestre	e Padova	—	50
	„ Vicenza	1	—
	„ S. Bonifacio	1	50
	„ Verona	2	—
Fra Padova	e Vicenza	—	50
	„ S. Bonifacio	1	—
	„ Verona	1	50
Fra Vicenza	e S. Bonifacio	—	50
	„ Verona	1	—
Fra S. Bonifacio	„ Verona	—	50

AVVERTENZE.

1. Non saranno accettati cani se non condizionati secondo le vigenti prescrizioni di polizia, cioè, con *museruola* e *gorgiera*.
2. La presentazione dei cani da trasportare si farà all'ufficio di consegna e ricevimento dei bagagli dieci minuti almeno avanti la partenza del convoglio, verso il pagamento della corrispondente tassa.
3. L'ufficio dei bagagli consegnerà una delle ordinarie bollette di bagaglio, indicando che i capi consegnati per cui serve la bolletta sono *cani*, ai quali sarà incollato sulla gorgiera il numero corrispondente a quello della bolletta.

TARIFFA

*per il trasporto delle merci che per ora viene adottata
sull' i. r. strada ferrata F. L.-V.*

PERCORRENZE	T A S S A per ogni quintale metrico					
	CLASSE I		CLASSE II		CLASSE III	
	lire	cent.	lire	cent.	lire	cent.
Da Venezia a Mestre . .	—	30	—	35	—	60
„ Padova . .	1	—	1	20	2	—
„ Vicenza . .	1	75	2	10	3	50
„ Verona . .	2	95	3	55	5	90
Da Mestre . a Padova . .	—	70	—	85	1	40
„ Vicenza . .	1	45	1	75	2	90
„ Verona . .	2	65	3	20	5	30
Da Padova a Vicenza . .	—	75	—	90	1	50
„ Verona . .	1	95	2	35	3	90
Da Vicenza a Verona . .	1	20	1	45	2	40
Da Milano . a Treviglio .	—	80	—	95	1	55

AVVERTENZE.

Gli uffici per il ricevimento e la consegna delle merci saranno giornalmente aperti alle qui sopra marcate stazioni dalle ore 8 antimerid. alle 4 pomerid., esclusi i giorni festivi.

I colli dovranno essere recuperati entro il termine di giorni 8, spirati i quali sarà in facoltà dell'amministrazione di retrocederli al mittente col carico del porto di ritorno, o di trattenerli in magazzino esigendo la tassa di magazzinaggio in ragione di centesimi 3 per quintale ogni giorno.

In caso di forte carico, la consegna dovrà esser fatta non più tardi delle ore 2 pomeridiane.

Il carico e scarico vengono eseguiti nelle stazioni a cura dell'amministrazione dell' i. r. strada ferrata.

I colli devono essere ben condizionati, e muniti de' necessari ricapiti doganali, e l'amministrazione non è garante delle irregolarità dei medesimi.

Le consegne dovranno essere accompagnate da una dettagliata distinta dei colli e sottoscritta dal mittente.

I pesi si calcolano da 10 in 10 libbre metriche tassando una decina appena cominciata come se fosse compiuta.

Risultando in una consegna di uno o più colli per un solo destinatario, una tassa minore di 50 cent., si pagheranno cent. 50.

Non si accettano consegne a valore, nè danaro, nè oggetti preziosi, nè effetti di commercio, od altre carte di valore, per cui è in corso altra apposita tariffa.

Le merci non comprese nelle classi I e III s'intenderanno appartenere alla II.

Venendo smarrito o danneggiato un collo a colpa degli agenti della strada ferrata, se ne compenserà il danno che fosse evidentemente provato.

Non si assume nessuna responsabilità sulla dispersione de' liquidi, nè sulla rottura de' fragili.

Non si accettano generi di facile accensione, che per il loro volume non possono essere messi in carri coperti.

Le presenti norme avranno il loro effetto sino a nuove disposizioni.

Agli spedizionieri, od altri che fanno delle spedizioni di rilievo, e che domanderanno perciò un ribasso sui prezzi di tariffa, si accorderà una diminuzione del 10 per 100 se l'amministrazione avrà per mese un introito di L. 5000; del 13 se di L. 10,000; del 15 se L. 15,000; e del 16 per qualunque importo maggiore.

Classificazione delle merci.

CLASSE I	CLASSE II	CLASSE III
Animali	Animali	Animali
Interiori Ossa Peli		
Bevande o liquidi	Bevande o liquidi	Bevande o liquidi
Aceto Acquavite Birra Latte Mosto Spirito di vino Vino in botti		
Bijouterie ed oggetti d' arte	Bijouterie ed oggetti d' arte	Bijouterie ed oggetti d' arte
Corteccia di madreperla non lavorata.		Antichità d' ogni genere Decorazioni da teatro Dipinti tutti non in carta Lavori di scultura non disfatti Macchine, modelli non disfatti Orologi e loro parti Quadri e pitture in cor- nici Raccolte scientifiche Terraglie e porcellane fine lavorate
Cereali o prodotti agricoli	Cereali o prodotti agricoli	Cereali o prodotti agricoli
Farine d' ogni sorte Fieno Granaglie d' ogni sorte Paglia Seme da trifoglio, o qua- lunque altro da prato		

CLASSE I

Coloniali e droghe

Bacche di ginepro
 Colla animale
 Coriandoli
 Miele
 Potassa
 Senape
 Soda
 Tripolo
 Vitriolo
 Zuccheri non raffinati
 e loro siroppi

Combustibili

Carbone di legna e di
 terra
 Legna da fuoco
 Torba

Commestibili

Erbaggi e legumi di o-
 gni genere tanto ver-
 di, che secchi, od in
 concia
 Frutta d' ogni genere
 fresche e secche
 Funghi
 Ghiande
 Pane di ogni sorta
 Pomi di terra
 Agrumi
 Pesce salato, od in con-
 cia
 Carni seccate e salate

**Manifatture e lavori
 diversi**

Carta e cartoni in ge-
 nere
 Cordami che non sieno
 di seta o lana
 Crogiuoli per fusione
 Inchiostro nero comune
 Polveri da inchiostro
 Schiavine di lana
 „ di pelo di bue
 „ di cascame

CLASSE II

Coloniali e droghe**Combustibili****Commestibili****Manifatture e lavori
 diversi**

CLASSE III

Coloniali e droghe**Combustibili****Commestibili****Manifatture e lavori
 diversi**

Acconciature di piume
 Gabbie tanto vuote che
 con bestie
 Istrumenti ottici, fisici,
 metafisici, musicali,
 meno i pianoforti im-
 ballati
 Lavori di legatori di libri
 Lavori di cartone - carta
 pesta

CLASSE I

Manifatture e lavori
diversi

Manifatture $\left\{ \begin{array}{l} \text{di lana} \\ \text{di filo} \\ \text{di cotone} \end{array} \right.$
 ordinarie
 Tabacco

Materiali e materie
prime

Calce
 Canape in natura
 Ciottoli
 Cotone in natura
 Creta
 Legnami tanto in istato
 naturale che lavorati
 Materiali da fabbrica
 tanto greggi che pre-
 parati
 Sabbia
 Selice
 Stoppa in natura

Medicinali

Acque minerali
 Allume
 Antimonio
 Borace
 Magnesia
 Tartaro
 Salnitro

CLASSE II

Manifatture e lavori
diversiMateriali e materie
prime

Medicinali

CLASSE III

Manifatture e lavori
diversi

Lavori di vimini - cri-
 velli - paglia
 Lavori di corteccia - e
 canna
 Lavori vuoti come vasi -
 caldaie, stufe - buste -
 casse da carro, o car-
 rozza - telai, cornici
 Mobiglie - masserizie, lu-
 cerne o lampadari, la-
 vori di modista, piume
 di ornamento, recipienti
 vuoti di legno, di vi-
 mini, di ferro, rame
 ecc.
 Sciallerie fine di tutta
 lana
 Sciallerie fine di tutta
 seta

Materiali e materie
prime

Medicinali

CLASSE I

Metalli

Metalli non nobili greggi
 " " " in piastra
 " " " in lamina
 " " " in filo
 Tubi di piombo
 Ritagli e cascami dei
 lavori di metallo non
 nobili
 Cobalto

Minerali, prodotti
vulcanici

Argento vivo
 Lava
 Lavagna
 Minerali greggi
 Ritagli e cascami dai
 lavori di minerali
 Sali di miniere e di
 mare

Olj,
Untumi e sostanze
oleose e resinose

Asfalto, catrame, cera
 vergine, grasso d'oca,
 olio da brucio,
 olio mangiativo che
 non sia in bottiglia
 Ossa d'olivo
 Segno in natura
 Segno in candele
 Semi oleosi
 Spermaceti
 Stearina
 Pece
 Trementina
 Unto da ruote

Pellami e cuoi

Materie tutte che usano
 i conciapelli nella loro
 professione
 Rimasugli di pelli

CLASSE II

Metalli

Minerali, prodotti
vulcaniciOlj,
Untumi e sostanze
oleose e resinose

Pellami e cuoi

CLASSE III

Metalli

Minerali, prodotti
vulcaniciOlj,
Untumi e sostanze
oleose e resinose

Pellami e cuoi

GRUPPI ARTICOLI per	Luna- to del 1850	PARTENZE		Luna- to del 1850	GRUPPI ARTICOLI per
		Galle della costa	Galle della costa		
...
...
...

PROSPETTO

delle PARTENZE e degli ARRIVI delle Poste presso l'i. r.
ufficio superiore delle Poste in Trieste per l'anno 1850.

...
...
...
...

Numero	PARTENZA				Chiudimento definitivo dell'impostazione		Numero dei viaggiatori	Con GRUPPI ed ARTICOLI per
	PER	Qualità della corsa	giorni	ore	pei gruppi ecc.	pelle lettere		
1	Vienna	Mallepost in coincidenza col treno persone della strada ferrata in Lubiana	ogni giorno	3 ant.	6 pom.	—	Limitatamente al N. di 19	Sessana, Senosetsch, Präwald, Adelsberg, Planina, Loitsch, Oberlaibach, Lubiana, Cilli, Marburg, Gratz, Bruck, Wiener-Neustadt, Baden, Vienna.
2	Vienna	dto. in coincidenza col treno postale della strada ferrata in Lubiana	dto.	4 pom.	1 pom.	3½ pom.	dto.	Sessana, Senosetsch, Präwald, Vipacco, Cernitza, Aidussina, Gorizia, Gradisca, Adelsberg, Planina, Loitsch, Oberlaibach, Lubiana, Cilli, Marburg, Spielfeld, Gratz, Bruck, W. Neustadt, Baden, Vienna, Salisburgo, Austria infer. e super., Zagabria e Croazia, Slavonia, Confini militari, Ungheria, Transilvania, Gallizia, Moravia, Silesia, Boemia, ec. ec.
3	Lubiana	Corriere	dto.	8 pom.	—	6½ pom.	limitatamente al N. di 3	—

Con lettere per	PARTENZA	
	da	ore
	Adelsberg	Ogni giorno 9 ⁵⁵ / ₆₀ ant.
	Lubiana	" 7 ³⁰ / ₆₀ pm.
	Cilli	" 11 ⁴⁵ / ₆₀ "
	Marburg	" 3 ant.
	Spielfeld	" 3 ⁵⁵ / ₆₀ "
	Gratz	" 6 ¹⁵ / ₆₀ "
	Bruck	" 8 ¹⁵ / ₆₀ "
	Gloggnitz	" 2 ⁴⁵ / ₆₀ pm.
		" 5 ⁴⁵ / ₆₀ "
		arriva in Vienna
Saguric, Feistritz.	Adelsberg	Ogni giorno 11 ¹⁵ / ₆₀ p.
	Lubiana	" 8 ¹⁵ / ₆₀ ant.
	Cilli	" 12 ²⁰ / ₆₀ 1/2 g.
	Marburg	" 3 pom.
	Spielfeld	" 3 ⁵⁰ / ₆₀ "
	Gratz	" 5 ⁴⁵ / ₆₀ "
	Bruck	" 8 "
	Gloggnitz	" 2 ³⁰ / ₆₀ ant.
		" 5 ³⁰ / ₆₀ "
		arriva in Vienna
Sessana, Senosetsch, Präwald, Adelsberg, Planina, Loitsch, Oberlaibach, Idria, Lubiana e tutta la Carniola, Vipacco, Aidussina, Cernitza, circolo di Klagenfurt, Stiria, Austria inf. e sup., Salisburgo, circolo della valle Enno inf. nel Tirolo, Boemia, Moravia, Silesia, Gallizia, Ungheria, Croazia, Slavonia, confini militari, Banato e Transilvania, Russia, Danimarca, Svezia, Inghilterra, Olanda, Belgio, America, tutta la Germania (ad eccezione del regno di Württemberg, del granducato di Baden e dei principati di Sigmaringen e Lichtenstein), Jassy, Ibraila, Gallacz, Botschany, principati del Danubio e la Turchia europea.	Sessana	Ogni giorno 10 pom.
	Präwald	" 1/2 notte
	Adelsberg	" 1 ¹⁵ / ₆₀ ant.
	Planina	" 2 ¹⁵ / ₆₀ "
	Loitsch	" 3 ³⁰ / ₆₀ "
	Oberlaibach	" 4 ²⁵ / ₆₀ "
	Da Lubiana sino Vienna	Come al N. 2.

Numero	PARTENZA				Chiudimento definitivo dell'impostazione		Numero dei viaggiatori	Con GRUPPI ed ARTICOLI per
	PER	Qualità della corsa	giorni	ore	pei gruppi ecc.	pelle lettere		
4	Venezia	Vapore	ogni giorno	6 ant.	—	8 pom.	—	—
5	Udine	Mallepost	dto.	8 pom.	6 pom.	6 1/2 pom.	limitatamente al N. di 7	Vilacco ed il circolo, Ponteba, Udine, Romans, Percotto, Monfalcone, Duino, S. Croce, per tutta l'Italia, pel Tirolo, pella Svizzera e Francia.
6	Fiume	dto.	dto.	8 pom.	6 pom.	6 1/2 pom.	con 11 viaggiatori al più e quando nei legni d'aggrinta sieno almeno due viaggiatori	Matteria, Castelnuovo, Lippla, Fiume, Volosca, Segna, Carlstadt, Zara.
7	Rovigno	dto.	ogni Martedì	7 pom.	5 pom.	6 pom.	limitatamente al N. di 3	Capo d'Istria, Buje, Visinada, Pisino, Gimino, Rovigno, Pirano, Parenzo, Montona, Pinguente, Albona.

Con lettere per		PARTENZA	
		da	ore
Venezia, Mestre, Treviso, Padova, Vicenza, Verona e rispettive provincie, pel Tirolo e Vorarlberg (ad eccezione della valle Pusterla e l'Enno inf.), per la Lombardia, pei ducati di Parma, Piacenza, Guastalla e Modena, pello Stato Pontificio, pel granducato di Toscana, pel regno delle Due Sicilie, pel Piemonte e Genovesato, per la Francia merid. e settent., per la Spagna e Portogallo, per gli Stati della Confederazione Svizzera, pel granducato di Baden, pel Württemberg e pei principati di Sigmaringen e Lichtenstein, per l'Algeria.			Arriva ogni giorno in Venezia al $\frac{1}{2}$ giorno
Gorizia, Gradisca, Romans, Monfalcone, Duino, S. Croce, Palma, Cervignano, Cormons, Percotto, Udine, circolo di Vilacco nella Carintia, per le valli di Pinzgau e Pongau nel Salisburghese, per la valle Pusteria nel Tirolo, per le provincie di Friuli e di Belluno, per Conegliano e Sacile.		S. Croce	Ogni giorno 40 ³⁰ / ₆₀ p.
		Monfalcone	" $\frac{1}{2}$ notte
		Romans	" 1 ⁴⁰ / ₆₀ ant.
		Percotto	" 3 ³⁰ / ₆₀ "
			" 4 ³⁰ / ₆₀ "
			arriva in Udine
Matteria, Castelnuovo, Lippa, Fiume, Volosca, Segna, Carlstadt (sei volte la settimana per Zara tranne la Domenica), (ogni Lunedì, Martedì, Giovedì e Venerdì per Sebenico, Spalato, Ragusa e Cattaro). Per Veglia, Cherso, Ossero e Lussin piccolo (e pendente la regolarizzazione delle corse postali da e per le isole del Quarnero).		Matteria	Ogni giorno 11 ³⁰ / ₆₀ p.
		Castelnuovo	" 1 ³⁶ / ₆₀ ant.
		Lippa	" 4 "
			" 6 ³⁰ / ₆₀ "
			arriva in Fiume
Capo d'Istria, Buje, Visinada, Pisino, Gimino, Rovigno, Dignano, Pola, Pirano, Parenzo, Montona, Pinguente, Albona.		Capo d'Istria	Martedì 9 ³⁰ / ₆₀ p.
		Buje	Mercoledì 1 ant.
		Visinada	" 3 ⁴⁵ / ₆₀ "
		Pisino	" 7 ⁴⁵ / ₆₀ "
		Gimino	" 10 "
			$\frac{1}{2}$ gior. 15 ⁰⁰ / ₆₀ arriva in Rovigno

Numero	PARTENZA				Chiudimento definitivo dell'impostazione		Numero dei viaggiatori	Con GRUPPI ed ARTICOLI per
	PER	Qualità della corsa	giorni	ore	pei gruppi ecc.	pelle lettere		
8	Pola	Mallepost	ogni Sabato	7 pom.	5 pom.	6 pom.	limitatamente al N. di 3	Come al N. 7 meno Rovigno e più Dignano e Pola.
9	Pola	Stafetta ordinaria	Domen. Lunedì Mercoledì Giovedì Venerdì	dto.	—	6 pom.	—	—
10	Cattaro	Vapore	ogni Lunedì	6 pom. d' inverno. 4 pom. d'estate.	—	4 1/2 pom. d' inverno e 2 pom. d'estate	—	—
11	Costantinopoli	dto.	ogni Giovedì	4 pom.	—	2 3/4 p. e nella cassetta giacente alla Borsa 2 1/2 p.	—	—

PARTEENZA		
Con lettere per	da ore	
Come al N. 7.	Capo d' Istria	Sabato 9 ¹⁵ / ₆₀ pm.
	Buje	Dom. 1 ant.
	Visinada	" 3 ⁴⁵ / ₆₀ "
	Pisino	" 7 ⁴⁵ / ₆₀ "
	Gimino	" 10 "
	Dignano	" 15 ¹⁵ / ₆₅ 1/2 g. " 1 ¹⁵ / ₆₀ pm. arriva in Pola
Come al N. 8.	Come al N. 8.	
Lussin piccolo, Selve, Zara, Spalato, Sebenico, Lesina, Curzola, Ragusa, Cattaro.	Lussin	Martedì 8 ant.
	Zara	Mercol. 4 "
	Sebenico	" 1 pom.
	Spalato	Giovedì 4 ant.
	Lesina	" 8 "
	Curzola	" 2 pom.
	Ragusa	Venerdì 9 ant. " 3 pom. arriva in Cattaro
	Corfù, Pireo, Atene, Sira, Smirne, Galipoli, Costantinopoli, Dardanelli, Samsun, Trebisonda, Varna, Cismè, Larnaca, Rodi, Beruti, Canea, Alessandria, tutto il Levante e l' Egitto.	Corfù	Ogni Domenica
Sira		" Mercoledì
Smirne		" Venerdì
Dardanelli		" Sabato
		arriva la Domen. a Costantinopoli

Numero	PARTENZA				Chiudimento definitivo dell'impostazione		Numero dei viaggiatori	Con GRUPPI ed ARTICOLI per
	PER	Qualità della corsa	giorni	ore	pei gruppi ecc.	pelle lettere		
12	Grecia	Vapore	ogni secondo Lunedì	4 pom.	—	2 pom.	—	—
13	Alessandria	dto.	li 27 d'ogni mese	mattina	—	6 ³ / ₄ antim.	—	—

Con lettere per	PARTENZA	
	da	ore
Ancona, Brindisi, Corfù, Patrasso, Pireo ed Atene.	Ancona	Ogni 2. ^o Martedì
	Brindisi	” ” Giovedì
	Corfù	” ” Venerdì
	Patrasso	” ” Domen.
	Lutraki	” ” ”
		ogni 2. ^o Lunedì arriva a Pireo
Corfù, Alessandria, Egitto, India, China, Australia, Capo di Buona Speranza, Madagascar e tutte le isole poste al di là dei possedimenti inglesi.	Corfù	29 d' ogni mese il 1. ^o o 2. ^o d'ogni mese arriva in Alessandria

Numero	ARRIVO				ORE della distribuzione		Con GRUPPI ed ARTICOLI da
	DA	Qualità della corsa	giorni	ore	dei gruppi ecc.	delle lettere	
1	Vienna	Mallepost in coincidenza col treno postale della strada ferrata sino Lubiana	ogni giorno	7 ⁵ / ₆₀ antim.	9 antim.	9 antim.	Vienna, Baden, W. Neustadt, Bruck, Gratz Spielfeld, Marburg, Cilli, Lubiana, Oberlaibach, Loitsch, Plannina, Adelsberg, Präwald, Vipacco, Aidussina, Cernitza, Gorizia, Senosetsch, Sessana.
2	Vienna	dto. in coincidenza col treno persone della strada ferrata sino Lubiana	dto.	7 ²⁵ / ₆₀ pom.	dto.	dto.	Come al N. 1 tranne Gorizia, Cernitza, Aidussina e Vipacco.
3	Lubiana	Corriere	dto.	3 ⁵⁰ / ₆₀ antim.	—	dto.	—

Con lettere da		PARTENZA	
		da	ore
Sagurie, Feistritz.	Vienna	Ogni giorno	7 ¹⁵ / ₆₀ pm.
	Mürzzuschlag	"	3 ¹⁵ / ₆₀ ant.
	Bruck	"	4 ⁵³ / ₆₀ "
	Gratz	"	7 ¹⁵ / ₆₀ "
	Spielfeld	"	8 ⁵⁸ / ₆₀ "
	Marburg	"	9 ⁴⁸ / ₆₀ "
	Cilli	"	12 ¹² / ₆₀ 1/2 g.
	Lubiana	"	6 ⁰ / ₆₀ pom.
Adelsberg	"	1 ²⁰ / ₆₀ ant.	
Vienna, Baden, W. Neustadt, Bruck, Gratz, Marburg, Spielfeld, Cilli, Lubiana, Oberlaibach, Idria, Loitsch, Planina, Adels- berg, Präwald, Senosetsch, Sessana.	Vienna	"	6 ant.
	Mürzzuschlag	"	1 ⁴⁵ / ₆₀ pom.
	Bruck	"	3 ¹⁸ / ₆₀ "
	Gratz	"	5 ³⁰ / ₆₀ "
	Spielfeld	"	7 ²⁶ / ₆₀ "
	Marburg	"	8 ²⁰ / ₆₀ "
	Cilli	"	11 ³⁰ / ₆₀ "
	Lubiana	"	6 ant.
Adelsberg	"	1 ⁴⁰ / ₆₀ pom.	
Sessana, Senosetsch, Präwald, Adels- berg, Planina, Loitsch, Oberlaibach, Idria, Vipacco e tutta la Carniola, Aidussina, Cernitza, circolo di Klagenfurt, Stiria, Austria inf. e super., Salisburgo, circolo della valle dell'Enno inf. nel Tirolo, Boe- mia, Moravia, Silesia, Gallizia, Ungheria, Croazia, Slavonia, Confini militari, Bana- to e Transilvania, Russia, Danimarca, Svezia, Inghilterra, Olanda, Belgio, Ame- rica, tutta la Germania (tranne il regno di Württemberg, granducato di Baden ed i principati di Sigmaringen e Lichten- stein), Jassy, Gallatz, Ibraila, Botut- schany, principati del Danubio e la Tur- chia europea.	Da Vienna sino Lubiana	Come al N. 1.	
	Lubiana	ogni giorno	6 pom.
	Oberlaibach	"	7 ³⁵ / ₆₀ "
	Loitsch	"	8 ⁵⁰ / ₆₀ "
	Planina	"	10 ⁵ / ₆₀ "
	Adelsberg	"	11 ¹⁵ / ₆₀ "
	Präwald	"	12 ³⁰ / ₆₀ 1/2 n.
	Sessana	"	2 ³⁰ / ₆₀ ant.

Numero	ARRIVO				ORE della distribuzione		Con GRUPPI ed ARTICOLI da
	DA	Qualità della corsa	giorni	ore	dei gruppi ecc.	delle lettere	
4	Venezia	Vapore	ogni giorno	6 antim.	—	9 antim.	—
5	Udine	Mallepost	dto.	5 antim.	9 antim.	dto.	Vilacco, Ponteba, Udine, Romans, Cervignano, Cormons, Monfalcone, Duino, S. Croce, tutta l'Italia, dal Tirolo e dalla Svizzera.
6	Fiume	dto.	dto.	6 ⁴⁵ / ₆₀ antim.	dto.	dto.	Matteria, Castelnovo, Lippa, Volosca, Fiume, Segna, Carlstadt, Zara.
7	Rovigno	dto.	ogni Venerdì	6 ¹⁵ / ₆₀ antim.	dto.	dto.	Capo d'Istria, Buje, Visinada, Pisino, Gimino, Rovigno, Parenzo, Pirano, Montona, Pingente, Albona.

Con lettere da		PARTENZA	
		da	ore
Venezia, Mestre, Treviso, Padova, Vicenza, Verona e rispettive provincie, dal Tirolo e Vorarlberg (ad eccezione della valle Pusteria e dell'Enno infer.), dalla Lombardia, dai ducati di Parma, Piacenza, Guastalla e Modena, dallo Stato Pontificio, dal Granducato di Toscana, dal Regno delle Due Sicilie, dal Piemonte e Genovesato, dalla Francia merid. e settent., dalla Spagna e Portogallo, dagli Stati della Confederazione Svizzera, dal Granducato di Baden, dal Württemberg, dai principati di Sigmaringen, e Lichtenstein, dall'Algeria.	Venezia		Ogni giorno alla mezza notte.
	Udine		Ogni giorno 8 pom.
	Percotto		„ 9 ²⁰ / ₆₀ „
	Romans		„ 11 ¹⁰ / ₆₀ „
	Monfalcone		„ 12 ⁴⁵ / ₆₀ 1/2 n.
S. Croce		„ 3 ⁴⁵ / ₆₀ ant.	
Zara, Carlstadt, Segna, Fiume, Volosca, Lussin piccolo, Ossero, Cherso, Veglia, Cirgnenitza, Lippa, Castelnuovo, Matteredia ogni giorno. Ogni Martedì, Sabato e Domenica da Sebenico, Spalato, Ragusa e Cattaro.	Fiume		Ogni giorno 8 pom.
	Lippa		„ 11 ⁴⁵ / ₆₀ „
	Castelnuovo		„ 2 ³⁰ / ₆₀ ant.
	Matteredia		„ 4 ¹⁵ / ₆₀ „
Capo d'Istria, Buje, Visinada, Pisino, Gimino, Rovigno, Pirano, Parenzo, Montona, Pinguento, Albona, Dignano, Pola.	Rovigno		Giovedì 1 ¹⁵ / ₆₀ p.
	Gimino		„ 4 ant.
	Pisino		„ 6 ¹⁵ / ₆₀ „
	Visinada		„ 10 „
	Buje		Ven. ⁴⁰ / ₆₀ 1/2 n.
	Capo d'Istria		„ 4 ant.

Numero	ARRIVO				ORE della distribuzione		Con GRUPPI ed ARTICOLI da
	DA	Qualità della corsa	giorni	ore	dei gruppi ecc.	delle lettere	
8	Pola	Mallepost	ogni Martedì	6 ^{15/60} ant.	9 ant.	9 ant.	Come al N. 7 meno Rovigno e più Dignano e Pola.
9	Pola	Stafetta ordinaria	Domen. Lunedì Mercol. Giovedì Sabato	6 ant.	—	dto.	—
10	Cattaro	Vapore	ogni Mercoledì d'estate. ogni Venerdì d'inverno.	dto.	—	dto.	—
11	Costantinopoli	dto.	ogni Lunedì	—	—	dto.	—

Con lettere da		PARTENZA	
		da	ore
Come al N. 7.	Pola	Lunedì	$\frac{1}{2}$ gior.
	Dignano	"	1 ³⁰ / ₆₀ pm.
	Gimino	"	4 "
	Pisino	"	6 ¹⁵ / ₆₀ "
	Visinada	"	10 "
	Buje	Mart.	$\frac{45}{60}$ $\frac{1}{2}$ n.
	Capo d' Istria	"	4 ant.
Come al N. 7.	Come al N. 8.		
Lussin piccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Lesina, Curzola, Ragusa, Cattaro.	Cattaro	Sabato	8 ant.
	Ragusa	"	10 pom.
	Curzola	Domen.	7 ant.
	Lesina	"	1 pom.
	Spalato	Lunedì	4 ant.
	Sebenico	"	1 pom.
	Zara	Martedì	8 ant.
Lussin	"	4 pom.	
Corfù, Pireo, Atene, Varna, Smirne, Gallipoli, Cismè, Costantinopoli, Dardanelli, Samsun, Trebisonda, Larnaca, Rodi, Beruti, Canea e tutto il Levante, Alessandria ed Egitto.	Costantinopoli	Ogni Sabato	
	Dardanelli	"	Domenica
	Smirne	"	Lunedì
	Sira	"	Mercoledì
	Corfù	"	Sabato

Numero	ARRIVO				ORE della distribuzione		Con GRUPPI ed ARTICOLI da
	DA	Qualità della corsa	giorni	ore	dei gruppi ecc.	delle lettere	
12	Grecia	Vapore	ogni secondo Lunedì	—	—	9 antim.	—
13	Alessandria	dto.	li 15 d'ogni mese	—	9 ant.	dto.	—

Con lettere da	PARTENZA	
	da	ore
Ancona, Brindisi, Corfù, Patrasso, Pireo ed Atene.	Pireo	Ogni 2. ^o Lunedì
	Lutraki	" " "
	Patrasso	" " Mercol.
	Corfù	" " Giovedì
	Brindisi	" " Venerdì
	Ancona	" " Domen.
Corfù, Alessandria, India, Egitto, China, Australia, Capo di Buona Speranza, Madagascar e da tutte le isole poste al di là dei possedimenti inglesi.	Alessandria	9 d' ogni mese
	Corfù	12 " "

Elenco dei navigli

a vela quadra esistenti

Num. pr.	Nome e Qualità del Naviglio		Luogo ed anno di sua costruzione	Fitto *
1	Accorto	Brig.	Venezia	1827 f. f. r.
2	Antonio	"	"	1821 f. f.
3	Adelina	"	Buccari	1832 f. f. r.
4	Adriano	"	Venezia	1816 f. f.
5	Agésilao	"	Trieste	1820 f. f. r.
6	Albano	"	"	1827 f. f. r.
7	Alessandro	"	Venezia	1827 f. f.
8	Absorus	"	Lussino	4840 f. r.
9	Amadigi	"	Venezia	1820 f. f.
10	Ambrogio	"	Trieste	1824 f. f. r.
11	Ammirabile	"	Venezia	1827 f. f.
12	Amo	"	Lovrana	1827 f. f.
13	Annetta Triestina	"	Venezia	1827 f. f.
14	Annone	"	"	1828 f. f.
15	Antenore	"	Chioggia	1824 f. f.
16	Antioco	"	Trieste	1825 f. f. r.
17	Arcid. Stefano	"	Fiume	1827 f. f.
18	Airone	"	Portorè	1840 f. f. r.
19	Areopago	"	Rovigno	1830 f. f.
20	Arpocrate	"	Venezia	1817 f. f.
21	Assicuratore	"	Fiume	1831 f. f. r.
22	Anna O	Nave	Trieste	1847 f. f. r.
23	Astrea	"	Fiume	1816 f. f. e f. r.
24	Aureo	Brig.	Trieste	1829 f. f. r.
25	Arturo	"	Lussin	1834 f. r.
26	Appello	"	Venezia	1818 f. f.
27	Arcid. Leopoldo	"	"	1816 f. f.
28	Antonietta	"	Fiume	1824 f. f. r.

* f. f. significa fitto in ferro; f. f. e f. r. fitto in ferro e fod. in

mercantili austriaci

nell'anno 1849.

Porta- ta in To- nellate	Proprietario	Capitano
282	V. Salem, F. Sopranich e F. V. Sopranich	F. Sopranich
185	D. M. Sopranich	T. Stuparich
171	G. Minach	S. Raicich
324	D. M. Scopinich	D. Cargotich
274	A. Ralli e N. Matcovich . .	S. Matcovich
378	Eredi di M. Draghicevich ed A. Giurassovich	G. Giurcovich
215	G. Boscovich	E. Gusina
259	Dom. Ang., Maria e G. Stuparich	A. Suttora
307	Filippo e M. A. Cosulich . .	G. Suttora
337	N. Sevastopulo	D. Cernogorcevich
234	Ved. di Ant. Busetto	P. Ferrari
214	G. Persich, C. Catalinich ed A. Persich	A. F. Zupar
199	D. Brigiaco e Capitano . . .	G. Paucovich
332	Eugenio ed Aless. Scopinich.	D. G. Scopinich
275	Fratelli Stuparich e Domeni- co Mussun	M. Stuparich
276	A. e G. Morpurgo	L. Schnautz
277	Carlo, Cristoforo, Francesco e Francesca Jercovich.	G. Tugnizza
260	Maria Lazzarovich e C. de Reyer	A. Covacevich
303	N. Morosini e S. Tomanovich .	B. Matcovich
274	G. F. Tarabochia	G. Gladulich
220	G. Medanich e G. Bacarcich .	G. Soich
470	C. Opuich	P. Giurcovich
537	F. Babarovich e Mondolfo . .	G. Babarovich
373	F. Corradini ed A. G. Vielli	G. Bettini
219	Giov., Marco e Nicolò Soppa	G. A. Soppa
270	S. Cosulich e Dom. Ved. Pre- muda	E. M. Thian
184	G. e T. Jenna	N. Bruscolini
295	G. Lazzari	S. Verona

rame; *f. r.* fitto in rame; *f. f. r.* fitto e foderato in rame.

Num. pr.	Nome e Qualità del Naviglio		Luogo ed anno di sua costruzione		Fitto
29	Azzardo	Brig.	Lussino	1838	f. f.
30	Amalia Giuseppina .	Nave	Portorè	1839	f. f. r.
31	Aurora	Bark	Trieste	1839	f. f. r.
32	Anna	Nave	"	1839	f. f. r.
33	Albion	Brig.	Venezia	1817	f. f.
34	Antonietta Maria .	Nave	Trieste	1839	f. f. r.
35	Arcang. Raffaele .	Brig.	Chioggia	1834	f. f.
36	Angelica	"	Trieste	1818	f. f.
37	Arta	"	Lovrana	1827	f. f. r.
38	Annetta Veneziana .	"	Venezia	1826	f. f.
39	Astore	Bark	Fiume	1841	f. r.
40	Alleanza	Pol.	Venezia	1841	f. r.
41	Aronne	Brig.	Trieste	1842	f. f. r.
42	Agata	"	Venezia	1836	f. r.
43	Antonia Ape	B. S.	Curzola	1842	f. f.
44	Abd-El-Kader . . .	Brig.	Trieste	1817	f. f. r.
45	Aless. il Grande . .	"	Venezia	1843	f. r.
46	Amato	"	Fiume	1844	f. r.
47	Antal	Nave	"	1845	f. r.
48	Argentina	"	Trieste	1845	f. f. r.
49	Amor Fraterno . . .	Brig.	Venezia	1846	f. f. r.
50	Alessandra	Nave	Trieste	1846	f. f. r.
51	Aurora	Brig.	Chioggia	1846	f. f.
52	Anna Maria	"	Cherso	1827	f. f.
53	Angiolina	Scun.	Sira	1839	f. f. r.
54	Absirto	Brig.	Lussino	1847	f. r.
55	Apparizione di M. V.	"	Venezia	1847	f. r.
56	Ape	"	Trieste	1816	f. f. e. f. r.
57	Ant. Alessandro . . .	"	Venezia	1847	f. r.
58	Antonia	"	Trieste	1847	f. f. r.
59	Antonio	Bark	Fiume	1847	f. r.
60	Abram l'amico di Dio	Nave	Capodistria	1847	f. f. r.
61	Andre	Bark	Fiume	1848	f. r.

Porta- ta in To- nellate	Proprietario	Capitano
360	Martino, Giov. Maria, Nicolò, Antonio, frat. Stuparich e D. Mussun	M. G. Stuparich G. M. Martinolich
449	M. Petcke e Capitano	G. F. Merlato di Giac.
287	G. Merlato	D. Vucovich
544	M. Vucetich	G. Matcovich
274	Il Capitano	
660	Ant. Pigazzi nata Panzera e Capitano	B. Verona R. Rossi
145	Andreanna Rossi nata Perugini	G. Vernich
218	I. Bishop	M. Sbutega
210	A. M. Sbutega e Besso	D. Chiozzotto
166	P. Silvestrini	A. B. Cosulich
368	G. S. Vidulich	F. Svaglich
269	G. Radonicich	
370	A. I. Parente, Morpurgo e Parente e G. Dr. Costantini	C. Costantini N. Andreassi
143	Ag. Marassi	G. G. Cosulich
91	G. Cosulich e Capitano	A. Demartini
201	I. Bishop e B. Dabeta	S. A. Gavagnin
259	A. Busetto	A. Cercich
345	V. Persich Zanon e comp.	F. Bolf
438	A. Mattesich	D. Slocovich
712	A. Ralli	F. Medanich
451	Eredi di Jacob. Vita Minerbi	A. S. Sablicich
503	A. C. Ralli	N. Gavagnin
251	Il Capitano	B. Simunovich
168	N. Chevesich e Soci	G. Brun
183	G. E. Ritter de Zahony	S. G. Catarinich
147	Il Capitano	A. Cenedese
259	A. Menetto	G. Ivanovich
327	I. Bishop	G. Paluma
374	A. L. Ivancich	G. Smoquina
335	Il Capitano	
409	A. Descovich, V. Varglien, C. Catalinich	V. Varglien T. Medanich
636	Eredi di I. V. Minerbi	
391	G. Spadon, A. Poschich pad. ed And. Poschich figlio	A. F. Poschich

Num. pr.	Nome e Qualità del Naviglio	Luogo ed anno di sua costruzione	Fitto
62	Adelaide Brig.	Venezia	1848 f. r.
63	Armelin "	Fiume	1848 f. f. r.
64	Amazzone "	Martinschizza	1848 f. r.
65	Aspasia "	Galatz	1841 f. f.
66	Anfion Bark	Fiume	1849 f. r.
67	Ban Brig.	Rovigno	1827 f. r.
68	Buona Rachele B. S.	Cherso	1824 f. f.
69	Buona Madre Brig.	Chioggia	1816 f. f.
70	Bar. Luzensky "	Fiume	1831 f. r.
71	Bar. Pascottini "	Gravosa	1831 f. f. e. f. diz.
72	Bella Ninetta B. S.	Venezia	1827 f. f.
73	Boxidar Brig.	Trieste	1832 f. f. r.
74	Buon Pastore "	Venezia	1810 f. f.
75	Buona Rachele "	"	1834 f. f. e. f. r.
76	Buona Sorte B. S.	"	1834 f. f.
77	Buona Amicizia Brig.	"	1837 f. f. r.
78	Baldassare "	Volosca	1838 f. f. r.
79	Buona Annetta "	Venezia	1838 f. f.
80	Buona Matilde "	Portorè	1839 f. f. r.
81	Bellerofonte "	Venezia	1840 f. f. r.
82	Beniamini B. S.	"	1831 f. f.
83	Barba Stefano Brig.	Fiume	1842 f. r.
84	Bogdan "	Trieste	1842 f. r.
85	Buda Bark	Fiume	1843 f. r.
86	Bar. Bandiera Brig.	Rodi	1844 f. r.
87	Bar. Grimschitz "	Lussino	1844 f. r.
88	Burga Scun.	Volosca	1844 f. f. r.
89	Buona Giuliana Brig.	Fiume	1844 f. r.
90	Branoslav "	"	1845 f. r.
91	Buona Tone "	Samsun	1838 f. f. e. f. r.
92	Baobab Bark	Venezia	1845 f. r.
93	Buona Maria Brig.	Fiume	1846 f. r.
94	Bratinski "	"	1825 f. f.

Porta- ta in To- nellate	Proprietario	Capitano
237	I. C. Lange	C. Schielin
360	S. Gopcevich	S. Radimiri
321	G. Sissul e C. Bartoletti	G. Sissul
211	Il Capitano	D. Giurassovich
411	G. Ivancich	G. Ivancich
148	Il Capitano	G. Persich
99	F. M. Petranich	F. Petranich
321	Il Capitano	F. Vianello
285	G. Scopinich qm. Giov.	G. L. Nicolich
186	Cat. Slavich	G. Pugliesi
176	S. Bacchiani	V. Bacchiani
525	C. Opuich	C. Hesse
189	D. Mourogonato ed A. Vianello	L. Vianello
260	C. Minerbi e G. Badessich	B. Stuparich
148	Il Capitano	A. Bachiani
230	Il Capitano, A. I. Parente e P. Tommaseo	A. M. Bevilacqua
354	Giov. Randich	G. Randich
173	S. Papadopulo, D. Maurogo- nato e V. Bachiani	A. Zamara
202	F. Call e G. Baraz	A. Negovetich
337	A. Antonini	G. Pattarga
156	A. Errera e Capitano	S. Giunta
267	Elis. v. Stoicevich nat. Circovich	A. Paucovich
108	G. Marovich	C. Marovich
409	G. Baccarich, G. Mohovich, G. P. Negovetich e Capitano	V. Negovetich
250	P. Paulovich	A. Givanovich
350	C. M. Nicolich e Capitano	D. Nicolich
125	V. Corradini	G. M. Andrich
241	P. A. Derenzin	I. Derenzin
271	Il Capitano	D. Guaranovich
294	V. Smaich e B. B. Smaich	T. Zuvicich
308	G. Menetto	L. Lanza
253	M. Vicevich, G. Fragnul ed A. Cosolo	G. Vicevich
181	Cater. Dabinovich, F. G. Ra- dimiri e Capitano	F. Radimiri

Num. pr.	Nome e Qualità del Naviglio		Luogo ed anno di sua costruzione	Fitto
95	Belisario	Brig.	Malta	1832 f. f.
96	Bar. Kulmer	Bark	Fiume	1847 f. r.
97	Bella Rachele	Scun.	Trieste	1815 f. f.
98	Benvenuto	Brig.	Fiume	1814 f. f.
99	Borghese	"	Venezia	1818 f. f.
100	Barones. Grimschitz	"	Cherso	1847 f. r.
101	Baro Vay	"	Fiume	1848 f. r.
102	Barba Luca	Bark	"	1848 f. f. r.
103	Bano Jellacich	Brig.	Curzola	1849 f. f.
104	Bar. Haynau	"	Capodistria	1849 f. r.
105	Caledonia	Bark	"	1841 f. f.
106	Candido Lussin	Brig.	Lussino	1832 f. f.
107	Casimiro	"	Fiume	1832 f. r.
108	Caval Marino	"	Venezia	1818 f. f.
109	Cavaliere Macedone	"	Curzola	1819 f. f.
110	Colombo	"	Trieste	1824 f. r.
111	Conte Maylath	"	Fiume	1824 f. f. r.
112	Conte Nadasdy	"	Venezia	1824 f. f.
113	Conte Hartig	"	Gravosa	1842 f. f. r.
114	Coraggioso	"	Venezia	1828 f. r.
115	Corriere di Caffa	"	Fiume	1826 f. f. e. f. r.
116	Calmius	Nave	"	1840 f. r.
117	Credente Sincero	Brig.	"	1822 f. f. e. f. di zinco
118	Cupido	"	Trieste	1831 f. f. r.
119	Colonnello Salvini	"	"	1847 f. r.
120	Ceto	"	Lussino	1836 f. r.
121	Cesare	"	Ancona	1825 f. f.
122	Corriere di Messina	Bark	Volosca	1837 f. f. r.
123	Costantino	"	Trieste	1838 f. f. r.
124	Corcira	Brig.	Venezia	1838 f. f.
125	Costanza ed Onore	Bark	Trieste	1838 f. f. r.
126	Conte Boicovich	Brig.	"	1841 f. f. r.

Porta- ta in To- nellate	Proprietario	Capitano
109	S. Goracuchi	N. Bassi
367	G. N. Ivancich e Capitano	G. G. Cosulich
147	Il Capitano	L. Giurovich
148	W. Glaser	F. Glaser
103	G. Randich e G. Prischich	G. Soich
230	M. I. Crivellari e M. A. Crivellari	M. Crivellari
386	N. Valuschnich, L. Brelich, Franc. e Fed. Cav. Thyery	N. Valuschnig
278	L. Paucovich	A. Paucovich
150	Il Capitano	N. Radimiri
301	Fratelli Benedetti	E. Lettis
296	I. Bishop	G. Chiorco
151	G. Gerolimich	M. Bussanich
320	S. Flori	P. Saltarich
184	Il Capitano e P. Marassi	A. Giurovich
275	Il Capitano	M. Radimiri
253	G. Radimiri e Capitano	M. Petricevich
324	G. Descovich e V. Minelli	G. Mohovich
255	Fratelli Marovich	M. Marovich
311	Il Capitano	A. Persich
216	Gasparo, Stefano, Giovanni, Giuseppe, Anna, Antonio e Cristoforo Radimiri	S. Radimiri
314	A. A. Cosulich, e M. Cosulich	M. A. Cosulich
562	S. Mimbelli e G. A. Mimbelli	G. Sugni
295	C. Basevi ed A. Dabinovich	D. Ivanovich
394	M. Vucetich	L. Gelalia
230	A. Ralli	F. Cernotich
287	G. Hrellich	L. I. Zotti
238	L. Verona	N. Giuratovich
253	G. Minach	C. Poschich
598	A. C. Ralli	B. Gedovich
154	A. Foresti e S. Papadopoli	G. Gavagnin
447	C. Minerbi e L. Hierschel	G. Serra
304	P. Calugerovich	A. Chersanatz

Nom. pr.	Nome e Qualità del Naviglio		Luogo ed anno di sua costruzione		Fitto
127	Conte Zichy . . .	Brig.	Fiume	1840	f. r.
128	Cerere	Nave	Braila	1839	f. f. r.
129	Condor	Brig.	Portorè	1839	f. f. r.
130	Caterina	Bark	Fiume	1840	f. f. r.
131	Circassiana	Nave	St. U. d'Amer.	1821	f. f. r.
132	Carmelo	Brig.	Fiume	1841	f. f. r.
133	Conte Waldstein . .	"	Trieste	1841	f. f. r.
134	Corsaro	B. S.	"	1842	f. f. r.
135	Carlo	Brig.	Fiume	1843	f. r.
136	Corona	Bark	America	ignoto	f. f. r.
137	Carlotta	Brig.	Fiume	1843	f. f. r.
138	Corist	"	Venezia	1844	f. f.
139	Cav. Laurin	"	Cherso	1845	f. r.
140	Catone	"	Fiume	1845	f. r.
141	Clas	Bark	Boston	1828	f. r.
142	Cajo	Brig.	Lussino	1833	f. f.
143	Carolina	"	Venezia	1840	f. r.
144	Carolina Triestina .	"	Gravosa	1840	f. r.
145	Conte Szechenyi . .	Bark	Fiume	1846	f. f. r.
146	Cobden	Brig.	Capodistria	1846	f. r.
147	Contessa Waldstein.	"	Cherso	1846	f. r.
148	Conte Coudenhoven	"	Fiume	1847	f. f. r.
149	Corriere di Fiume .	"	Lovrana	1847	f. f. r.
150	Carolina	Bark	Fiume	1841	f. f. r.
151	Costregnano	Brig.	"	1848	f. r.
152	Costituzione	Bark	Trieste	1848	f. f. r.
153	Cernogoratz	Brig.	"	1827	f. r.
154	Carletto	"	Portorè	1817	f. r.
155	Conte Gyulai	"	Venezia	1834	f. f.
156	Cosmopolita	Bark	Lussino	1849	f. r.
157	Cherso	"	Cherso	1849	f. r.
158	Clara Zoe	Brig.	Fiume	1849	f. r.
159	Chi	B. S.	Chioggia	1848	f. f.
160	Corriere di Cipro .	Brig.	Fiume	1837	f. r.

Porta- ta in To- nellate	Proprietario	Capitano
357	I. V. Medanich, G. Bacharcich, e Capitano	M. Copaitich
477	S. Gopcevich	G. Obradovich
236	G. Scopinich, qm. Gio. e S. Ro- dossich	G. Nicolich
400	G. Mecksa e B. Posnanovich	A. Posnanovich
340	A. Giurassovich	G. Soich
240	Il Capitano	A. Botterini
262	M. Coen e G. B. Czar	M. Czar
141	S. Gopcevich	L. Bencinich
305	M. C. Lazzarich	L. Castelli
234	G. A. Fratelli Benedetti	M. Sirovich
140	G. Cosulich	G. F. Cosulich
285	A. Tomich e S. Visin	F. Tomich
156	P. Machlig padre	P. Machlig figlio
234	C. Rossi	G. Marochini
266	A. D., e M. D. Dabinovich	E. Radimiri
270	G. M. Catarinich	F. Gladulich
148	Il Capitano	G. Giunta
100	Il Capitano	P. Pilato
383	I. Scarpa e Caterina Meticce	G. Verona
245	E. Sopranich	R. Giadrossich
220	A. Chersich qm. Giov. e M. Petranich di Franc.	F. Petranich
360	S. Gopcevich	P. Radimiri
149	G. Persich e Capitano	M. C. Mrak
369	G. B. Bartoletti	M. Pilato
326	Gio. Randich, V. Zanon, C. Basevi e Capitano	G. Randich
326	G. B. Cozzi e N. Ragencovich	G. Malovich
387	A. Paucovich, A. Stoicovich e N. Stancich	N. Camilich
366	B. Cusin e R. Rossi	L. Viscovich
165	D.N. Apostolopulo e B. Voivodich	B. Voivodich
272	G. Martinolich	M. A. Mareglia
396	Il Capitano	G. Petranich
247	C. Minerbi	F. Stuparich
341	Il Capitano	N. Sinibaldi
183	Il Capitano	M. Maffei

Nom. pr.	Nome e Qualità del Naviglio	Luogo ed anno di sua costruzione	Fitto
161	Diana	B. S. Venezia	1832 f. f.
162	Dispaccio	" Inghilterra	1820 f. f. r.
163	Domm	Bark Trieste	1843 f. f. r.
164	Dragoliub	Brig. Gravosa	1830 f. f.
165	Dragos	" Venezia	1806 f. f. r.
166	Dromedario	" Rovigno	1830 f. r.
167	Danizza	" Lussino	1844 f. r.
168	Dossittei	" Trieste	1814 f. r.
169	Duca di Genova	" Fiume	1836 f. f. r.
170	Diadema	" Lussino	1838 f. f. r.
171	Despina	Nave Sira	1841 f. f.
172	Divina Provvidenza.	Brig. Venezia	1838 f. f. r.
173	Drago	Bark Trieste	1845 f. r.
174	Dubrownik	" Gravosa	1846 f. f. r.
175	Due Sorelle	Nave Portorè	1846 f. f. r.
176	Diletta Mimbelli	" Fiume	1847 f. f. r.
177	Demetrio	Brig. Rovigno	1847 f. f. r.
178	Dalmato	" Lussino	1834
179	Dalmata	" Venezia	1838 f. f.
180	Dussan	" Fiume	1848 f. r.
181	Due fratelli	" Cherso	1842 f. r.
182	Desiderato	" Fiume	1849 f. r.
183	Draga	" Inghilterra	1838 f. f. r.
184	Eclipse	" Trieste	1831 f. f. r.
185	Egeo Risorto	" Sira	1842 f. r.
186	Enrichetta Clement.	" Trieste	1827 f. f. r.
187	Emma	" Venezia	1841 f. r.
188	Erceg	" "	1823 f. f.
189	Ernesto	" Volosca	1830 f. r.
190	Eden	" Fiume	1843 f. r.
191	Ezio	" Venezia	1828 f. f.
192	Eolo	" "	1808 f. f. r.

Porta- ta in To- nellate	Proprietario	Capitano
130	C. Minerbi ed A. Mazzucato .	G. A. Mazzucato
183	Besso e Sbutega	V. Guerrini
355	V. Florio	S. Florio
84	Il Capitano	M. A. Illich
398	Gius. Martinolich	O. Mawer
364	S. Vidulich	L. A. Tarabochia
270	G. A. Cosulich e Capitano .	G. D. Martinolich
336	S. Popovich	N. Berberovich
169	Gius. Cavalieri e G. A. Maz- zucato	G. Cavalieri
214	G. F. Cosulich	G. Cosulich
530	N. Sevastopulo	L. Lazarovich
152	G. Amadi, e Frat. Ghezze .	G. Ghezze
464	D. Catturich	M. Giurcovich
390	Il Capitano e G. B. Ghetaldi	B. Budmani
501	A. C. Ralli	G. Slocovich
610	S. Chersa, L. Mimbelli e Ca- pitano	S. Fiscovich
412	N. Sevastopulo	T. Chiorco
190	Gio. Cosulich	G. Cosulich
131	A. Nicolich	G. Stuparich
145	P. Ragencovich	G. Ragencovich
280	Fr. Greg. Petranich e Capitano	A. Petranich
210	A. Lucovich e Capitano . .	G. Lucovich
180	G. L. Mondolfo ed A. Scro- bogna	G. Paicurich
341	G. Boscovich	L. Milinovich
252	Il Capitano	A. Marassi
292	G. Stuparich, A. L. Martinolich, M. C. Martinolich Germain .	A. Martinolich
176	Frat. Errera e S. Giunta . .	F. Lettis
272	Teodorovich e soci	G. Chezzovich
279	G. E. Martinolich	G. G. Martinolich
198	Maria Ved. Mareglia	N. Mareglia
290	D. M. Scopinich	M. Gerolimich
302	F. V. Sopranich, F. A. Sopra- nich e Capitano	A. Lettich

Num. pr.	Nome e Qualità del Naviglio		Luogo ed anno di sua costruzione	Fitto	
193	Eto	Brig.	Curzola	1835	f. f. e f. di zinco
194	Enrico	"	Venezia	1833	f. f.
195	Elisabetta	Nave	"	1840	f. r.
196	Elisaveth	"	Trieste	1838	f. f. r.
197	Ermete	Brig.	Gravosa	1841	f. f. r.
198	Elisa Maria	Nave	Venezia	1840	f. f. r.
199	Eufrasia	Pol.	Fiume	1840	f. r.
200	Esperto	Brig.	Portorè	1840	f. r.
201	Etna	Nave	Bath	1832	f. f. r.
202	Elodie	"	Trieste	1847	f. f. r.
203	Esule	Brig.	Fiume	1842	f. r.
204	Erminio	B. S.	Volosca	1843	f. r.
205	Emulazione	Bark	Lussino	1827	f. f. r.
206	Elia	Brig.	Fiume	1844	f. f. r.
207	Enea	Bark	Venezia	1844	f. r.
208	Esempio	"	Braila	1842	f. f. r.
209	Eridano	Brig.	Venezia	1817	f. f.
210	Emanuel	"	Lussino	1845	f. r.
211	Elì	"	Venezia	1827	f. f.
212	Eliseo	"	Inghilterra	1827	f. f.
213	Eriè	"	Chioggia	1827	f. f.
214	Eroe	Bark	Lussino	1848	f. r.
215	Eneo	"	Fiume	1848	f. r.
216	Esultanza	Pol.	Lussino	1848	f. r.
217	Fedele Amico	Brig.	Fiume	1827	f. f. r.
218	Felice Augurio	"	Rovigno	1826	f. f.
219	Ferdinando	"	Venezia	1827	f. f.
220	Ferd. Re d' Ungheria	"	Trieste	1831	f. r.
221	Flori	Pol.	Fiume	1831	f. f.

Porta- ta in To- nellate	Proprietario	Capitano
330	G. B. Zotti ed A. A. Cosulich	D. Morin
171	Il Capitano	P. Giurovich
353	A. Busetto	C. Forzelato
534	M. Kuekuich e M. Goicovich	S. Vucassovich
311	A. I. Parente, M. Pitarevich e soci	M. Obad
555	A. L. Ivancich	L. Ivancich
314	Eredi di G. M. Cosulich . . .	T. Randich
333	T. Budinich	P. A. Leva
470	S. Colle	V. Rossinovich
476	C. Minerbi	G. Badessich
304	G. Francovich, Cat. ved. Sma- jevich e G. Dancona . . .	A. Smajevich
113	Elia Lipovatz	E. Lipovatz
326	Fratelli Premuda	G. A. Cosulich
285	Eredi Cosulich	D. Bernetic
315	M. A. Ivancich	U. de Ivancich
437	G. Brambilla	F. Marich
349	G. Scopinich qm. Dom. . . .	A. Suttora
260	Il Capitano	S. Gladulich
298	S. Cosulich e Capitano . . .	A. Stuparich
150	Il Capitano	G. Mareglia
280	G. M. Nicolich qm. Dom., e G. Catarinich	G. S. Catarinich
409	G. Hrelich	V. Premuda
451	P. Dabala, Nicola Francovich, C. Rossi e T. Randich . . .	
361	Il Capitano	M. Paicurich M. B. Nicolich
301	Giacinta ved. Cunich, M. Mio- vich, G. Grego e C. Grego	B. Supicich
131	N. Morosini	G. Tomanovich
342	G. Suttora	M. A. Suttora
296	Morpurgo e Parente, S. di M. L. Mondolfo e Capitano . . .	F. Leva
378	G. Mimbelli, A. Mimbelli e S. Mimbelli	V. Tugnizza

Num. pr.	Nome e Qualità del Naviglio		Luogo ed anno di sua costruzione	Filto	
222	Falcone	Brig.	Trieste	1823	f. f. r.
223	Fenice	Bark	Venezia	1830	f. f. r.
224	Flaminio	Brig.	"	1825	f. f.
225	Fedeltà	B. S.	"	1832	f. f.
226	Federico Guglielmo	Brig.	"	1815	f. f.
227	Filomena	Nave	Trieste	1840	f. f. r.
228	Faro	Brig.	Volosca	1841	f. f. r.
229	Fortunata Mimbelli.	Pol.	Fiume	1838	f. r.
230	Figlio	Brig.	Lussino	1838	f. r.
231	Fiumano	"	Fiume	1842	f. r.
232	Frane	"	"	1844	f. f. r.
233	Franc. Giuseppina .	"	"	1844	f. r.
234	Favorita Mimbelli .	Nave	"	1845	f. f. r.
235	Fortun. Teresa . . .	Bark	Cherso	1845	f. r.
236	Felicita	"	Ragusa	1845	f. f. r.
237	Florida	"	Fiume	1840	f. r.
238	Flora	"	Venezia	1846	f. r.
239	Fortunata	Brig.	"	1846	f. r.
240	Faniza	Nave	Fiume	1846	f. r.
241	Fede	B. S.	Capodistria	1847	f. f. r.
242	Fuccine	Bark	Portorè	1847	f. r.
243	Fiume	Nave	Fiume	1847	f. r.
244	Fidente	Brig.	"	1848	f. r.
245	Fortunato Osvald .	"	"	1849	f. r.
246	Fortuna	Scun.	"	1848	
247	Favorita	Nave	Sira	1847	f. f. r.
248	Genio	Brig.	Fiume	1829	f. r.
249	Gioja	Pol.	Gravosa	1800	f. f.
250	Girasole	Brig.	Castellamare	1827	f. f.
251	Gravosa	Pol.	Gravosa	1820	f. f. r.
252	Guglielmo	Brig.	Trieste	1825	f. f. r.
253	Graziadio	Bark	Fiume	1835	f. f. r.

Porta- ta in To- nellate	Proprietario	Capitano
314	S. Milinovich, e P. Ragencovich	N. Vucassovich
299	Il Capitano	G. Visin
248	S. G. Lucovich	C. F. Craglietto
120	N. Vianello	A. Zennaro
145	Il Capitano	F. Verzura
471	S. Flori	N. Craglievich
214	G. Minach	A. Sigante
492	Antonio, Giovanni, Stefano Mimbelli e G. Sgiuppa	S. Stuck
366	A. L. Cosulich	G. Dobrilovich
304	F. M. Luppis e M. Gennaro	G. Raicich
316	G. Bacarcich e G. Medanich	N. Randich
324	Franc. ved. Battagliarin	F. Cipollovich
543	L. Mimbelli	G. A. Gurrich
210	Teresa Bregatto	M. Dabinovich
374	C. d'O. Fontana, F. Vivante e Capitano	C. Uzovich
355	F. S. M. Luppis, G. Valushnig e G. A. Premuda	F. Martinich
468	Fratelli Premuda e Capitano	V. F. Suttora
212	V. B. Cusin, e Capitano	F. Boiti
571	G. Bacarcich, I. Medanich ed A. Copaitich	A. Copaitich
208	I. Bishop	L. Dabeta
379	M. Pollich, L. Thomacz e Capit.	A. Micotz
415	A. Mattessich, M. Gasser e F. Jellousseg	T. Tomasincich
380	D. Cosulich	M. Soich
204	M. Lenoz e G. Sablich.	G. Sodich
74	C. Vagnozzi	G. Vagnozzi
552	A. Ralli	N. Matcovich
380	D. Cosulich	V. G. Ragusin
261	G. Gliubissa ed A. Stoicovich	A. Petrina
240	S. di M. L. Mondolfo e Capit.	L. Chersich
351	S. Flori	V. Jaculich
293	Fratelli Garofolo.	G. Pauletich
408	Eredi di Jacob Vita Minerbi.	L. Carabuchia

Num. pr.	Nome e Qualità del Naviglio		Luogo ed anno di sua costruzione	Fitto
254	Graziata	Nave	Venezia	1803 f. f. r.
255	Giglio	Brig.	Lussino	1837 f. r.
256	Giovanni	Bark	Ragusa	1832 f. f.
257	Globo	Brig.	Trieste	1844 f. f. r.
258	Gedeone	"	Venezia	1805 f. f.
259	Gerolamo	"	Trieste	1839 f. f. r.
260	Genitore	"	"	1817 f. f. e f. di zinco
261	Gange	"	"	1840 f. r.
262	Giovannina	Nave	Gravosa	1840 f. f. r.
263	Gloria	Bark	Trieste	1840 f. f. r.
264	Galileo	Brig.	Venezia	1840 f. r.
265	Gustavo	"	Fiume	1841 f. f. r.
266	Gut	Bark	Lussino	1841 f. r.
267	Giovanna Maria	"	Danubio	1840 f. f. r.
268	Gliubienbrat	Brig.	"	1842 f. r.
269	Giuseppe	Bark	Venezia	1842 f. r.
270	Giorgio	Brig.	Fiume	1824 f. f. r.
271	Grazia	"	Trieste	1845 f. f. r.
272	Giusta	Pol.	Lussino	1845 f. r.
273	Giovine Penelope	Brig.	Trieste	1825 f. f. r.
274	Giuseppe P.	"	Venezia	1805 f. f.
275	Gemma	Pol.	Lussino	1840 f. r.
276	Giuseppe II.	Brig.	"	1846 f. r.
277	Giovanna	"	Chioggia	1843 f. f.
278	Gloria	Nave	Fiume	1846 f. f. r.
279	Giorgio Meticke	Bark	Capodistria	1847 f. r.
280	Giulio	Scun.	Appinghendam	1841 f. f. r.
281	Giovannino R.	Brig.	Fiume	1847 f. f. r.
282	Giovanni Leopoldo	"	Venezia	1847 f. r.
283	Giusto	Bark	Trieste	1847 f. r.

Porta- ta in To- nellate	Proprietario	Capitano
382	G. M. Cosulich	G. Batticich
320	A. L. Cosulich	G. C. Camalich
348	Assicurazione Austro - Italica ed A. Scopinich	L. Leva
287	F. Corradini e G. Antoncich	G. Antoncich
175	A. Marinovich	T. Milossevich
426	M. Vucetich	A. Gelalia
296	A. M. Budinich, Marianna Bu- dinich e Giuseppa Rossi Wag- meister	S. Budinich
337	D. Tarabochia e Capitano	G. A. Tarabochia
370	S. Scuglievich, Enrichetta Wollheim e Capitano	M. Jovovich
340	Fratelli Premuda e A. F. Co- sulich	A. Bonicelli
296	F. Millin	M. Millin
158	M. Cosulich	M. Cosulich
276	G. Radoslovich	G. Radoslovich
511	A. Fattuta	A. Radimiri
317	G. Paulovich e P. Paulovich	M. Lupcovich
428	G. Busetto, A. Errera e L. V. Vivante	D. Savi
481	M. Vucetich	E. Lipovatz
325	Eredi di Jacop. V. Minerbi	A. Pilcovich
348	A. R. Cosulich	A. F. Scopinich
275	N. Morosini	A. Tomanovich
345	G. Padovani, A. Pugnaletto ed il Capitano	D. A. Pugnaletto
192	Marco, Giac. e Nic. fratelli Soppa	N. Soppa
231	G. M. Cattarinich	G. Vidulich
168	Teresa Rossi Galeazzi	A. Mondaini
583	S. Gopcevich	C. Dabinovich
363	Car. Meticke e Capitano	A. Voinovich
219	Teresa Alimonda e Capitano	N. Giurgevich
405	A. C. Ralli	M. Angius
314	A. L. Ivancich	D. F. Morin
428	V. Persich, Fratelli Sambo e Capitano	G. Fiscovich

Num. pr.	Nome e Qualità del Naviglio		Luogo ed anno di sua costruzione	Fitto	
284	Gianmatteo	Nave	Fiume	1847	f. r.
285	Genio Speculatore .	„	Curzola	1847	f. f.
286	Gröf Appony	Gol.	Fiume	1847	f. f. r.
287	Gregorias	Nave	Trieste	1848	f. f. r.
288	Giulia	Brig.	Fiume	1848	f. r.
289	Germanico	Bark	„	1848	f. r.
290	Giacomina	„	Cherso	1849	f. r.
291	Gloria	Brig.	Chioggia	1849	f. r.
292	Giacomo	B. S.	Venezia	1849	f. r.
293	Harpe	Bark	Livorno	1816	f. f. r.
294	Henriette	„	Trieste	1840	f. f. r.
295	Haick	„	Venezia	1841	f. f. r.
296	Hedwige	Scun.	Fiume	1847	f. r.
297	Horvat	„	„	1847	f. r.
298	Mcario	Brig.	Venezia	1833	f. f. r.
299	Iride	„	„	1825	f. f.
300	Ida	„	Fiume	1838	f. r.
301	Italia	„	Venezia	1838	f. r.
302	Josko	Nave	Fiume	1838	f. f. r.
303	Io	Brig.	„	1839	f. f.
304	Istria	Bark	Trieste	1839	f. f. r.
305	Irene	Brig.	Fiume	1840	f. f. r.
306	Istro	Nave	Venezia	1815	f. f.
307	Ivo	Bark	Fiume	1841	f. f. r.
308	Joachimb	„	„	1840	f. f. r.
309	Indo	„	Lussino	1841	f. r.
310	Illias	Brig.	Chioggia	1841	f. f.
311	Industre	„	Venezia	1841	f. r.
312	Jeanne	Bark	Fiume	1842	f. r.
313	Jovo	Brig.	Sira	1843	f. f. r.
314	Illirico	Bark	Fiume	1837	f. r.
315	Jozo	„	„	1844	f. r.

Porta- ta in To- nellate	Proprietario	Capitano
489	C. M. Cosulich e Capitano	E. Ursicich
290	M. Kuekuich e Capitano	S. Danilovich
268	Cat. Meticke e S. Gopcevic	M. Lombardich
514	C. Mistrovachi	A. Tomanovich
147	N. G. Ossoinack	F. Ossoinack
341	V. Persich, E. Zuppar, G. Ci- gancich e J. Lettis	A. Zuppar
409	D. Giordo ed A. Chersich	C. Chersich
229	Il Capitano	V. Furlan
166	P. Grasso e Capitano	G. Vianello
319	S. Flori	S. Andricevich
424	M. Kuekuich	S. Stiepcich
394	E. Danelon	C. Danelon
47	Gug. Bar. de Hellenbach	V. Suttora
147	Il Capitano	G. Fragnul
324	Il Capitano	G. Busetto
291	C. Basevi e V. Marovich	T. Marovich
316	G. Persich	T. Soich
200	Gasparo Cosulich	G. G. Cosulich
449	G. Bacarcich, G. P. Negove- tich e N. G. Negovetich	A. Descovich
200	L. G. Mimbelli	S. Luchetta
305	N. Zetto e D. Zetto	A. Schnautz
298	Accurti, Medanich e Glasser	F. Medanich
356	G. V. Vidulich e G. G. Pre- muda	G. G. Premuda
341	G. Minach	B. Minach
366	C. Minerbi	A. Bussanich
284	M. ved. Mareglia	G. Mareglia
160	G. e D. Camenarovich	G. Camenarovich
239	Il Capitano	M. Marovich
318	N. Dobrovich e Capitano	F. Polcich
176	N. Sevastopulo	C. Lazzarovich
197	N. Miailovich e L. Paucovich	N. Banovich
238	Rosa Gaspary, G. L. L. Mon- dolfo ed A. Scrobogna	G. Pelosi

Num. pr.	Nome e Qualità del Naviglio		Luogo ed anno di sua costruzione	Fitto	
316	Jedinstvo	Brig.	Venezia	1820	f. f.
317	Intrepido	"	Milnà	1808	f. f.
318	Infaticabile	"	Fiume	1846	f. f. r.
319	Implacabile	"	"	1846	f. f. r.
320	Inaspettato	"	Venezia	1846	f. r.
321	Insuperabile	"	Fiume	1846	f. f. r.
322	Indifferente	Bark	Boston	1825	f. f. r.
323	Idomeneo	"	Fiume	1847	f. f. r.
324	Istvan Fö Herzog .	Nave	"	1847	f. f. r.
325	Isabella	Brig.	Venezia	1847	f. r.
326	Ingegnoso	"	Fiume	1848	f. r.
327	Jozich	Bark	Gravosa	1848	f. r.
328	Istock	Brig.	Spetzie	1840	f. f.
329	Idea	Pol.	Fiume	1849	f. r.
330	Ida Kiss	Nave	"	1849	f. f. r.
331	Isidoro	Brig.	Trieste	1817	f. f. r.
332	Jenny	"	Fiume	1848	f. r.
333	Ivo Mali	"	Gravosa	1849	f. r.
334	Kalk	Nave	Fiume	1840	f. f. r.
335	Kuf	Brig.	Lussino	1840	f. r.
336	Krepost	"	Venezia	1836	f. r.
337	Karste	Bark	Fiume	1849	
338	Lovor	Brig.	Gravosa	1825	f. f. e f. di zinco
339	L ussignano	"	Lussino	1824	f. f.
340	Law	Bark	Venezia	1838	f. r.
341	Lovranese	"	Fiume	1839	f. f. r.
342	Liverpool Packet .	"	Trieste	1839	f. f. r.
343	Luigia	"	Fiume	1839	f. f. r.
344	Lusitano	"	Trieste	1840	f. f. r.
345	Ligusto	"	Fiume	1828	f. f. r.

Porta- ta in To- nellate	Proprietario	Capitano
269	Giovanni, Vito, Gerolamo Ra- donicich e Capitano	E. Radonicich
245	G. Visin	L. Giurovich
361	S. Gopcevich	B. Chersanatz
361	Il suddetto	P. Jurcovich
132	G. Vianello	S. Scarpa
361	S. Gopcevich	M. Miailovich
316	S. Gopcevich e L. Mattovich	N. Tomich
401	T. Duma	M. Radonicich
566	S. Gopcevich	G. Marovich
174	A. Errera, I. Levi e fig. e Capitano	S. Giunta
207	S. Gopcevich	A. Miatovich
344	G. Bojanovich	G. M. Bojanovich
225	Il Capitano	L. Cernogorcevich
380	Nip. di M. Hrellich e Capitano	G. G. Giadrossich
734	S. Gopcevich	D. Posnanovich
293	Il Capitano	T. Zubaz
538	A. Ralli	D. Cernogorcevich
334	Il Capitano	D. Vuletich
397	G. B. Cosulich	G. M. Cosulich
162	G. B. Burgstaller e Capitano	G. Banichievich
202	M. V. Camenarovich	P. Camenarovich
380	Il Capitano	D. Radoslovich
333	C. M. Camus, A. Budmani, G. Sugni, Matteo, Crist. Maria, Caterina e Teresa Fiscovich	M. Fiscovich
262	G. S. Vidulich	S. Capponi
368	Il Capitano	G. Ivancich
307	F. S. Lettis e G. T. Cigancich	P. Persich
458	G. Scuglievich, G. di P. Cozzi e Capitano	M. Mersa
336	D. Morovich e L. Burgstaller	S. Stiglich
414	Marianna ved. Hollstein	A. Federigo
288	L. Hierschel, C. Minerbi e Te- resa Alimonda	F. Badessich

Num. pr.	Nome e Qualità del Naviglio		Luogo ed anno di sua costruzione		Fitto
346	Laibach	Bark	Fiume	1842	f. f. r.
347	Lussinburgo	Brig.	"	1842	f. r.
348	Luigi	Nave	Venezia	1846	f. r.
349	Liepa Zaritza . . .	Brig.	Fiume	1849	f. r.
350	Maria Caterina . . .	"	Rovigno	1816	f. f.
351	Marianna	"	Chioggia	1824	f. f.
352	Meridiano	"	Trieste	1824	f. f. e. f. di zinco
353	Mir	"	Volosca	1833	f. f. r.
354	Moravo	"	Venezia	1817	f. f.
355	Miroslavo	"	"	1834	f. f.
356	Maddalena	Scun.	Inghilterra	1839	f. f. r.
357	Marietta Bosforo .	Brig.	Sira	1834	f. f.
358	Marcello	"	Fiume	1837	f. r.
359	Mladen	"	Trieste	1841	f. r.
360	Marianizza	"	Ika	1820	f. f.
361	Moderato	Bark	Venezia	1838	f. r.
362	Meotide	Pol.	Fiume	1838	f. r.
363	Metamorfosi	Brig.	Ragusa	1804	f. f.
364	Mirto	"	Cherso	1839	f. f.
365	Marco	"	Trieste	1840	f. f. r.
366	Marocco	"	Venezia	1818	f. f.
367	Mio Moro	"	Chioggia	1818	f. f.
368	Mali Spiro	"	Trieste	1840	f. r.
369	Mary	Bark	Fiume	1841	f. f. r.
370	Mali Marco	Brig.	Trieste	1842	f. r.
371	Mattea	Bark	Fiume	1843	f. r.
372	Maria	Brig.	Trieste	1844	f. f. r.
373	Marietta	"	"	1844	f. f. r.

Porta- ta in To- nellate	Proprietario	Capitano
407	V. Persich, M. G. Gasser e F. Jellouscheg	U. F. Persich
299	A. L. Cosulich	A. V. Cosulich
529	A. L. Ivancich	N. Gregoretti
392	S. Gopceovich	S. Giurcovich
321	A. Sopranich	A. G. Sopranich
286	Il Capitano	G. Caime
297	M. Radich	G. Bezerich
348	V. Persich, G. Minach e F. Varglien	F. L. Varglien
273	M. G. Sopranich	A. Budinich
230	F. Lucovich, Luca, Francesca, Ant. ed Aless. Marassi	A. Marassi
133	S. Glogovatz e Sofia Scardi- vlisma	G. Jachsich
164	Il Capitano	A. Rupsich
355	Ant. ved. Ivancich e figli, Ab- bondio, Massimo, Celestino, Benetto e Marcello Ivancich	A. C. Ivancich
303	D. B. Vucassovich, S. Milli- novich e D. Vucassovich	F. Vucassovich
257	Il Capitano	S. T. Zuppar
272	E. Milossovich	E. Milossevich
500	S. Chersa e L. G. Mimbelli	V. Matcovich
302	V. Glaser	C. Thian
160	N. Scopinich	G. Scopinich
336	D. Zar e Soci	N. Zar
312	D. M. Scopinich	F. Paicurich
210	Maria ved. Valle e Capitano	G. Rana
233	S. Popovich, L. Paulovich e D. Vuletich	A. Cizovich
328	M. Bonetich	L. Marsanich
284	G. Comlenovich	C. Seculovich
294	A. L. Cosulich	M. Premuda
243	N. Sevastopulo	S. Cernogorcevich
276	N. Morosini	D. Tomanovich

Num. pr.	Nome e Qualità del Naviglio		Luogo ed anno di sua costruzione	Fitto	
374	Meneghin	Scun.	Fiume	1844	f. f. r.
375	Maria Lodovica	Brig.	"	1845	f. r.
376	Mosè	"	Stoccolma	1834	f. f. r.
377	Marietta S.	"	Chioggia	1820	f. f.
378	Milosh	"	Fiume	1845	f. r.
379	Momolo	Bark	"	1846	f. f. r.
380	Maria Luigia	"	"	1846	f. r.
381	Mobile	"	"	1846	f. r.
382	Mersa	Brig.	Taganrog	1830	f. f.
383	Michiele	Bark	Fiume	1847	f. r.
384	Matte	"	"	1847	f. r.
385	Madre Mimbelli	Nave	"	1847	f. r.
386	Moldavo	Brig.	Galatz	1844	f. f.
387	Marietta	Pol.	Ragusa	1847	f. r.
388	Majlath Gyorgy	Bark	Fiume	1847	f. r.
389	Marietta	Nave	"	1847	f. f. r.
390	Metimno	Brig.	Caxo	1845	f. f. r.
391	Margarita	Pol.	Lussino	1848	f. r.
392	Milka	Bark	Buccari	1848	f. r.
393	Maria Mattea	"	Lussino	1848	f. r.
394	Madre Alessandra	Nave	Fiume	1848	f. f. r.
395	Mala Mariza	Brig.	Ika	1848	f. r.
396	Nuovo Zelante	"	Trieste	1824	f. f. r.
397	Nereide	"	Fiume	1839	f. r.
398	Norma	Nave	"	1841	f. r.
399	Nilo	Brig.	Venezia	1818	f. f.
400	Nuova Elena	Bark	Trieste	1845	f. f. r.
401	Nicolò Benem.	B. S.	Venezia	1843	f. f.
402	Nuovo Lazzarino	Brig.	"	1846	f. r.
403	Nino	"	Fiume	1846	f. r.
404	Nuova Atalanta	"	"	1846	f. r.

Porta- ta in To- nellate	Proprietario	Capitano
133	Luigia Smart e Capitano . . .	F. Bartoli
219	G. Gelletich, M. Persich, F. Cav. de Thiery	G. Poschich
284	G. Romano, e M. Marchioro e figli	G. Podich
232	Il Capitano	A. Scarpa
291	G. e D. Giuranovich	M. Giurovich
392	C. Basevi	A. Soich
383	G. e S. Perusich	E. Copaitich
381	A. A. Cosulich, Mat. e D. G. Scopinich	G. A. Cosulich
172	Eredi Mersa	G. Mersa
386	Il Capitano	M. Poschich
365	M. Pollich e G. Tadejevich	G. P. Sillich
674	G. Mimbelli e G. Sgiuppa	N. Sgiuppa
107	A. L. Ivancich	T. Gregoretta
492	G. Bacarcich e M. G. Bojanovich	M. Bojanovich
409	Bort. Sacinich, Giov. Ragusin e Carlo Catalinich	G. Ragusin
521	S. Gopcevich e Capitano	S. Giuranovich
181	Elena Bertumè	V. M. Ballovič.
383	Il Capitano	D. Soppa
425	M. Bonetich	G. Bonetich
390	G. A Tarabochia	G. Gladulich
784	A. Ralli	C. Seculovich
189	M. Lazarich e G. Bachich	A. Giacich
243	G. Scheckler e N. Mihailovich	S. Giurassovich
224	M. Copsich, S. Boghich e Ca- pitano	A. M. Boghich
382	Dom. e Casim. Cosulich e Ca- pitano	M. A. Starcich
290	G. Scopinich e Frat. Premuda	M. Scopinich
343	M. Dabinovich, N. Hall e Ca- pitano	A. D. Dabinovich
155	A. Papadopoli	G. Mondaini
214	F. Vianello	S. Vianello
365	Il Capitano	G. Katnich
143	Frat. Lucovich	A. Lucovich

Num. pr.	Nome e Qualità del Naviglio		Luógo ed anno di sua costruzione	Fitto
405	Nuovo Giuseppino .	Brig.	Venezia	1846 f. r.
406	Noè	"	Lussino	1847 f. r.
407	Nicolai e Jovan. .	Nave	Trieste	1848 f. f. r.
408	Natalina	Bark	Venezia	1848 f. r.
409	Nuova Carolina . .	Brig.	Trieste	1848 f. f. r.
410	Nina	Scun.	Rovigno	1848 f. r.
411	Nono	Brig.	Fiume	1849 f. r.
412	Natalié.	Bark	"	1849 f. r.
413	Nuovo Prometeo .	Brig.	Curzola	1849 f. r.
414	Nuovo Peppino . .	"	Fiume	1849 f. r.
415	Napredak	"	"	1849 f. r.
416	Nettuno	"	Lussino	1843 f. r.
417	Occinslavo	"	Venezia	1824 f. f. e f. di zinco
418	Odabran	"	Gravosa	1821 f. f.
419	Olippa	"	"	1819 f. f.
420	Onore	"	Trieste	1827 f. f. r.
421	Orfeo	"	Venezia	1827 f. f. e f. di zinco
422	Orione	"	"	1822 f. f.
423	Orizzonte	"	Fiume	1829 f. r.
424	Odessa	Pol.	Venezia	1818 f. r.
425	Oronte	Bark	Levante	1830 f. r.
426	Otaz	Brig.	Venezia	1838 f. r.
427	Odoardo	"	Chioggia	1818 f. f.
428	Oro	"	Fiume	1844 f. r.
429	Osoinack	"	"	1847 f. r.
430	Oreste	"	Lussino	1847 f. r.
431	Panselinos	"	Venezia	1827 f. f. r.
432	Paolo	"	"	1817 f. f.
433	Paziente	"	Venezia	1820 f. f. e f. di zinco

Porta- ta in To- nellate	Proprietario	Capitano
164	Il Capitano	A. Scarpa
230	G. M. Catarinich e Margherita Millich	S. Bencinich
740	M. Kuequich	S. Radulovich
365	Il Capitano	V. L. Premuda
450	M. Kuequich	G. Kuequich
141	N. Basilisco	G. Lucich
252	G. Spadoni e G. M. Botterini	G. Botterini
383	I. Scarpa, Lorenzo Burgstaller e G. L. Burgstaller	L. Burgstaller
275	S. Gelcich e Capitano	P. G. Accerboni
250	Il Capitano	G. Xigga
220	Il Capitano	F. Sbutega
237	A. Poli Caponi	N. Suttora
298	Antonio, Giuseppe, Luigi, Lu- ca, Bernardo, Francesco ed Annibale Verona	P. Florio
228	P. Marcovich	G. Marcovich
251	G. Costa e Capitano	P. Costa
351	M. e G. Martinolich	G. V. Martinolich
289	M. A. Ivancich	B. Ivancich
285	F., M., G., N. Lucovich e V. Florio	M. Lucovich
334	F. Mohovich	M. Mohovich
377	M. Seculovich	A. Seculovich
264	M. Kuequich	G. Marchich
210	S. Popovich, L. Paulovich e M. Berberovich	A. Popovich
268	G. Merlato	G. G. Suttora
295	G. G. Orebich e Capitano	S. Bielich
317	N. G. Osoinack e F. Ferlan	F. Golubovich
389	A. S. Catarinich	V. F. Comandich
376	L. Mimbelli	P. Ivanissevich
351	I. Scarpa	G. Brellich
255	Eredi I. V. Minerbi e G. F. Copaitich	L. Copaitich

Num. pr.	Nome e Qualità del Naviglio		Luogo ed anno di sua costruzione	Fitto
434	Pirro	Brig.	Trieste	1825 f. f. r.
435	Pluto	"	"	1830 f. f. r.
436	Polifemo	"	Venezia	1830 f. f. r.
437	Potente	"	"	1818 f. f.
438	Princ. Kohary	"	Fiume	1826 f. f. r.
439	Pacch. di Trieste	Bark	Buccari	1827 f. f. r.
440	Piccolo Oscar	Brig.	Venezia	1823 f. f. r.
441	Progresso	"	"	1828 f. f. r.
442	Perla	Gol.	Portorè	1838 f. r.
443	Portorè	Brig.	"	1839 f. r.
444	Pannonia	Nave	Fiume	1838 f. f. r.
445	Plod	Brig.	Trieste	1817 f. f.
446	Perastina	Bark	"	1839 f. f. r.
447	Pace Generale	Scun.	Chioggia	1825 f. f.
448	Pritchard	Brig.	Portorè	1839 f. r.
449	Provvidenza Amata	"	Trieste	1817 f. f.
450	Pelestrina	Nave	Venezia	1840 f. f. r.
451	Primogenita	Gol.	Trieste	1840 f. r.
452	Phanagoria	Bark	Ragusa	1804 f. f. e f. di zinco
453	Pino	Brig.	Fiume	1842 f. r.
454	Paolina	"	St. U. d'Amer.	1839 f. f. r.
455	Pacifico	"	Venezia	1844 f. f.
456	Perastino	"	Volosca	1840 f. r.
457	Perzagno	Bark	Venezia	1839 f. f. r.
458	Perast	Brig.	Capodistria	1847 f. r.
459	Paziente Giovanni	Nave	Rovigno	1849 f. r.
460	Padre Mimbelli	"	Fiume	1848 f. r.
461	Pepi	Brig.	"	1849 f. r.
462	Pegno d' Amicizia	"	"	1849 f. r.
463	Placido	"	Chioggia	1842 f. f.
464	Radivoi	"	Trieste	1816 f. f.
465	Rain. Arcid. d'Austr.	"	Venezia	1828 f. f.
466	Regolo	"	Fiume	1819 f. f. r.

Porta- ta in To- nellate	Proprietario	Capitano
280	Fratelli Sbutega	T. Lazzari
373	Despina ved. Ragencovich	T. Lipovatz
490	A. L. Ivancich	S. Bassi
379	A. L. Ivancich	G. Starcich
316	M. O. Martinolich	G. F. Martinolich
430	G. Garofolo e L. F. Garofolo	A. Banovich
320	C. Minerbi	M. B. Czar
202	G. Martinolich	G. Scopinich
136	Il Capitano	M. Lucovich
200	Ter. Alimonda e Capitano	C. A. Andrianich
507	S. e Dom. ved. Premuda e Co- sulich	N. G. Cosulich
324	I. Bisoph e Capitano	G. Seppich
400	D. Gagrizza	G. Giuranovich
141	G. Osmocovich-Biasioli e Ca- pitano	L. Biasioli
280	F. G. Lettis e Capitano	E. M. Thian
180	S. Cosulich	S. Cosulich
573	N. A. Vianello	N. Ivancovich
213	Frat. Marconetti, Giovanna Ci- rillo e M. A. Leva	A. M. Leva
298	Il Capitano	P. Milanovich
254	C. Catalinich	S. Ucropina
208	L. Vianello	N. Bassi
165	Il Capitano	S. Gallina
184	Il Capitano	V. Sirovich
343	S. Visin ed E. Florio	G. Mazzarovich
304	D. Gagrizza	G. Milatovich
489	G. B. Tarabochia	M. G. Nicolich di Gio.
682	G. Mimbelli	N. Morena
381	G. Descovich e V. Minelli	G. Mohovich
407	G. Persich, G. Randich, F. Se- pich e Capitano	R. Battagliarin
143	Il Capitano	S. Miletich
265	M. Babarovich e G. Petricich	A. Zupar
200	A. Scarpa	D. Scarpa
300	L. Accurti	V. Marzan

Num. pr.	Nome e Qualità del Naviglio		Luogo ed anno di sua costruzione	Fitto
467	Risoluto	Brig.	Chioggia	1821 f. f.
468	Ristoro	"	Venezia	1818 f. f.
469	Romeo	"	Fiume	1838 f. f.
470	Rosa Maria	Nave	"	1839 f. r.
471	Romolo	Brig.	Lussino	1839 f. r.
472	Robert	Bark	Trieste	1840 f. f. r.
473	Risurrezione	"	Venezia	1842 f. f. r.
474	Real Salmista	Brig.	Fiume	1845 f. r.
475	Reka	Bark	"	1846 f. r.
476	Radost	Brig.	Venezia	1847 f. f. r.
477	Rosa Fanny	Bark	Fiume	1847 f. r.
478	Rosina	Brig.	Venezia	1847 f. f. r.
479	Ragione	Nave	Fiume	1848 f. r.
480	Rimedio	Bark	Venezia	1846 f. r.
481	Romano	"	"	1848 f. r.
482	Risoluto	"	Sira	1826 f. f.
483	Rosina	Gol.	Rovigno	1849 f. f.
484	Saggio	Brig.	Venezia	1817 f. f.
485	Savina	"	Curzola	1840 f. f.
486	Speranza	B. S.	Chioggia	1839 f. f.
487	Salomone	Brig.	Rovigno	1816 f. f.
488	S. Andrea	"	Venezia	1823 f. f. r.
489	Sassone	"	Fiume	1830 f. f. r.
490	Scanderbeg	"	Trieste	1829 f. f. r.
491	Sir Robert Peel	Bark	Fiume	1847 f. f. r.
492	Silenzio	Brig.	Venezia	1827 f. f.
493	Slano	"	Gravosa	1797 f. f.
494	Slovinsky	"	"	1828 f. f.
495	Snamibog	B. S.	Milnà	1825 f. f.
496	Socolizza	Brig.	Gravosa	1820 f. f.

Porta- ta in To- nellate	Proprietario	Capitano
153	F. Lucovich e Capitano . . .	L. Sbutega
273	F. T. Caterina, Franc., Giov., Pietro ed Elena Gelcich . . .	G. Claich
341	M. Cosulich e Mar. ved. Ta- rabochia	M. G. Cosulich
414	M. C. Lazzarich e Capitano .	A. Descovich
254	Eredi qm. Romolo Soppa ed A. Camandich	D. Soppa
370	A. V. M. Petike	L. Covacevich
412	D. M. Scopinich	A. R. Nicolich
218	Eredi di I. V. Minerbi	A. Pilcovich
360	E. Ciota, Francesca V. Terzi e Capitano	M. Medanich
237	L. Grando ed A. Tomich . . .	G. Grando
352	A. Scrobogna e G. Gaspari . .	F. Poschich
317	M. Luzzatto e F. Babarovich	F. A. Babarovich
578	G. B. Cosulich	A. Ivancich
432	V. e G. Ivancich	A. L. Ivancich
368	Il Capitano	M. Ivancich
369	Il Capitano	B. Radimiri
109	A. R. Cosulich e Capitano . .	G. Suttora
346	D. M. Scopinich	M. Nicolich
154	S. Mitrovich	A. Gelalia
145	Teresa Caenazzo ed A. E. Er- rera	F. Lombardo
244	A. I. Parente e D. Brunetti . .	G. B. Brunetti
199	Eredi di P. Marassi	A. Lucovich
173	Besso ed A. Verona	B. Verona
311	C. Basevi	F. N. Babarovich
395	S. Gopcevich	G. Galzinich
324	G. Scopinich qm. Dom., ed A. Scopinich	P. A. Tarabochia
305	Il Capitano	S. Cavovich
242	M. Benich, G. Grubicich e Ca- pitano	P. Jassich
94	G. S. Petrovich	M. Cravarevich
266	Il Capitano	C. Fiscovich

Num. pr.	Nome e Qualità del Naviglio		Luogo ed anno di sua costruzione	Fitto
497	Sollievo	Brig.	Chioggia	1822 f. f.
498	Stefanino	"	Venezia	1830 f. f. r.
499	S. Spiridione	"	"	1835 f. r.
500	Sigiero	"	Chioggia	1837 f. f.
501	Slaviana	Nave	Trieste	1838 f. f. r.
502	Strada Ferrata	Bark	Venezia	1839 f. f. r.
503	Sollecito Bocchese	Brig.	Trieste	1839 f. f. r.
504	Sajna Danizza	Scun.	Venezia	1836 f. f.
505	Slavomir	Brig.	"	1841 f. r.
506	Slaviano	"	Fiume	1823 f. r.
507	Sono Fratelli	"	"	1842 f. r.
508	Slaviansky	Nave	Trieste	1842 f. r.
509	Scudo	Brig.	Fiume	1830 f. f.
510	Simone	"	"	1843 f. r.
511	Sara	"	Venezia	1843 f. r.
512	S. Andrea Apost.	"	"	1844 f. f. r.
513	Srb	"	Chioggia	1807 f. f.
514	Samuel	"	Castellamare	1837 f. f.
515	Scipione	"	Fiume	1845 f. r.
516	Sklad	"	Trieste	1845 f. f.
517	Ss. Trinità	"	Chioggia	1844 f. f.
518	Senofonte	Pif.	Venezia	1837 f. f.
519	Sette di Maggio	Brig.	"	1819 f. f. r.
520	Sin	"	Curzola	1845 f. r.
521	S. Pasquale	"	Venezia	1846 f. r.
522	Sofia	Nave	Fiume	1846 f. r.
523	S. Spiridione	B. S.	Chioggia	1847 f. r.
524	S. Nicolò	Brig.	Galatz	1847 f. r.
525	Silvio	"	Venezia	1836 f. f. r.
526	Slava	"	Trieste	1823 f. f.
527	Speranza	Bark	Capodistria	1848 f. f. r.
528	Soko	Brig.	Sira	1840 f. f. r.
529	Sofia	"	Fiume	1848 f. f. r.
530	Slavo	"	Sira	1840 f. r.

Porta- ta in To- nellate	Proprietario	Capitano
307	D. di G., G. di D., e D. di D. Radoslovich	G. Radoslovich
390	M. Vucetich	G. Milinovich
180	F. Vianello	A. Vianello
159	G. M. Nicolich gm. Mart.	M. B. Nicolich
555	Drago ed Elena Draghicevich, Maria, Gius. e Giov. Reggio e Capitano;	D. Bilafer
238	A. di M. Levi	A. Bianchi
300	M. Kuekuich	E. Russovich
59	Il Capitano	L. Ginovich
247	A. Lucovich e P. Verona	L. A. Verona
232	T. Berberovich	T. Berberovich
252	G. Perussich e Capitano	G. A. Descovich
253	C. Radonicich, G. Tomich, R. Marovich	S. Tomich
95	T. Jerich	V. Jerich
311	S. Cosulich	M. Cosulich
193	F. Costarelli	F. Sucich
230	P. Revoltella	N. Copanizza
232	A. Stoicovich	G. Chiorco
117	Il Capitano	L. Maffei
170	C. Rossi e Dom. Zalampich	A. Zalampich
349	G. M. Bielovucich, N. Keve- sich e Capitano	N. M. Bielovucich
118	S. Venerando e Capitano	D. Buranelli
151	S. Papadopulo e Capitano	F. Mondaini
166	S. Visin	M. Lazzari
148	P. Cetovich e Capitano	C. Trojanovich
132	Il Capitano	F. A. Gentile
518	Stefano Flori	A. Fiscovich
130	T. Gianioti e Capitano	D. Gorini
145	Il Capitano	N. Paunovich
175	N. Scopinich e Capitano	G. Scopinich
251	Il Capitano	G. Dobrilovich
307	I. Bishop	B. Dabeta
199	Il Capitano	T. V. Tripovich
460	L. Comlenovich	G. Lombardich
151	Il Capitano	G. Bassich

Num. pr.	Nome e Qualità del Naviglio		Luogo ed anno di sua costruzione	Fitto	
531	Stefano Opuich . . .	Bark	Capodistria	1849	f. f. r.
532	S. Spiridione. . .	Brig.	Braila	1847	f. f.
533	Speculatore . . .	”	Chioggia	1820	f. f.
534	Tempio	Brig.	Venezia	1827	f. f. e f. r.
535	Teofilo.	”	Trieste	1830	f. f. r.
536	Tevere.	”	Venezia	1823	f. f.
537	Trionfo	”	Trieste	1825	f. r.
538	Tritone	Pol.	Lussino	1842	f. f. r.
539	Tonka	Nave	Fiume	1840	f. r.
540	Telscida	Pol.	”	1841	f. r.
541	Tranquilla	”	Lussino	1841	f. r.
542	Tersatto	Brig.	Ragusa	1802	f. f.
543	Tempo	”	Venezia	1842	f. r.
544	Teti	Pol.	Lussino	1842	f. r.
545	Trafficante	B. S.	Sinigaglia	1839	f. f.
546	Triade	Brig.	Lussino	1844	f. r.
547	Teodoro	”	Venezia	1845	f. r.
548	Tonina	”	”	1819	f. f.
549	Tifi	”	Lussino	1839	f. f.
550	Temi	Bark	”	1846	f. r.
551	Tancredi	Brig.	Curzola	1847	f. r.
552	Teia	”	Venezia	1847	f. r.
553	Temistocle	B. S.	Cattaro	1848	f. r.
554	Teresina	Bark	Milnà	1848	f. r.
555	Trieste	Brig.	Trieste	1848	f. f. r.
556	Tre Fratelli	”	Taganrog	1830	f. r.
557	Ulisse	”	Venezia	1825	f. f.
558	Unione	”	Trieste	1825	f. r.
559	Universo	”	Venezia	1824	f. f.
560	Unità	Nave	Fiume	1839	f. r.
561	Urmeny	Brig.	”	1843	f. r.
562	Ustava	”	Canadà	1824	f. f. r.

Porta ta in To- nellate	Proprietario	Capitano
379	C. Opuich	L. Zibilich
320	Il Capitano	G. Bradicich
229	Il Capitano	Gio. di Gio. Pesarese
440	A. L. Ivancich	F. S. Suttora
309	L. Pezzer	M. Bianchi
299	Il Capitano	S. Lazzarevich
245	C. Basevi	M. Radimiri
294	Eredi A. S. Catarinich	G. V. Catarinich
449	G. Bacarcich	L. Medanich
343	S. Flori	G. Tugnizza
466	A. R. Cosulich	M. M. Martinolich
250	B. B. Smaich, T. Zuvicich e Capitano	M. Soich
298	A. G. Verona	L. Verona
318	G. Hreglich	M. A. Suttora
132	A. Errera e Capitano	G. Ghezso
348	G. F. Tarabochia	D. Cosulich
216	N. Sevastopulo e Capitano	S. Milassinovich
195	S. Visin	G. Andrich
368	S. A. Catarinich ed eredi qm. Domenico Catarinich	F. Gladulich
389	G. M. Catarinich e C. Scopinich	F. Vidulich
218	G. Terni, L. di A. Pardo, G. Romano e Capitano	M. Druscovich
378	Teresa Alimonda	A. Alimonda
88	Il Capitano	C. Radonicich
307	F. Babarovich e Capitano	M. Babarovich
225	P. G. Acerboni	S. Gelcich
150	Eredi di Marco Vucassovich	F. Vucassovich
253	C. Righetti e S. Della Vida	G. B. Righetti
144	C. Basevi	A. Radimiri
283	A. L. Ivancich	L. Napoli
567	G. S. Vidulich	S. F. Vidulich
212	G. Persich e Maria Elisabetta Sgardelli	A. G. Fragnul
193	A. I. Parente e Capitano	D. Tripcovich

Num. pr.	Nome e Qualità del Naviglio		Luogo ed anno di sua costruzione	Fitto
563	Venoge	Bark	Fiume	1841 f. f. r.
564	Vezzoso	Brig.	Trieste	1825 f. f. r.
565	Viennese	"	"	1817 f. f.
566	Vigile	"	Venezia	1831 f. r.
567	Vites	"	Gravosa	1818 f. f.
568	Vladislavo	"	Venezia	1825 f. f. r.
569	Vulcano	"	"	1826 f. f.
570	Wagram	Bark	"	1837 f. f. r.
571	Valor. Perzagnotto .	B. S.	"	1836 f. f.
572	Vigilante	Brig.	Trieste	1839 f. r.
573	Venezia	Bark	Venezia	1840 f. r.
574	Vellimir	Brig.	Fiume	1830 f. f. r.
575	Vittorioso	"	Trieste	1843 f. r.
576	Vitto	"	Venezia	1825 f. f.
577	Vorwärts	"	Fiume	1844 f. f. r.
578	Veneto	"	Curzola	1820 f. f. r.
579	Vincenzo	Bark	Venezia	1844 f. f. r.
580	Veliero	Brig.	Sira	1835 f. f.
581	Voran	Bark	Fiume	1847 f. f. r.
582	Veritas	"	Venezia	1847 f. r.
583	Vittorioso Radetzky	Brig.	Curzola	1823 f. r.
584	Voloscano	Bark	Volosca	1847 f. r.
585	Vieran	Brig.	Fiume	1849 f. r.
586	Vinko	"	"	1849 f. r.
587	Vila	Nave	Gravosa	1849 f. r.
588	Vittoria	Brig.	Venezia	1839 f. f. r.
589	Zoe	Nave	Trieste	1834 f. f. r.
590	Zora	Bark	"	1844 f. f. r.

Porta- ta in To- nellate	Proprietario	Capitano
361	S. Chersa, L. Mimbelli e Ca- pitano	G. Gurich
293	V. Ivancich e G. Morin . . .	D. L. Morin
261	M. Cognevich, G. Chevesich, V. Chevesich e Bielovucich .	G. Milanovich
154	G. Cognevich	M. Cognevich
186	P. Claich qm. Mich.	L. Bronzan
349	Eredi di G. A. Reggio, Ere- di di G. di D. Teodorovich, Eredi di M. Draghicevich .	M. Vucassovich
178	M. Apostolopulo e Capitano .	P. Giurovich
159	L. F. Babarovich	G. Babarovich
63	Il Capitano	G. Andrich
203	A. I. Parente e S. Crellich . .	G. M. Craglietto
236	A. L. Ivancich	R. Czar
449	G. Boscovich ed A. Giurasso- vich	D. Giuranovich
280	G. Randich	C. Tripcovich
274	L. G. Nicolich	A. Nicolich
237	Cat. Meticke e G. Czar	A. Seculovich
289	D. Vianello	A. G. Vianello
255	V. Premuda	M. A. Premuda
95	V. Marovich e Capitano	N. Marovich
401	Cat. Meticke	A. Viscovich
426	S. Cosulich e G. Cosulich . . .	G. A. Cosulich
211	Fratelli Tripcovich	N. Ivanovich
410	Il Capitano	G. Minach
256	N. Chevesich, M. Cognevich e Capitano	L. Suhor
320	V. Glasar	M. Glasar
400	Il Capitano e soci	G. Bielovucich
190	I. Levi e fig. e Capitano	N. Polese
519	Frat. Premuda	G. A. Suttora
322	P. Ragencovich, S. Milinovich, Vardacca e Gialussi e Capit.	D. Vucassovich

PROSPETTO

*riassuntivo dei bastimenti mercantili a lungo corso
della mariniera austriaca.*

Luogo di Costruzione	Numero dei navigli	Portata in Tonellate	Luogo di Costruzione	Numero dei navigli	Portata in Tonellate
			Riporto . .	529	79522
America	1	234	Levante	1	264
Ancona	1	238	Livorno	1	319
Appinghen . . .	1	219	Lovrana	3	573
Bath	1	470	Lussino	37	10852
Boston	2	582	Malta	1	109
Braila	3	1234	Martinschizza . .	1	321
Buccari	3	1026	Milnà	3	646
Canadà	1	193	Portorè	11	3342
Capodistria . . .	9	3039	Ragusa	5	1716
Castellamare . .	2	357	Rodi	1	250
Cattaro	1	88	Rovigno	10	2662
Caxo	1	181	Samsun	1	294
Cherso	11	2649	Sinigaglia	1	132
Chioggia	23	4923	Sira	10	2671
Curzola	11	2431	Spezie	1	225
Danubio	2	828	Stati Un. d' Amer.	2	548
Fiume	158	54022	Stoccolma	1	284
Galatz	3	463	Taganrog	2	322
Gravosa	19	5253	Trieste	90	31005
Ika	2	446	Venezia	140	37138
Inghilterra . . .	4	646	Volosca	9	2280
	259	79522	Totale . .	590	175475

Piroscafi.

N.º	Nome dei Piroscafi	Luogo ed anno di costruzione		Fitto	Tonel.	Forza di cavalli	Pro-prietà
1	Arciduca Lodovico	Londra	1837	f. f. r.	310	100	Della Società di navigazione a vapore del Lloyd austriaco.
2	Arciduca Giovanni.	"	1837	"	349	120	
3	Conte Kolowrat	Trieste	1845	"	330	100	
4	Elleno (in costruzione) . .	"	—	"	430	120	
5	Oriente	"	1837	"	360	100	
6	Mahmudiè	"	1838	"	467	120	
7	Istria	"	1837	"	237	60	
8	Dalmata (in costruzione). .	"	—	"	380	60	
9	Arciduca Franc. Carlo . . .	Venezia	1834	"	133	40	
10	Arciduchessa Sofia.	Trieste	1833	"	141	50	
11	Barone Kübeck	"	1842	"	229	70	
12	Arciduca Federico.	Bristol	1842	"	394	120	
13	Imperatore (in costruzione)	Trieste	—	"	700	260	
14	Imperatrice (in costruz.) .	"	—	"	700	260	
15	Maria Dorotea	"	1834	"	212	70	
16	Ferdinando I	"	1836	"	284	100	
17	Wien	"	1837	"	473	140	
18	Stambul	"	1838	"	620	160	
19	Conte Stürmer	"	1839	"	469	140	
20	Schild	"	1847	"	440	120	
21	Austria.	"	1847	"	763	360	
22	Trieste	"	1847	"	448	160	
23	Venezia	"	1847	"	448	160	
24	Italia	"	1847	"	728	260	
25	Germania.	"	1847	"	728	260	
26	* Danubio	Ciotat	1848	"	190	60	
27	Europa.	Trieste	1848	"	728	260	
28	Asia	"	1849	"	728	260	
29	Africa	"	1850	"	728	260	
30	Stadium	"	1850	"	830	260	
31	Vorwärts.	"	1849	"	600	200	

* Tutto in ferro.

Capitani

Astolfi Michele
 Ballovich M. M.
 Bellen Antonio
 Bellich Tommaso
 Blasinich Nicolò
 Bonanno Gioachino
 Cipolovich Michele
 Demattei Nicolò
 Depieri Stefano
 Fedrigo Federico
 Florio Marco
 Franovich Natale
 Furegoni Lorenzo
 Gilibert Ferdinando
 Kniffez Giuseppe
 de Leitenburg Pietro
 Leva Agostino
 Marochino Pietro
 Pallina Giuseppe
 Pessi Giovanni
 Pocovich Giovanni
 Poiret Giulio
 Reganzin A. M.
 Rossini Giovanni
 Verona Andrea
 Zarevich Andrea
 Zencovich F. M.

Primi Tenenti

Anderlich Giovanni
 Barichievich Antonio
 Bernetich Giuseppe
 Burger G. E.
 Florio Gaetano
 Fonda Giovanni
 Giurovich Andrea
 Grassi Carlo
 Grubissich Antonio
 Huszack Liberale
 Marinich Pietro
 Novacovich Giovanni

Petcovich Diodato
 Pugliesi Biagio
 Pullich Gregorio
 Sirk Alberto
 Sirovich Matteo

Tenenti

Bassich Vincenzo
 Bernardini Gioachino
 Biscucchia Giuseppe
 Craglietto A. M.
 Jaculich Gio. Baldassare
 Inchiostri Luigi
 Lazzarich Leopoldo
 Marassi Antonio
 Martinuzzi Alessandro
 Millinovich Saverio
 Mrack Francesco
 Paprinizza Giovanni
 Pilato Vincenzo
 Radonicich Giorgio
 Sopranich F. A.
 Suhor B. G.
 Vernich Vincenzo
 Verona Luigi Adamo

Piloti**per la linea di Venezia**

Domenico Vianello
 Domenico Vianello
 Giacomo Paver
 Biagio Trevisan

per la linea d'Istria

Giacomo Bartoli

**per la linea della
Dalmazia**

Andrea Rosmilovich
 Carlo Damianovich

per la linea della Soria

Giorgio Paulovich
 Spiridione Desilli

**per il Mar Nero e
Danubio**

D. Radonicich
 Giovanni Reggio

per la Grecia

Costantino Baralà

per la costa d'Italia

P. U. Tito
 N. N.

**Equipaggi di
bordo**

Nostruomini . . .	N.	29
Carpentieri . . .	"	20
Timonieri	"	100
Giovani	"	10
Mozzi	"	30
Cuochi	"	20
Dispensieri . . .	"	20
Camerotti primi	"	28
" secondi	"	28
" terzi	"	25
Cameriere	"	5
Macchinisti primi	"	29
" secondi	"	29
" terzi	"	8
Fuochisti	"	170
Carbonisti	"	75
Giovani di Macch.	"	10
Mozzi di Macchina	"	25

ANNOTAZIONE.

Si avverte che ne' viaggi dei Piroscafi della Società di Navigazione a vapore del Lloyd austriaco della linea principale fra Trieste e Costantinopoli, si tocca ora anche *Zante* in via provvisoria sì nell'andata che nel ritorno, come segue:

Viaggio di andata.

arrivo in Zante da Corfù ogni Lunedì
partenza da Zante per Sira " "

Viaggio di ritorno.

arrivo in Zante da Sira ogni Giovedì
partenza da Zante per Corfù " "

Ora dell'alta marea per l'an

(Stabilimento)

Gennaio				Febbraio					
Giorno	Età della Luna	Lunazioni	Ora dell'alta marea		Giorno	Età della Luna	Lunazioni	Ora dell'alta marea	
			mattina	sera				mattina	sera
			ore min.	ore min.				ore min.	ore min.
1	18		0 54	0 30	1	20		1 42	1 18
2	19		1 42	1 18	2	21		2 30	2 6
3	20		2 30	2 6	3	22		3 18	2 54
4	21		3 18	2 54	4	23	U. Q. a	4 6	3 42
5	22	U. Q. a	4 6	3 42	5	24	o. m.	4 54	4 30
6	23	o. m.	4 54	4 30	6	25	2 14 mat.	5 42	5 18
7	24	9 33 mat.	5 42	5 18	7	26		6 30	6 6
8	25		6 30	6 6	8	27		7 18	6 54
9	26		7 18	6 54	9	28		8 6	7 42
10	27		8 6	7 42	10	29		8 54	8 30
11	28		8 54	8 30	11	30		9 42	9 18
12	29		9 42	9 18	12	1	N. L. a	10 30	10 6
13	1	N. L. a	10 30	10 6	13	2	o. m.	11 18	10 54
14	2	o. m.	11 18	10 54	14	3	7 24 mat.	0 30	—
15	3	0 15 sera	0 30	—	15	4		0 54	0 6
16	4		0 54	0 6	16	5		1 18	0 54
17	5		1 18	0 54	17	6		2 6	1 42
18	6		2 6	1 42	18	7		2 54	2 30
19	7		2 54	2 30	19	8	P. Q. a	3 42	3 18
20	8		3 42	3 18	20	9	o. m.	4 30	4 6
21	9	P. Q. a	4 30	4 6	21	10	9 7 sera	5 18	4 54
22	10	o. m.	5 18	4 54	22	11		6 6	5 42
23	11	10 35 mat.	6 6	5 42	23	12		6 54	6 30
24	12		6 54	6 30	24	13		7 42	7 18
25	13		7 42	7 18	25	14		8 30	8 6
26	14		8 30	8 6	26	15	P. L. a	9 18	8 54
27	15		9 18	8 54	27	16	o. m.	10 6	4 42
28	16	P. L. a	10 6	9 42	28	17	0 56 sera	10 54	10 30
29	17	o. m.	10 54	10 30					
30	18	1 47 mat.	11 42	11 18					
31	19		0 54	3 30					

nella rada di Trieste

no 1850

10 ore 30 min.)

Marzo				Aprile					
Giorno	Età della Luna	Lunazioni	Ora dell'alta marea		Giorno	Età della Luna	Lunazioni	Ora dell'alta marea	
			mattina	sera				mattina	sera
1	18		ore min.	ore min.	1	19		ore min.	ore min.
2	19		—	—	2	20		1 42	1 18
3	20		0 6	0 54	3	21		2 30	2 6
4	21		0 54	1 18	4	22	U. Q. a	3 18	2 54
5	22	U. Q. a	1 42	2 6	5	23	o. m.	4 6	3 42
6	23	o. m.	2 30	2 54	6	24	4 39 sera	4 54	4 30
7	24	9 1 sera	3 18	3 42	7	25		5 42	5 18
8	25		4 6	4 30	8	26		6 30	6 6
9	26		4 54	5 18	9	27		7 18	6 54
10	27		5 42	6 6	10	28		8 6	7 42
11	28		6 30	6 54	11	29		8 54	8 30
12	29		7 18	7 42	12	30	N. L. a	9 42	9 18
13	30		8 6	8 30	13	1	o. m.	10 30	10 6
14	1	N. L. a	8 54	9 18	14	2	1 42 sera	11 18	10 54
15	2	o. m.	10 30	10 6	15	3		0 30	—
16	3	0 12 mat.	0 30	—	16	4		0 54	0 6
17	4		0 54	0 6	17	5		1 18	0 54
18	5		1 18	0 54	18	6		2 6	1 42
19	6		2 6	1 42	19	7	P. Q. a	2 54	2 30
20	7		2 54	2 30	20	8	o. m.	3 42	3 18
21	8	P. Q. a	3 42	3 18	21	9	11 2 mat.	4 30	4 6
22	9	o. m.	4 30	4 6	22	10		5 18	4 54
23	10	4 53 mat.	5 18	4 54	23	11		6 6	5 42
24	11		6 6	5 42	24	12		6 54	6 30
25	12		6 54	6 30	25	13		7 42	7 18
26	13		7 42	7 18	26	14		8 30	8 6
27	14		8 30	8 6	27	15	P. L. a	9 18	8 54
28	15	P. L. a	9 18	8 54	28	16	o. m.	10 6	9 42
29	16	o. m.	10 6	4 42	29	17	0 16 sera	10 54	10 30
30	17	0 22 mat.	10 54	10 30	30	18		11 42	11 18
31	18		11 42	11 18				0 54	0 30

Ora dell'alta marea per l'an

(Stabilimento)

Maggio				Giugno					
Giorno	Età della Luna	Lunazioni	Ora dell'alta marea		Giorno	Età della Luna	Lunazioni	Ora dell'alta marea	
			mattina	sera				mattina	sera
			ore min.	ore min.				ore min.	ore min.
1	19		1 42	1 18	1	21		3 18	2 6
2	20		2 30	2 6	2	22		4 6	2 54
3	21		3 18	2 54	3	23	U. Q. a	4 54	3 42
4	22	U. Q. a	4 6	3 42	4	24	o. m.	5 42	4 30
5	23	o. m.	4 54	4 30	5	25	4 42 mat.	6 30	5 18
6	24	11 41 mat.	5 42	5 18	6	26		7 18	6 6
7	25		6 30	6 6	7	27		8 6	6 54
8	26		7 18	6 54	8	28		8 54	7 42
9	27		8 6	7 42	9	29		9 42	8 30
10	28		8 54	8 30	10	1	N. L. a	10 30	9 18
11	29		9 42	9 18	11	2	o. m.	11 18	10 54
12	1	N. L. a	10 30	10 6	12	3	8 15 mat.	0 30	—
13	2	o. m.	11 18	10 54	13	4		0 54	0 6
14	3	0 4 mat.	0 30	—	14	5		1 18	0 54
15	4		0 54	0 6	15	6		2 6	1 42
16	5		1 18	0 54	16	7	P. Q. a	2 54	2 30
17	6		2 6	1 42	17	8	o. m.	3 42	3 18
18	7	P. Q. a	2 54	2 30	18	9	11 18 sera	4 30	4 6
19	8	o. m.	3 42	3 18	19	10		5 18	4 54
20	9	4 48 sera	4 30	4 6	20	11		6 6	5 42
21	10		5 18	4 54	21	12		6 54	6 30
22	11		6 6	5 42	22	13		7 42	7 18
23	12		6 54	6 30	23	14		8 30	8 6
24	13		7 42	7 18	24	15	P. L. a	9 18	8 54
25	14		8 30	8 6	25	16	o. m.	10 6	9 42
26	15	P. L. a	9 18	8 54	26	17	3 6 sera	10 54	10 30
27	16	o. m.	10 6	9 42	27	18		11 42	11 18
28	17	1 3 mat.	10 54	10 30	28	19		—	0 30
29	18		11 42	11 18	29	20		0 6	0 54
30	19		—	0 30	30	21		0 54	1 18
31	20		0 6	0 54					

nella rada di Trieste

no 1850

10 ore 30 min.)

Luglio				Agosto					
Giorno	Età della Luna	Lunazioni	Ora dell'alta marea		Giorno	Età della Luna	Lunazioni	Ora dell'alta marea	
			mattina	sera				mattina	sera
			ore min.	ore min.				ore min.	ore min.
1	22		4 6	3 42	1	23	U. Q. a	5 42	5 18
2	23	U. Q. a	4 54	4 30	2	24	o. m.	6 30	6 6
3	24	o. m.	5 42	5 18	3	25	6 12 mat.	7 18	6 54
4	25	6 43 sera	6 30	6 6	4	26		8 6	7 42
5	26		7 18	6 54	5	27		8 54	8 30
6	27		8 6	7 42	6	28		9 42	9 18
7	28		8 54	8 30	7	29	N. L. a	10 30	10 6
8	29		9 42	9 18	8	1	o. m.	11 18	10 54
9	30	N. L. a	10 30	10 6	9	2	10 29 sera	0 30	—
10	1	o. m.	11 18	10 54	10	3		0 54	0 6
		3 22 sera							
11	2		0 30	—	11	4		1 18	0 54
12	3		0 54	0 6	12	5		2 6	1 42
13	4		1 18	0 54	13	6		2 54	2 30
14	5		2 6	1 42	14	7	P. Q. a	3 42	3 18
15	6		2 54	2 30	15	8	o. m.	4 30	4 6
16	7	P. Q. a	3 42	3 18	16	9	6 42 sera	5 18	4 54
17	8	o. m.	4 30	4 6	17	10		6 6	5 42
18	9	7 36 mat.	5 18	4 54	18	11		6 54	6 30
19	10		6 6	5 42	19	12		7 42	7 18
20	11		6 54	6 30	20	13		8 30	8 6
21	12		7 42	7 18	21	14		9 18	8 54
22	13		8 30	8 6	22	15	P. L. a	10 6	9 42
23	14		9 18	8 54	23	16	o. m.	10 54	10 30
24	15	P. L. a	10 6	9 42	24	17	10 7 sera	11 42	11 18
25	16	o. m.	10 54	10 30	25	18		—	0 30
26	17	6 19 mat.	10 42	11 18	26	19		0 6	0 54
27	18		—	0 30	27	20		0 54	1 18
28	19		0 6	0 54	28	21		1 42	2 6
29	20		0 54	1 18	29	22		2 30	2 54
30	21		1 42	2 6	30	23	U. Q. a	3 18	3 42
31	22		2 30	2 54	31	24	o. m.	4 6	4 30
							3 13 sera		

Ora dell'alta marea per l'an

(Stabilimento)

Settembre				Ottobre					
Giorno	Età della Luna	Lunazioni	Ora dell'alta marea		Giorno	Età della Luna	Lunazioni	Ora dell'alta marea	
			mattina	sera				mattina	sera
			ore min.	ore min.				ore min.	ore min.
1	25		6 30	6 54	1	26		6 30	6 6
2	26		7 18	7 42	2	27		7 18	6 54
3	27		8 6	8 30	3	28		8 6	7 42
4	28		8 54	9 18	4	29		8 54	8 30
5	29		9 42	10 6	5	30	N. L. a	9 42	9 18
6	1	N. L. a	10 30	10 54	6	1	o. m.	10 30	10 6
7	2	o. m.	11 18	11 42	7	2	3 51 sera	11 18	10 54
8	3	6 24 mat.	0 30	—	8	3		0 30	—
9	4		0 54	0 6	9	4		0 54	0 6
10	5		1 18	0 54	10	5		1 18	0 54
11	6		2 6	1 42	11	6		2 6	1 42
12	7		2 54	2 30	12	7		2 54	2 30
13	8	P. Q. a	3 42	3 18	13	8	P. Q. a	3 42	3 18
14	9	o. m.	4 30	4 6	14	9	o. m.	4 30	4 6
15	10	9 16 mat.	5 18	4 54	15	10	3 25 mat.	5 18	4 54
16	11		6 6	5 42	16	11		6 6	5 42
17	12		6 54	6 30	17	12		6 54	6 30
18	13		7 42	7 18	18	13		7 42	7 18
19	14		8 30	8 6	19	14		8 30	8 6
20	15		9 18	8 54	20	15		9 18	8 54
21	16	P. L. a	10 6	9 42	21	16	P. L. a	10 6	4 42
22	17	o. m.	10 54	10 30	22	17	o. m.	10 54	10 30
23	18	1 36 sera	11 42	11 18	23	18	4 6 mat.	11 42	11 18
24	19		—	0 30	24	19		—	0 30
25	20		0 6	0 54	25	20		0 6	0 54
26	21		0 54	1 18	26	21		0 54	1 18
27	22		1 42	2 6	27	22		1 42	2 6
28	23	U. Q. a	2 30	2 54	28	23	U. Q. a	2 30	2 54
29	24	o. m.	3 18	3 42	29	24	o. m.	3 18	3 42
30	25	10 48 sera	4 6	4 30	30	25	5 55 mat.	4 6	4 30
					31	26		4 54	5 18

nella rada di Trieste

no 1850

10 ore 30 min.)

Novembre					Dicembre				
Giorno	Età della Luna	Lunazioni	Ora dell'alta marea		Giorno	Età della Luna	Lunazioni	Ora dell'alta marea	
			mattina	sera				mattina	sera
			ore min.	ore min.				ore min.	ore min.
1	27		8 6	7 42	1	28		8 54	8 30
2	28		8 54	8 30	2	29		9 42	9 18
3	29		9 42	9 18	3	30		10 30	10 6
4	1	N. L. a	10 30	10 6	4	1	N. L. a	11 18	10 54
5	2	o. m.	11 18	10 54	5	2	o. m.	0 30	—
6	3	3 35 mat.	0 30	—	6	3	6 11 sera	0 54	0 6
7	4		0 54	0 6	7	4		1 18	0 54
8	5		1 18	0 54	8	5		2 6	1 42
9	6		2 6	1 42	9	6		2 54	2 30
10	7		2 54	2 30	10	7		3 42	3 18
11	8		3 42	3 18	11	8	P. Q. a.	4 30	4 6
12	9	P. Q. a	4 30	4 6	12	9	o. m.	5 18	4 54
13	10	o. m.	5 18	4 54	13	10	9 32 sera	6 6	5 42
14	11	0 10 mat.	6 6	5 42	14	11		6 54	6 30
15	12		6 54	6 30	15	12		7 42	7 18
16	13		7 42	7 18	16	13		8 30	8 6
17	14		8 30	8 6	17	14		9 18	8 54
18	15		9 18	8 54	18	15		10 6	4 42
19	16	P. L. a	10 6	4 42	19	16	P. L. a	10 54	10 30
20	17	o. m.	10 54	10 30	20	17	o. m.	11 42	11 18
21	18	5 30 sera	11 42	11 18	21	18	5 58 mat.	—	0 30
22	19		—	0 30	22	19		0 6	0 54
23	20		0 6	0 54	23	20		0 54	1 18
24	21		0 54	1 18	24	21		1 42	2 6
25	22		1 42	2 6	25	22	U. Q. a	2 30	2 54
26	23	U. Q. a	2 30	2 54	26	23	o. m.	3 18	3 42
27	24	o. m.	3 18	3 42	27	24	10 19 sera	4 6	4 30
28	25	1 28 sera	4 6	4 30	28	25		4 54	5 18
29	26		4 54	5 18	29	26		5 42	6 6
30	27		5 42	6 6	30	27		6 30	6 54
					31	28		7 18	7 42

PROSPETTO

*delle Contumacie attualmente in vigore colla fine dell' anno
1849.*

<i>Patente brutta</i> di qualsiasi provenienza	
Naviglio e persone	15 giorni
Merci suscettibili dopo lo sbarco in lazzaretto	22 "
Passeggieri, capitani, scrivani di ba- stimento quando si sbarcano tosto nel lazzaretto	14 "
Se si sottomettono allo spoglio su- bito da principio	12 "
Facendo lo spoglio verso la fine	13 "
Legni da guerra dopo lo sbarco de- gli oggetti suscettibili e vestiari smessi	12 "
I. <i>Patente netta</i> di qualsiasi prove- nienza dall'Impero Ottomano.	
Naviglio, persone e carico, qualora la fede di sanità è confermata da console dipendente da una potenza Europea sono sottoposti all'os- servazione di	3 "
Naviglio, persone e carico qualora la fede non fosse confermata	4 "
Stracci, effetti e vestiari smessi e lana sucida assoggettati allo sbar- co ed esurgo nel lazzaretto per	7 "

II. Da' porti cristiani, dal Mar Nero od Azof come pure dalle foci del Danubio, qualora sarà comprovato essere partito il naviglio in libera pratica e di non avere comunicato a Costantinopoli, libera pratica, qualora poi il naviglio fosse partito di sospesa pratica con patente brutta, questo, le persone ed il carico saranno soggetti alla contumacia di 14 giorni

E le merci suscettibili allo spurgo di 20 „

Se finalmente il naviglio fosse partito con patente netta ma di sospesa pratica, sarà assoggettato all'osservazione di 3 e le merci di 4 giorni.

Contro la febbre gialla:

<i>Patente netta</i>	libera pratica
„ <i>tocca</i>	5 giorni
„ <i>brutta</i>	10 „
„ <i>aggravata</i>	15 „

III. Dalle coste settentrionali ed occidentali dell'Africa, da quelle dell'Asia meridionale ed orientale e dell'Oceania.

Le provenienze dalle dette regioni sono da ammettersi a pratica libera fornite che siano di patente netta, quando tale documento sia rilasciato da una autorità appartenente ad un governo europeo ed a questo soggette; all'incontro la patente netta di un governo non europeo è da sottomettersi all'osservazione di 5 giorni collo sciorino delle merci suscettibili a bordo.

TRIESTE li 10 aprile 1849.

Corrispondenza telegrafica ad uso dei privati.

Disposizioni provvisorie sull' uso del telegrafo per parte del pubblico.

Onde da una parte facilitare al pubblico l'uso dei telegrafi mediante una riduzione dei diritti, e d'altra porre in maggior accordo le tassazioni austriache pei dispacci telegrafici con quelle esistenti negli stati limitrofi, fu posto sotto un nuovo esame il regolamento pubblicato il 14 ottobre 1849 in unione alla tariffa, e quindi per le corrispondenze telegrafiche private devono valere le seguenti disposizioni:

§ 1. Per intanto si potrà approfittare solo delle stazioni telegrafiche di Vienna, Gratz, Lubiana, Trieste, Linz, Salisburgo, Brünn, Olmütz, Praga e Oderberg in tutte le direzioni. Pel 15 febbrajo n' è stabilita l'apertura. Fra breve avrà luogo la congiunzione colle piazze estere sulla linea da e per Monaco, e la corrispondenza con le linee di stato prussiane, sassoni ecc.

§ 2. Solo nelle nominate stazioni telegrafiche si potranno per intanto consegnare i dispacci privati.

§ 3. All'incontro l'innoltro ha luogo pei luoghi laddove non esiste la linea telegrafica. Questi dispacci, convenientemente posti sotto coperta e muniti col sigillo d'ufficio, saranno consegnati dall'ultima stazione telegrafica all'ufficio postale. Secondo il desiderio del mittente l'innoltro potrà eseguirsi mediante staffetta o con la posta-lettere; per intanto non saranno inviate le staffette che nei luoghi portati in calce.

§ 4. Ognuno, senz'eccezione, può approfittare dei telegrafi; però il pubblico non potrà usarne che in quanto lo rendono possibile l'innoltrato dei dispacci di stato e l'uso di essi telegrafi all' uopo dell' esercizio delle strade ferrate.

§ 5. Di regola non ha da subentrare una limitazione nè riguardo alla forma, nè riguardo al contenuto dei dispacci. Però saranno escluse quelle comunicazioni che sono contrarie alle leggi o quelle che non vengono considerate come adattate alla diramazione in riguardo politico e la sicurezza pubblica. Ne spetta la decisione al capo della stazione telegrafica; però contro questa si potrà portare ricorso in via telegrafica alla direzione dei telegrafi in Vienna e ciò verso il pagamento delle tasse.

§ 6. Ogni dispaccio da inoltrarsi dev'esser scritto chiaro e senza abbreviature, come pure deve contenere il nome e il cognome, carattere ed il domicilio dello speditore e del ricevitore. Per quei dispacci che debbono venir inoltrati dall'ultima stazione telegrafica sino al loro destino, mediante altri mezzi (§ 3), lo speditore deve indicare esattamente sul dispaccio se egli brama spedirli in avanti mediante la solita posta o mediante staffetta.

§ 7. Onde rendere possibilmente accessibile l'uso dei telegrafi dello stato a molti corrispondenti, un dispaccio telegrafico non dee contenere più di 100 parole. Vari dispacci successivi d'uno e lo stesso speditore non potranno venire inoltrati, se non quando gli apparati s'è nella stazione stessa, che nelle altre stazioni della linea, non vengono impiegati da altri corrispondenti.

§ 8. Gli uffici di telegrafi sono aperti al pubblico ad ogni ora. Restano stabilite come ore di giorno per la consegna dalle 7 di mattina alle 9 di sera, e come ore di notte dalle 9 di sera alle 7 della mattina. Gli orologi di tutti gli uffici telegrafici sono regolati dietro il tempo di Vienna.

§ 9. L'annuncio del dispaccio da spedirsi seguirà presso il capo della stazione telegrafica, o presso il suo sostituto. Quello tosto dispone che le tasse da prelevarsi a norma della tariffa vengano calcolate, esatte dallo speditore e registrate in

un apposito giornale d'incassi, e così pure che allo speditore venga certificata la consegna fatta nonchè rilasciata la rispettiva ricevuta dell'importo pagato. In pari tempo vengono pure incassate:

- a) la tassa di manipolazione con f. 2 per ogni dispaccio ,
- b) la tassa di consegna (§ 15),
- c) le spese di staffetta pei dispacci da inoltrarsi dall'ultima stazione telegrafica mediante staffetta (§ 3),
- d) ed in caso che il dispaccio venisse collazionato (§ 13), le spese di collazionatura.

§ 10. Per base di conteggio delle tasse d'innoltro servono il numero delle parole e la distanza. Si paga

per 1 —	20 parole	5 car.	per miglio	di linea	telegrafica				
„ 21 —	60	„ 10	„	„	„	„	„	„	„
„ 61 —	100	„ 15	„	„	„	„	„	„	„

Dietro il quale conteggio fu calcolata l'unita tariffa. L'indirizzo, la sottoscrizione e la data vengono pure tassati. Ogni somma composta di 5 numeri o meno viene calcolata come una parola; nelle parole straordinariamente lunghe si conteggiano ogni 20 lettere come una parola, ed il restante come un'altra parola. Pei dispacci minori di 20 parole viene nonostante calcolata la tassa come se fossero 20, e pei dispacci che vengono consegnati durante la notte sarà da pagarsi la doppia tassa d'innoltro.

§ 11. L'innoltro dei dispacci telegrafici avverrà secondo l'ordine in cui furono consegnati, avuto riguardo al tempo della loro prima consegna alla stazione telegrafica. Prenotazioni non vengono prese in considerazione.

Se succedono delle comunicazioni telegrafiche in diverse direzioni, allora ha luogo per le corrispondenze private un cambio di direzione in guisa tale che un dispaccio segue p. e. da Vienna per Trieste, un altro da Trieste per Vienna, poi di nuovo uno da Vienna per Trieste e così avanti. Nella stessa direzione i dispacci che devono comunicarsi dal principio fino alla fine della linea hanno la preferenza in confronto di quelli consegnati nelle stazioni intermedie.

§ 12. Tutti gl' impiegati al telegrafo sono obbligati a mantenere il massimo segreto circa il contenuto dei dispacci telegrafici. A persone straniere è vietato l'accesso nella camera in cui lavorano i telegrafisti, se non con l'espresso permesso della direzione o del rispettivo capo dell'ufficio o del suo sostituto, ed anche ciò solo nel caso in cui non si telegrafasse.

§ 13. A richiesta delle parti verrà collazionato ogni dispaccio, cioè la stazione che spedisce il dispaccio ha da ricevere di ritorno per via telegrafica dalla stazione del luogo di destino il contenuto del dispaccio stesso, tal quale fu compreso da questa, per il che, qual diritto di collazionatura, lo speditore avrà da pagare l'intera semplice tassa senza i diritti di manipolazione.

§ 14. Ogni dispaccio telegrafico, appena giunto, verrà chiaramente trascritto dal rispettivo ufficio telegrafico, debitamente coperto, e chiuso col sigillo di quell'ufficio ed inoltrato al suo indirizzo da un messo giurato del telegrafo, o mediante la posta. Il ricevitore deve confermare l'esatta consegna, indicandovi l'ora in cui quella seguì, in un apposito libro che gli verrà presentato, o secondo le circostanze mediante una speciale ricevuta da quello scritta.

§ 15. Per la consegna d'un dispaccio telegrafico dall'ultima stazione telegrafica, alla parte nel luogo di stazione, o alla posta, deve si pagare dal consegnante il dispaccio una tassa di 24 carantani.

§ 16. Se succedessero degli sconcerti nella linea telegrafica, nel caso che lo speditore non avesse intenzione d'attendere, verrà restituita la tassa depositata pel dispaccio che non fu inoltrato. Però l'amministrazione di stato non s'assume garanzia alcuna riguardo l'innoltro dei dispacci.

§ 17. L'amministrazione di stato si riserva di sospendere totalmente l'uso del telegrafo pell'innoltro delle corrispondenze private, qualora lo esigessero le circostanze.

TARIFFA

*dei prezzi pell'innoltro dei dispacci privati mediante l'i. r.
telegrafo dello Stato.*

Nella direzione verso il Nord.

Nomi delle distanze		Di- stanza delle miglia	Dispacci da						
			1 fino 20		21 fino 60		61 fino 100		
			parole pagano						
		fior. car.		fior. car.		fior. car.			
Da Vienna	a Presburgo	9.3	—	47	1	33	2	20	
"	"	Brünn	19.3	1	37	3	13	4	50
"	"	Olmütz	27.3	2	17	4	33	6	50
"	"	Oderberg	42.4	3	32	7	4	10	36
"	"	Praga	63.2	5	16	10	32	15	48
"	Presburgo	Brünn	19.6	1	38	3	16	4	54
"	"	Olmütz	27.6	2	18	4	36	6	54
"	"	Oderberg	42.7	3	34	7	7	10	41
"	"	Praga	63.5	5	18	10	35	15	53
"	Brünn	Olmütz	24.1	2	1	4	1	6	2
"	"	Oderberg	39.2	3	16	6	32	9	48
"	"	Praga*)	60.0	5	—	10	—	15	—
"	Olmütz	Oderberg	51.1	1	16	2	31	3	47
"	"	Praga	35.9	3	—	5	59	8	59
"	Oderberg	Praga	61.0	5	5	10	10	15	15

Nella direzione verso il Sud.

Da Vienna	a Gratz	27.5	2	18	4	35	6	53	
"	"	Lubiana	56.7	4	44	9	27	14	11
"	"	Trieste	75.5	6	18	12	35	18	53
"	Gratz	Lubiana	29.2	2	26	4	52	7	18
"	"	Trieste	48.0	4	—	8	—	12	—
"	Lubiana	Trieste	18.8	1	34	3	8	4	42

Nella direzione verso l'Ovest.

Da Vienna	a Linz	24.7	2	4	4	7	6	11	
"	"	Salisburgo	39.4	3	17	6	34	9	51
"	Linz	Salisburgo	14.7	1	14	2	27	3	41

*) Presentemente passa ancora per Olmütz.

Prospetto del corso delle Staffette.

Da	Per	Numero delle Poste	Prezzo di cavalcatura		Diritto di Staffetta		Assieme	
			fi.	car.	fi.	car.	fi.	car.
Vienna . . .	Krems . . .	5	6	40	2	—	8	40
	Presburgo . . .	5	6	40	2	—	8	40
	Tyrnau . . .	8 ² / _s	9	55	3	18	13	13
	Raab . . .	9 ⁵ / _s	11	17 ⁴ / _s	3	51	15	8 ⁴ / _s
	Pest . . .	18 ⁷ / _s	20	32 ⁴ / _s	7	33	28	5 ⁴ / _s
	Stulweissen- burg . . .	14 ⁶ / _s	21	25	5	54	27	19
	Semlino . . .	40 ³ / _s	42	2 ¹ / _s	16	9	58	11 ⁴ / _s
	Temesvar . . .	38 ⁷ / _s	40	32 ⁴ / _s	15	33	56	5 ⁴ / _s
	Hermannstadt . . .	53 ⁷ / _s	53	48 ⁶ / _s	21	33	75	21 ⁶ / _s
Klausenburg . . .	Klausenburg . . .	49 ⁶ / _s	50	55	19	54	70	49
	Kaschau . . .	35 ³ / _s	37	2	14	9	51	11
Gratz . . .	Warasdino . . .	8 ⁵ / _s	12	4 ⁴ / _s	3	27	15	31 ¹ / _s
Lubiana . . .	Klagenfurt . . .	5 ⁴ / _s	7	53	2	12	10	5
	Villaco . . .	7 ¹ / _s	10	12 ⁶ / _s	2	51	13	3 ⁶ / _s
	Karlstadt . . .	9 ² / _s	12	49 ⁴ / _s	3	42	16	31 ⁴ / _s
	Agram . . .	10 ⁶ / _s	14	35 ⁶ / _s	4	18	18	53 ⁴ / _s
	Zara . . .	28	30	19 ⁴ / _s	11	12	41	31 ¹ / _s
Trieste . . .	Venezia . . .	15	21	8 ² / ₅	6	—	27	8 ² / ₅
	Verona . . .	20 ⁴ / _s	28	46	8	12	36	58
	Milano . . .	33	46	6	13	12	59	18
	Padova . . .	17	23	54 ⁴ / ₅	6	48	30	42 ⁴ / ₅
	Gorizia . . .	3 ⁶ / _s	5	30	1	30	7	—
	Udine . . .	5 ² / _s	7	38 ² / ₅	2	6	9	44 ² / ₅
	Vicenza . . .	16 ⁶ / _s	23	34	6	42	30	16
	Brescia . . .	26	41	56 ² / ₅	10	24	52	20 ² / ₅
	Fiume . . .	5	7	20	2	—	9	20
	Capo d' Istria . . .	1 ³ / _s	2	1	—	33	2	34
Bergamo . . .	Bergamo . . .	30 ⁴ / _s	42	38	12	12	54	50
	Pola . . .	9	13	12	3	36	16	48
Brünn . . .	Iglau . . .	5 ⁶ / _s	7	40	2	18	9	58
	Neuhaus . . .	9 ⁶ / _s	13	—	1	54	14	54

Da	Per	Nome- ro delle Poste	Prezzo di caval- catura		Diritto di Staffetta		Assieme	
			fi.	car.	fi.	car.	fi.	car.
Linz . . .	Ried . . .	5 ⁵ / ₈	7	30	2	15	9	45
	Budweis . . .	6 ⁵ / ₈	8	50	2	39	11	29
	Steyr . . .	2 ⁷ / ₈	3	50	1	9	4	59
	Gmunden . . .	4 ⁵ / ₈	6	10	1	51	8	1
Salisburgo	Innsbruck . . .	11 ² / ₈	16	1	4	30	20	31
	Bolzano . . .	19 ⁶ / ₈	28	29	7	54	36	23
	Bregenz . . .	24 ⁴ / ₈	35	27	9	48	45	15
	Ischil . . .	3 ⁵ / ₈	4	50	1	27	6	17
	Trento . . .	24 ¹ / ₈	34	54	9	39	44	33
	Roveredo . . .	25 ⁶ / ₈	36	37	10	18	46	55
Bressanone . . .	16 ⁷ / ₈	24	16	6	45	31	1	
Olmütz . . .	Troppau . . .	5	6	40	2	—	8	40
	Weisskirchen . . .	2 ⁴ / ₈	3	20	1	—	4	20
	Sternberg . . .	1 ¹ / ₈	1	30	—	27	1	57
Praga . . .	Pilsen . . .	6 ⁴ / ₈	8	40	2	36	11	16
	Eger . . .	11 ⁵ / ₈	15	30	4	39	20	9
	Marienbad . . .	11 ² / ₈	15	—	4	30	19	30
	Karsbald . . .	8 ¹ / ₈	11	20	3	24	14	44
	Töplitz . . .	6	8	—	2	24	10	24
	Saatz . . .	5 ⁷ / ₈	7	50	2	21	10	11
	Leitmeritz . . .	4 ² / ₈	5	40	1	42	7	22
	Rumburg . . .	7 ⁷ / ₈	10	50	3	9	13	59
	Reichenberg . . .	7 ¹ / ₈	9	30	2	51	12	21
	Jungbunzlau . . .	3 ⁵ / ₈	4	50	1	27	6	17
	Königgratz . . .	7	9	20	2	48	12	8
	Böhm. Leippa . . .	5 ⁵ / ₈	7	30	2	15	9	45
Gitschin . . .	6 ¹ / ₈	8	10	2	27	10	37	
Klattau . . .	9 ² / ₈	12	20	3	42	16	2	
Pisek . . .	7	9	20	2	48	12	8	

Da	Per	Numero delle Poste	Prezzo di cavalcatura		Diritto di Staffetta		Assieme	
			fi.	car.	fi.	car.	fi.	car.
Mährisch-Ostrau *)	Krakau . . .	11 ² / _s	14	35	4	30	19	5
	Tarnow . . .	16	20	31 ² / _s	6	24	26	55 ² / _s
	Rzeszow . . .	21 ³ / _s	27	14 ³ / _s	8	33	35	47 ³ / _s
	Przemysl . . .	27 ³ / _s	34	44 ³ / _s	10	57	45	41 ³ / _s
	Sambor . . .	30 ² / _s	38	20	12	6	50	26
	Stanislaw . . .	40 ⁷ / _s	51	36 ⁷ / _s	16	21	67	57 ⁷ / _s
	Kolomea . . .	46 ⁶ / _s	58	57 ⁴ / _s	18	42	77	39 ⁴ / _s
	Czernowitz . . .	52	65	31 ² / _s	20	48	86	19 ² / _s
	Leopoli . . .	33 ⁷ / _s	42	51 ⁷ / _s	13	33	56	24 ⁷ / _s
	Brody . . .	41	51	46 ² / _s	16	24	68	10 ² / _s
	Tarnopol . . .	42 ³ / _s	53	29 ³ / _s	16	57	70	26 ³ / _s
	Kaschau . . .	26 ² / _s	28	5	10	30	38	35
Teschen . . .	2 ² / _s	3	—	—	54	3	54	
Bielitz . . .	4 ⁶ / _s	6	20	1	54	8	14	

*) Le staffette pei luoghi segnati presso Mährisch-Ostrau sono da telegrafarsi a Oderberg, da dove è da spedirsi il dispaccio per Ostrau.

Cangiamenti avvenuti

nella

Società del Lloyd austriaco.

Abbiamo notato nella prima annata di questa opera l'origine del Lloyd austriaco e come simile ad un largo fiume che rimontando alle sue sorgenti apparisce umile ruscello, vada ora sempre dilattando la sua istituzione apportando non indifferenti benefici al commercio, all'industria ed alla navigazione; e fu appunto per effetto della ognor crescente sua sfera d'azione che delle due sezioni, in cui prima trovavasi diviso, tre ora se ne son fatte, affinchè il vero andamento delle differenti imprese proceder potesse con maggior uniformità di principj e con tale una regolarità da favorire sempre più il conseguimento dello scopo da ciascheduno prefissosi.

Esporremo ora brevemente il sistema d'organizzazione di tutte e tre queste sezioni, dando un prospetto della rispettiva sfera loro d'azione e solo qui di passaggio noteremo come la seconda sezione mercè la costruzione di nuovi piroscafi di gran forza e portata aprì quelle nuove linee di navigazione di cui femmo parola, ed ampliò sempre più quei benefici di cui diede prove non dubbie negli anni decorsi.

Secondo pertanto un recente cambiamento, il Lloyd austriaco consiste presentemente in tre sezioni:

La prima sezione del Lloyd austriaco serve di punto di riunione alle camere di sicurtà, di cui attualmente ve ne sono 28. Mediante un' elezione che rinnovasi ogni anno viene formata tra i membri di dette camere una commissione di cinque membri, la quale col mezzo di propri agenti eseguisce su tutte le piazze marittime più importanti per questa città gli affari delle camere, raccoglie notizie ad esse necessarie, tiene i registri sui bastimenti, liquida le avarie, ed in generale tutela i comuni interessi delle camere. Da questa riunione vengono pure, mediante generali radunanze, estese le tariffe pei premi di sicurtà, e stabilite di tempo in tempo le norme giusta le quali sono da effettuarsi le sicurtà marittime. L' accettazione delle sicurtà stesse segue per parte speciale di ogni camera. Tutte le suddette camere accettano delle assicurazioni, ma soltanto le tre maggiori di queste assicurano anche contro i danni del fuoco, due perfino contro i danni della grandine, ed una sulla vita. Codeste tre camere hanno degli agenti su tutti i punti della Monarchia, e così pure su altre piazze del continente. Le camere maggiori recano ogni anno a pubblica conoscenza i loro bilanci. Le altre usano a comunicarli soltanto ai loro azionisti. Tutte le camere si basano sulle azioni, in parte verso pagamento in contante e con l' obbligo dei rispettivi azionisti per la quota versata. Ciascuna delle camere è rappresentata da 3 a 6 direttori appartenenti al ceto mercantile, nonchè da un apposito dirigente, chiamato registratore o segretario. Le sicurtà marittime che vengono qui concluse risguardano non solo i viaggi da o per Trieste, ma ben anche altri viaggi, e sott' ogni bandiera. Siccome la maggior parte delle camere non pubblica i suoi resoconti non si può valutare l' estensione dell' affare con assoluta precisione. Crediamo però non allontanarci troppo dal vero, calcolando la somma totale delle sicurtà marittime fatte a Trieste a cento milioni di fiorini, e quella degli introiti per premi a f. 1,600,000, la qual ultima somma resta per la massima parte assorbita dai danni, in guisa che solitamente le camere non danno agli interessati che tenui profitti o nessuno, mentre recano al generale movimento commerciale i servigi più grandi,

e mentre perfino le camere minori, misurando i loro rischi giusta le proprie forze, godono piena solidità.

La seconda sezione abbraccia la navigazione a vapore, con 6000 azioni di f. 500 ciascuna, epperò istituita con un capitale di 3 milioni di fiorini; la dirigono cinque direttori eletti tra gli azionisti. La società possiede attualmente 31 piroscafi (in parte terminati, in parte prossimi a' compiersi) della forza complessiva di 4910 cavalli; su questi legni trovansi 72 ufficiali, 63 macchinisti, 485 marinai e fuochisti, 113 servi e cuochi; oltracciò la società impiega 70 uomini sui cantieri, 40 nella cancelleria e 144 all'estero nelle varie agenzie.

Le corse si possono suddividere in tre parti:

1. tra porti austriaci;
2. tra porti austriaci ed esteri; e
3. tra porti esteri.

1. Tra porti austriaci:

- a) giornalmente tra Trieste e Venezia;
- b) due volte la settimana tra Trieste ed i porti dell'Istria;
- c) una volta la settimana tra Trieste ed i porti della Dalmazia.

2. Tra Trieste e porti esteri:

- a) settimanalmente tra Trieste e Costantinopoli, toccando Corfù, Zante, Sira, Smirne, Tenedos, Dardanelli e Gallipoli;
- b) due volte il mese tra Trieste e Lutraki toccando Ancona, Brindisi, Corfù, Cefalonia, Zante e Patrasso;
- c) mensilmente tra Trieste ed Alessandria in relazione coi piroscafi dell'Indie Orientali.

3. Tra porti esteri:

- a) settimanalmente, ad eccezione dei mesi d'inverno, tra Costantinopoli e Galatz in relazione coi piroscafi di Vienna;
- b) giornalmente tra Galatz e Braila; ad eccezione dei mesi d'inverno.
- c) settimanalmente tra Costantinopoli, Varna, Burgas;
- d) due volte al mese tra Costantinopoli, Ineboli, Sinope, Samsun, Trebisonda e Battum;

- e) settimanalmente tra i Dardanelli e Salonico;
- f) due volte al mese tra Smirne e Beirut toccando Larnaca e Rodi;
- g) due volte al mese tra Smirne ed Alessandria;
- h) due volte al mese tra Pireo e Calamaki;
- i) settimanalmente tra Pireo e Sira;
- k) due volte al mese tra Pireo e Nauplia.

In totale i piroscafi del Lloyd fecero nell'anno 1848 — 700 viaggi su 330,202 miglia marittime che diedero un introito brutto di f. 4,736,000, mediante 118,343 viaggiatori nonchè il trasporto in denaro e preziosi per f. 30,846,271, di 289,566 lettere, 267,836 centinaia di merci, e 20,618 colli; epperò nel medio toccano il giorno 1 ⁶⁷/₇₃ — 905 miglia marittime, 324 viaggiatori, f. 84,510 in denaro e preziosi, 795 lettere, 734 centinaia di merci, 56 pacchi, con un introito brutto di f. 4758.

All'incontro le spese complessive sommarono a f. 1,338,175, con chè l'amministrazione fu posta in grado di diffalcare circa f. 208,000 da' legni e dagli attrezzi; nonchè portare il fondo di riserva a f. 552,248, e dividere f. 180,000, ossia il 6 % tra gli azionisti.

Nell'anno 1849 gli affari della società aumentarono ulteriormente; il risultato dell'ultimo quartale non è ancora conosciuto, però sappiamo da buona fonte che i redditi dei primi nove mesi dell'anno 1849 importano circa f. 1,610,000, ossia circa f. 430,000 di più che nel 1847, il miglior anno del Lloyd dopo la sua esistenza.

La terza sezione del Lloyd austriaco consiste nella grandiosa sala di lettura, che conta 147 giornali esteri e nazionali, e reca le corrispondenze delle agenzie. Inoltre questa sezione possiede una tipografia con 4 torchi celeri e 9 torchi di ferro a mano ed occupa circa 76 uomini; in quest'ultimo tempo le venne pure aggiunto uno stabilimento artistico per incisioni in acciaio e legno, il quale conta 8 torchi, 5 incisori in acciaio e 2 detti in legno. — Questa sezione è editrice di 4 giornali italiani ed uno tedesco, nonchè di un libro di famiglia in lingua tedesca ed italiana, in fascicoli mensili.

La prima Sezione è stabilita

DALLE SEGUENTI

Società d' Assicurazione.

Adriatico Banco di Assicurazione
 Agenzia Principale della I. Società di Vienna
 Alleanza d' Assicuratori
 Assicurazioni Generali
 Associazione Assicuratrice
 Austria Assicuratrice
 Austriaca Compagnia d' Assicurazione
 Azienda Assicuratrice
 Banco d' Assicurazione
 Banco Orientale d' Assicurazione
 Banco Veneto d' Assicurazione
 Camera Assicuratrice
 Camera Cosmopolita di Assicurazione
 Compagnia Assicuratrice del Litorale
 Compagnia degli Amici Assicuratori
 Compagnia Filemporica d' Assicurazione
 Compagnia Patriottica d' Assicurazione
 Compagnia Nazionale d' Assicurazioni
 Gabinetto di Sicurtà
 Greca Concordia d' Assicurazione
 Intrepida Compagnia d' Assicurazione
 Nuova Società Commerciale d' Assicurazione

Nuovi Assicuratori
 Nuovo Stabilimento d' Assicurazione
 Società Assicuratrice
 Società Elvetica d' Assicurazioni
 Società Triestina d' Assicurazione
 Soci Assicuratori.

SUO PERSONALE.

- 5 Direttori
- 1 Segretario
- 1 Capitano
- 1 Magazziniere, ovvero Perito
- 2 Agenti.

27
18
20
11
27
18
29
101
189
89
59
60
18
17
N. 674

9
1
10
27
18
11
35
19
31
N. 523

Cancelleria
 Segretario
 Ispettore tecnico
 Capitano Ispettore
 Corrispondenti
 Agenti
 Rationieri
 Perito di libro
 Cassiere
 Contabili
 Cancellieri
 Stenografi
 Attuario delle Frazioni
 Custodi
 Cancellia
 Capo cancellia
 Agenti
 Assistenti
 Facchini
 Cancellieri
 Provviditori
 Spedite
 Facchini
 N.

Attrezzatura

Impiegati
 Ispettori
 Ingegneri
 Macchinisti
 Fonditori
 Calderai da rame
 Calderai da ferro
 Fabbri da banco
 da manzo
 Forgi

PERSONALEaddetto alla **II** sezione del Lloyd austriaco

(Navigazione a vapore)

Cinque Direttori.**Cancelleria**

Segretario N.	1
Ispettore tecnico	1
Capitano Ispettore	1
Corrispondenti	1
" aggiunti	3
Ragioniere	1
Tenitor di libri	1
Cassiere	1
Cantabili	5
Cancellisti	2
Statisti	3
Attuario delle Pensioni	1
Custodi	4
N.	25

Cancello

Capo cancello N.	1
Agenti	5
Assistenti	2
Facchini	4
N.	12

Panatiche

Provveditore N.	1
Spenditore	1
Facchini	1
N.	3

Marina

Capitani N.	27
1.mi Tenenti	18
2.di	20
Piloti	11
Macchinisti	57
Carpentieri	18
Nocchieri	29
Timonieri	101
Fuochisti	169
Carbonisti	69
Mozzi	59
Camerieri	60
Dispensieri	19
Cuochi	17
N.	674

Arsenale

Impiegati N.	9
Disegnatori	1
Ingegneri	10
Meccanici	27
Fonditori	16
Calderai da rame	11
Calderai da ferro	95
Fabbrì da banco	19
" da mazza	34
Porto . N.	222

Riporto .	N. 222
Fabbrì da nave	6
" da macchina	6
Ottonai	8
Taglia viti	5
Bandai	8
Fuochisti	13
Feltreri	2
Tappezzieri	1
Modellisti	6
Falegnami	60
Pittori	7
Coloristi	6
Porto .	N. 350

Riporto .	N. 350
Marinai	27
Calafati	7
Carpentieri	1
Muratori	3
Nocchieri	1
Facchini	34
Cocchieri	2
Custodi	6
Portinai	5
Guardiani	4
Bottai	2
Medico e Chirurgo.	1
Porto .	N. 443

Stabilimento
 1.
 2.
 3.
 4.
 5.
 6.
 7.
 8.
 9.
 10.
 11.
 12.
 13.
 14.
 15.
 16.
 17.
 18.
 19.
 20.
 21.
 22.
 23.
 24.
 25.
 26.
 27.
 28.
 29.
 30.
 31.
 32.
 33.
 34.
 35.
 36.
 37.
 38.
 39.
 40.
 41.
 42.
 43.
 44.
 45.
 46.
 47.
 48.
 49.
 50.
 51.
 52.
 53.
 54.
 55.
 56.
 57.
 58.
 59.
 60.
 61.
 62.
 63.
 64.
 65.
 66.
 67.
 68.
 69.
 70.
 71.
 72.
 73.
 74.
 75.
 76.
 77.
 78.
 79.
 80.
 81.
 82.
 83.
 84.
 85.
 86.
 87.
 88.
 89.
 90.
 91.
 92.
 93.
 94.
 95.
 96.
 97.
 98.
 99.
 100.

PERSONALE

addetto alla III sezione letterario-artistica
del Lloyd austriaco.

Cinque Direttori.

Segretario	N.	1
Cassiere	"	1
Tenitore di libri	"	1
Corrispondente	"	1
Capitano	"	1
Cancellisti	"	2
Redattori in capo	"	3
Collaboratori	"	6
Archivista	"	1
Custodi	"	2
Inservienti	"	3
	N.	22

Tipografia

Proto	N.	1
Correttori	"	2
Compositori	"	30
Porto	N.	33

Riporto	N.	33
Torcolieri	"	13
Macchinisti	"	2
Falegnami	"	2
Manuali	"	21
Garzoni	"	11
	N.	82

Stabilimento artistico

Direttore artistico	N.	1
Incisori	"	5
Apprendista	"	1
Torcolieri	"	5
Garzoni	"	3
Inserviente	"	1
	N.	16

Alla fine di dicembre si trovarono impiegati presso il
Lloyd austriaco N. 1272 individui, cioè

presso la Marina	N.	674
" l' Arsenal e	"	443
" la Cancelleria ed Agenzie	"	40
" la III Sezione e Tipografia	"	120
	N.	1177

Lista degli Agenti.

(I numeri romani indicano le Sezioni rappresentate dagli Agenti.)

ADEN	Rustomjee Sourabjee II. III.
AGOSTA	Giuseppe Prato I. III.
ALESSANDRIA	Daniele Dumreicher I. Tom. Smart II. III.
AMBURGO	J. C. Dürfeldt I. J. Meinhold & Comp. II. Lutteroth & Comp. III.
AMSTERDAM	P. Krieger I. II. III.
ANCONA	Moor Morellet & Comp. I. Gius. Stella II. III.
ANVERSA	Paolo Testa I. III.
ATENE	Fort. Ivich I. II. III.
AVANA	
AUGUSTA	C. W. Wagenseil II. III.
BAHIA	Lang I. III.
BARCELONA	
BARI	Vincenzo Diana di Nicola I. II.
BATAVIA	Maclaine Watson & Comp. I. II. III.
BATTUM	W. R. Holmes I. II. III.
BEIRUT	G. Laurella I. II. III.
BERGHEN	Konow & Comp. I. III.
BERLINO	Fratelli Arons II. C. E. Kuhn III.
BOMBAY	Ritchie Stewart & Comp. I. II. III.

- BORDEAUX Ferdinando Mramor I.
Evan Dumas III.
- BRAILA Nicolò Armelini I. II. III.
- BREMA C. A. Heinecken & Comp. I. II. III.
- BRINDISI L. Nervegna I. II. III.
- BRODY
- BUENOS-AYRES
- BURGAS A. Matcovich I. II. III.
- CADICE Marco Macchiavelli I. III.
- CAGLIARI A. Thorel I. III.
- CAIRO
- CALAMATA
- CALAMAKI Ant. Bernetich II. III.
- CAMPIDONIA M. Ade II. III.
- CALCUTTA Watson Borradaile & Comp. I. II. III.
- CARDIFF
- CARLOBAGO Luca Scarizza I. II. III.
- CANEA V. Stiglitz I. II. III.
- CAPO BABA Hagi Baba I. II. III.
- CATANIA A. Currò I. III.
- CATTARO Stefano Jaxich II. III.
idem (PORTOROSE) G. S. Dabovich I.
- CEFALONIA Angelo & Fratelli Romano I.
Barff Hancock & Comp. II. III.
- CESMÉ G. Stieповich I. II. III.
- CHARLESTON
- CHERCI Raffaele Chichizolla I. III.
- CHERSO Antonio Chersich I. III.
- CIPRO (Larnaca) Giuseppe Pascottini I. III.
- CITTANUOVA Giorgio Millovaz I. II. III.
- CIVITAVECCHIA
- COIRA Laurer & Comp. II. III.
- COLOMBO (Ceylon) Wilson Ritchie & Comp. II. III.
- COLONIA s/r. . . . F. A. Böcker II. III.
- COPENAGHEN Moritz Salamonsen I. III.
- CORFÙ Alessandro Calafati I. II. III.
- CORK (Queenstown) James Scott & Comp. I. III.

COSTANTINOPOLI	G. Pardo I.
	M. G. Marinitsch II. III.
COWES (Isle of Wight)	Day Croskey & Ross I. III.
CURZOLA	Vinz. Dobrossich I.
	Antonio Scrivanich II. III.
DAMASCO	Giuseppe Elias III.
DANZICA	N. Xanthopulo II. III.
DARDANELLI	Edward Hodges I. III.
DEAL	
DUBLINO	
DUNQUERQUE	Veuve Dque. Morell & fils I. III.
DURAZZO	Anastasio e fratelli Salvari I. III.
EMDEN	H. Klug I. III.
FALCONERA	Giovanni de Lorenzi I. III.
FALMOUTH	G. C. & R. W. Fox & Comp. I. III.
FASANA	
FERRARA	
FILADELFIA	
FIRENZE	Pietro Grilli II. III.
FIUME	C. Sporer I. II. III.
FRANCOFORTE s/m.	Franz J. Böhm Sohn II. III.
GALATZ	Pietro Marassi I. II. III.
GALLIPOLI	A. C. Siderides II. III.
GALVESTON	
GENOVA	N. d'Allegretti I. III.
GIBILTERRA	Longlands Cowell & Comp. I. III.
GLASGOW	
HAVRE	Wanner, Langer & Comp. III.
	Cuvillier aîné I.
HONGKONG	W. Pustan & Comp. I. II. III.
JABLANAZ	Matteo Karlié I. II. III.
INEBOLI	B. Mantovani I. II. III.
INNSBRUCK	A. Pechlaner II. III.
ISMAIL	Lazzaro Gagliardi I. III.
ITAKA	Giorgio de Zavò I. III.
KINGSTON	
KOENIGSBERG	

- LAGUAYRA**
LARNACA (Cipro) . Giuseppe Pascotini I. III.
 Giuseppe Beati II.
LESINA G. Raffaelli I. II. III.
LIMERIK William Henry Harrison I. III.
LIPSIA Fratelli Dufour & Comp. II. III.
LISBONA C. P. Schaeffer I.
 Francesco Crillanovich III.
LISSA Antonio Topich I. III.
LIVERPOOL
LIVORNO Giuseppe Tausch I. II. III.
LONDRA James Albers (Agenzia centrale per
 tutta l'Inghilterra) I.
 Lt. J. Wood (Agency 137 Leaden-
 hall Street) II.
 Jos. Edlmann II.
 Dumas & Wylie III.
LUBECCA
LUSSIN PICCOLO G. S. Vidulich I. II. III.
MACRI C. Biliotti I. III.
MADRAS Binny & Comp. I. II. III.
MALAGA Francesco Ramos Tellez I.
MALAGA Francesco Bergamin III.
MALTA Agostino Portelli I. III.
MANNHEIM Eyssen & Clauss II. III.
MANILLA P. Jenny & Comp. I. II. III.
MARSIGLIA A. Lavison I. II. III.
MAULMAIN
MESSINA Mariano Costarelli I. III.
 G. Walser & Comp. II.
METELINO Luca Sviarich I. II. III.
MILANO Galli e Brambilla II. III.
MILFORD (South Wales) Thomas Roberts I. III.
MONTEVIDEO
MOSCA
NAPOLI Natale Sorvillo I. II. III.
NAUPLIA Bonifacio Bonafin II. III.

- NAVARINO
- NEWCASTLE
- NORTH-SCHIELDS . . . Joseph Burell III.
- NUOVA-ORLEANS
- NUOVA-YORK Pietro de Köster I. II. III.
- ODESSA D. A. Zenzo I. II. III.
- OPORTO
- ORANO Francesco Maruny I. III.
- OSTENDA
- PALERMO Agostino Emmanuelli I. III.
Ch. Fischer II.
- PARA
- PARENZO A. Danelon I. II. III;
- PARIGI Office universel des renseignements
Veuve le Bouteiller Nr. 27 Place
de la bourse II. III.
- PATRASSO G. A. Kollmünzer I. II. III.
- PREVESA Nap. Dr. Solda I. III.
- PERNAMBUCO E. Schaeffer I.
- PIETROBURGO
- PIRANO C. Furegoni I. II. III.
- PIREO G. E. Maricich I. II. III.
- PLYMOUTH Luscombe, Driscoll & Comp. I. III.
- POLA Val. Wassermann I. II. III.
- PORTO PRINCIPE
- PORTORICCO
- PORTSMOUTH Vincenzo Pappalardo I. III.
- PRAGA
- RAGUSA Ang. Descarneau I. II. III.
- RAMSGATE Edward Hodges I. III.
- RIGA
- RIMINI Gaetano Aducci I. III.
- RIO JANEIRO E. G. Geiger I. III.
- RODI L. Giulianich I. II. III.
- ROMA N. Pietroni I. III.
S. Originali II.
- ROTTERDAM W. Bunge & Comp. I. III.

ROVIGNO	G. C. Gianelli I. II. III.
SALONICCO	Elia Fernandez & Comp. I. C. Monkovich II. III.
SAMSUN	T. V. Demattei I. II. III.
S. JAGO	
S. FRANCISCO (California)	Samuele Giov. Gower I. III.
SANTOS	
SCIO	G. Stiepovich I. II. III.
SCUTARI	Dr. Vincenzo Cav. Ballarin I. II. III.
SEBENICO	V. Buratovich I. N. Galleotovich-Crivellari II. III.
SEGNA	D. A. Sillich I. II. III.
SINGAPORE	Maclaine Fraser & Comp. I. II. III.
SIRA	Pio Terenzio I. II. III.
SIRACUSA	Gius. Gollina I. III.
SINOPE	P. Mercenier I. II. III.
SMIRNE	Giov. Joannovich I. II. III.
SPALATO	Mauro Solitro I. II. III.
STETTINO	E. G. Otto I. III.
STOCCOLMA	
SULINÀ	A. Seveglia I. III.
TAGANROG	F. Klissanich I. III.
TENEDOS	Cost. Burelli I. II. III.
TIFLIS	Giovanni Scudieri II. III.
TRAPANI	G. M. D'Alì I. III.
TREBISONDA	V. Mazarovich I. II. III.
TRIPOLI	
TROMSOE	
TULTSCHA	Luigi Dubravcich I. II. III.
TUNISI	Alfredo Daninos & Comp. I. III.
UMAGO	G. Leva I. II. III.
VALPARAISO	
VARNA	A. S. Tedeschi I. II. III.
VARSAVIA	
VENEZIA	A. F. Coen I. B. Rosignoli II. III.

VERA-CRUZ	
VICTORIA, HONG-KONG	Turner & Comp. I. III.
VIENNA	J. Jüttner II.
	J. Ohswaldt III.
WATERFORD	Josiah Williams I. III.
ZANTE	Barff Hancock & Comp. I. II. III.
ZARA	Nic. de Franceschi I.
	F. Brunelli II. III.
ZURIGO	Posshart Padre & Figlio II. III.

Imp. Reg. Internunziatura in Costantinopoli.

Cousoli generali, Cousoli,

Vice-Cousoli ed Agenti consolari agli Stati esteri.

SUA ECCELLENZA IL SIGNOR BARTOLOMMEO CONTE DI STÜRMER, commendatore dell'ordine reale di S. Stefano d'Ungheria, croce d'argento dell'onore civile, cavaliere dell'ordine imp. russo di S. Anna di 1.^{ma} classe colla corona (in brillanti), gran-croce dell'ordine granducaale toscano di S. Giuseppe e dell'ordine reale bavaro del merito civile, fregiato del ritratto di Sua Altezza il Sultano Abdul-Megid e della grande decorazione dell'ordine ottomano del merito (in brillanti), cavaliere dell'ordine pontificio di Cristo e dell'ordine reale prussiano dell'aquila rossa; membro onorario della società d'industria e mestieri nell'Austria interiore, cittadino d'onore dell'imp. reg. residenza di Vienna, indigeno del regno ungarico, imp. reg. consigliere intimo attuale, internunzio e ministro plenipotenziario.

Signor Edoardo di Klezl, cavaliere dell'ordine imp. austriaco di Leopoldo, dell'ordine imp. russo di S. Wladimiro di 3.^{za} classe, dell'ordine reale bavaro di S. Michele e dell'ordine pontificio di S. Gregorio il Grande, fregiato della decorazione dell'ordine ottomano del merito, imp. reg. consigliere di legazione.

” Roberto Steiner, cavaliere dell'ordine imp. russo di S. Wladimiro di 4.^{ta} classe, fregiato della decorazione dell'ordine ottomano del merito, imp. reg. segretario di legazione.

” Enrico barone di Testa, cavaliere dell'ordine imp. austriaco di Leopoldo, dell'ordine imp. russo di S. Stanislao di 2.^{da} classe, dell'ordine granducaale toscano di

S. Giuseppe e dell'ordine pontificio di S. Gregorio il Grande, fregiato della decorazione dell'ordine ottomano del merito, 1.^{mo} interprete.

Signor Antonio Steindl di Plessenet, cavaliere dell'ordine pontificio di S. Silvestro, fregiato della decorazione dell'ordine ottomano del merito, 2. interprete.

„ Teodoro cavaliere di Schwarzhuber, fregiato della decorazione dell'ordine ottomano del merito, imp. reg. interprete-segretario, 3.^{zo} interprete.

„ Pietro di Klezel, fregiato della decorazione dell'ordine ottomano del merito, i. r. concepista ministeriale, direttore della posta dell'internunziatura.

„ Carlo barone di Buschmann, imp. reg. aggiunto agl'interpreti.

„ imp. reg. aggiunto agl'interpreti.

„ Carlo di Eder, imp. reg. aggiunto agl'interpreti.

„ Emmanuele conte di Ludolf, imp. reg. aggiunto agl'interpreti.

„ Antonio Mercenier, imp. reg. commesso di posta dell'internunziatura.

„ Rafeale Demirgian. Kapu-Oglan.

Cancelleria di Commercio.

Signor Antonio di Mihánovich, i. r. consigliere ministeriale, direttore della cancelleria di commercio riunita all'i. r. internunziatura e console generale.

Consolato generale per la Moldavia in Jassy.

Signor Augusto di Eisenbach, fregiato della decorazione dell'ordine ottomano del merito, imp. reg. agente imperiale nella Moldavia e console generale.

„ Luigi Jambois, cancelliere.

„ Emilio Wickerhauser, imp. reg. aggiunto interprete dell'internunziatura.

„ Costantino Rossolimo, decorato della piccola aurea medaglia civile d'onore, interprete dell'imp. reg. consolato generale.

„ Teodoro Dornian, speditore della posta dell'imp. reg. consolato generale.

Consolato generale per la Valachia in Bukarest.

- Signor Antonio cavaliere di Laurin, cavaliere dell'ordine imp. austriaco della corona di ferro di 3.ª classe, e fregiato della decorazione dell'ordine ottomano del merito, imp. reg. console generale e consigliere ministeriale.
- ” Emmanuele di Schweiger-Dürnstein, cancelliere.
- ” Felice Miessel nobile di Treuenstadt, imp. reg. conceptista ministeriale.
- (Vacante interprete).

I. R. Consoli generali, Consoli, Vice-Consoli ed Agenti consolari agli Stati esteri.

Consoli generali.

- | | |
|------------------------------------|---|
| <i>Alessandria</i> | Sig. Cristiano Guglielmo Huber, membro corrispondente della Società d'industria nell'Austria inferiore. |
| | ” Dr. Francesco Carlo Becke, cancelliere. |
| | ” Francesco Babich, 1.º interprete. |
| <i>Algeri</i> | ” I. G. Ehram, f. f. di agente generale. |
| <i>Amburgo</i> | ” Sissinio di Pretis. |
| <i>America Settentrionale</i> | ” Augusto Belmont, console generale negli Stati-Uniti dell'America Settentrionale a Nuova-York. |
| <i>Amsterdam</i> | ” Filippo I. Krieger. |
| <i>Ancona</i> | ” |
| <i>Bairut (per tutta la Soria)</i> | ” Rodolfo Oscar Gödel. |
| | ” Carlo barone di Baum, cancelliere. |
| | ” , interprete. |
| <i>Barcellona</i> | ” Vittore Gibert. |
| <i>Bordeaux</i> | ” Federico Stricker. |
| <i>Bukarest</i> | ” Antonio cavaliere di Laurin; come sopra. |

<i>Cadice</i>	Sig. Marco cavaliere Machiavelli, prov- visorio.
<i>Cantone</i>	. . . . .
<i>Copenaghen in Dani- marca</i>	. . . . .
<i>Corfù</i>	„ Guglielmo cavaliere di Mayersbach, cavaliere dell' ordine imp. austriaco della Corona di ferro di 3.za clas- se, dell' ordine granducaale toscano del Merito civile, e croce d' oro dell' ordine reale greco del Salva- tore.
	„ Federico Giuseppe cavaliere di Stahl, cancelliere.
<i>Costantinopoli</i>	„ Antonio di Mihánovich; pag. 145. (Vacante), cancelliere.
	„ Giovanni Matcovich, i. r. aggiunto di marina.
<i>Danzica</i>	„ Carlo di Hein-Valdor, i. r. colonnello in pensione, gerente il consolato generale.
<i>Elba (Stati limitrofi)</i>	(Viene provveduto dal consolato ge- nerale di Amburgo).
<i>Francoforte sul Meno</i>	„ Anselmo barone di Rothschild.
<i>Genova</i>	„ Vittorio Weiss di Starkenfels.
<i>Havre de Grâce</i>	„ Andriano Francesco le Maitre.
<i>Jassy</i>	„ Augusto di Eisenbach; pag. 145.
<i>Lipsia</i>	. . . . .
<i>Lisbona</i>	„ Baldassare Crillanovich, console, ge- rente il consolato generale.
<i>Livorno</i>	„ Giuseppe Tausch, i. r. consigliere titolare, cavaliere dell' ordine imp. austriaco della Corona di ferro di 3.za classe, cavaliere dell' ordine costantiniano di S. Giorgio di Parma di 1.ma classe, e di quello russo di S. Wladimiro di 4.ta classe, cava- liere dell' ordine imp. brasiliano della Rosa, e di quello del merito di S. Lodovico di Lucca di 2.da classe.
<i>Londra</i>	„ Lionel barone di Rothschild.

Lubecca
Marocco
Marsiglia
Odessa

Palermo

Parigi
Pietroburgo
Rio-Janeiro
Smirne

Tanger
Tunisi
Tripoli di Barbaria
Varsavia

Anversa
Atene

(Vacante.)

(Vedi Tanger.)

- Sig. Giuseppe Antonio Lavison.
 „ Lodovico dottore Guttmansthal.
 „ Antonio Maurich, cancelliere.
 „ Stanislao di Wallenburg, croce d'oro dell'ordine reale greco del Salvatore, e membro corrispondente della Società archeologica di Roma.
 „ Giacomo barone di Rothschild.
 „ Giacomo Thal.
 „ Edoardo Lebreton.
 „ Pietro di Weckbecker, fregiato della decorazione dell'ordine ottomano del merito.
 „ Giuseppe cavaliere di Cischini, cancelliere.
 „ Gustavo Schreiner, 1.^{mo} interprete., agente generale.
 „ Gaspare Merlato, console generale.
 „
 „ Federico di Wallenburg, cavaliere dell'ordine imp. austriaco di Leopoldo, commendatore dell'ordine pontificio di S. Gregorio il grande, cavaliere dell'ordine imp. russo di S. Wladimiro di 4.^{ta} classe, e dell'ordine granducale toscano di S. Giuseppe.
 „ Cipriano di Kuksz, cancelliere.

Consoli.

(A quelli fra i seguenti Uffici consolari, che non sono indipendenti, verrà aggiunto il nome del luogo di residenza dell'Ufficio consolare superiore da cui essi dipendono.)

- Sig. Giuseppe Mattia Kreglinger.
 „ Giorgio Cristiano Gropius, commendatore dell'ordine reale greco del Salvatore, e cavaliere dell'ordine reale svedese di Wasa, col titolo e rango d' i. r. console generale *ad Personam*.

<i>Bahia</i>	Sig. Francesco Lang.
<i>Belgrado</i>	„ Ferdinando Mayerhoffer di Grünbühl, i. r. colonnello.
	„ Teodoro di Radosavljevich, vice-cancelliere ed interprete.
<i>Bengale</i>	(Vacante.)
<i>Berghen in Norvegia</i>	„ Michele Krohn.
<i>Brema</i>	„ Gustavo Adolfo Schröder.
<i>Cagliari</i>	„ Salvatore Mario Rossi.
<i>Chartum (Alessandria)</i>	„ G. Guglielmo barone di Müller.
<i>Civitavecchia</i>	„ Giovanni Andrea Palomba.
<i>Funchal</i>	„ Giovanni Antonio Bianchi, provvisorio.
<i>Galatz in Moldavia</i>	„ Alberto Chiari.
	„ Augusto Lenk di Wolfsberg, cancelliere provvisorio.
<i>Gibilterra</i>	(Vacante.)
<i>Liverpool</i>	„ Edoardo Busch.
<i>Madera (Lisbona)</i>	(Vedi Funchal.)
<i>Malta</i>	„ Ernesto Fritschko.
<i>Mosca</i>	„ Bernardo Vierhuff.
<i>Napoli</i>	„ Natale Sorvillo.
<i>Nizza (Genova)</i>	„ Gaetano Brambilla.
<i>Nuova-Orleans</i>	„ Giacomo Enrico Eimer, provvisorio.
<i>Nuova-York</i>	(Vedi America Settentrionale, console generale.)
<i>Patrasso in Grecia</i>	„ Giuseppe Michele Zuccoli, croce d'oro dell'ordine reale greco del Salvatore.
<i>Riga (Pietroburgo)</i>	„ Gherardo Carlo di Bulmering, provvisorio.
<i>Salonicco</i>	„ Demetrio Atanascovics, dottore in filosofia e nelle arti liberali.
	(Vacante), cancelliere.
<i>Sant' Elena (Isola)</i>	„ Saule Solomon.
<i>Stettino in Prussia</i>	„ C. F. Lübcke.
<i>Stocolma</i>	„ Carlo Benediks, provvisorio.
<i>Sira in Grecia</i>	„ Giuseppe Nizzoli, cavaliere dell'ordine reale della Legion d'onore di Francia e dell'ordine reale greco del Salvatore.
<i>Trebisonda nell'Anatolia</i>	. . . . .
<i>Valparaiso</i>	„ F. F. Flemich, gerente provvisorio.

Vice-Consoli.

<i>Acri (Bairut)</i>		(Vedi Seida.)
<i>Adrianopoli (Costantinopoli)</i>		Sig. Federico Westermayer.
<i>Aleppo (Bairut)</i>	”	Elia cavaliere di Picciotto, col titolo di console generale; gerente il vice-consolato.
<i>Apalachicola</i>	”	I. M. Wrihgt.
<i>Bajona (Bordeaux)</i>		(Vacante.)
<i>Bastia in Corsica (Livorno)</i>		(Vacante.)
<i>Belem o Parà (in Brasile) (Rio-Janeiro)</i>	”	Agostino Giuseppe das Neves, provvisorio.
<i>Cairo (Alessandria)</i>	”	Francesco Champion, cavaliere dell'ordine reale prussiano dell'Aquila rossa di 4.ta classe.
	”	Stefano Bratic, cancelliere.
<i>Campos (nel Brasile) (Rio-Janeiro)</i>	”	Bernardo de Mattos Trindade, provvisorio.
<i>Canea</i>	”	Vincenzo Stiglich, provvisorio.
<i>Canton</i>	”	Giacomo Goddard.
<i>Cartagena (Barcellona)</i>	”	Biagio Cassola, f. f. provvisorio.
<i>Cesmè (Smirne)</i>	”	Giorgio Stieповich.
<i>Charleston</i>	”	Enrico Guglielmo Kuhlmann.
<i>Cipro</i>		(Vedi Larnaca.)
<i>Corogna (Cadice)</i>	”	Giovanni Francesco Zinke, f. f. provvisorio.
<i>Damasco (Bairut)</i>		. . . . .
<i>Damietta (Alessandria)</i>	”	Nicolò Kahil.
<i>Dardanelli (Costantinopoli)</i>	”	Mario Xantopullo.
<i>Durazzo</i>	”	Giuseppe Emilio Tedeschini.
<i>Elba Isola</i>		(Vedi Porto-Ferrajo.)
<i>Fernambuco</i>	”	Ferdinando Bieber.
<i>Ferrara</i>		(Vedi Ponte-Lagoscuro.)
<i>Filadelfia (per la Pensilvania) (Nuova York)</i>		. . . . .
<i>Fortalezza (in Brasile) (Rio-Janeiro)</i>	”	Barbosa Cordein, provvisorio.
<i>Gerusalemme (Bairut)</i>	”	Giuseppe nobile Pizzamano.
<i>Girgenti (Palermo)</i>	”	Ignazio Genuardi.

- Helsingör in Danimar-* Sig. Guglielmo Enrico Thalbitzer.
ca (Copenaghen)
- Hull (Londra)* „ Tommaso Thompson.
- Janina* „ Dr. Giovanni di Hahn, cavaliere dell'ordine reale prussiano dell'Aquila rossa di 4.ta classe, e croce d'argento dell'ordine reale greco del Salvatore; provvisorio.
- Ibraïla (Galatz)* „ Giuseppe Dworzak.
- Ismail (Odessa)* „ Nicolò Sgardely, provvisorio.
- Kercz in Russia (Odessa)* „ Giorgio Nicolich.
- Larnaca* „ Antonio Caprara.
- Malaga (Barcellona)*
- Maranhao* (Vedi S. Luiz de Maranhao.)
- Maroim (Provincia di Sergipe nel Brasile)* „ Giovanni Enrico Winter, provvisorio.
- Messina (Palermo)* „ Marianno Fleres.
- Mobile (negli Stati Uniti dell'America Settentrionale)* „ Giovanni Emilio Du Mont, provvisorio.
- Mola di Bari (Napoli)* (Vacante.)
- Northshield* „ Giuseppe Burell.
- Otranto (Napoli)* (Vacante.)
- Ostenda* (Vacante.)
- Parà (in Brasile)* (Vedi Belem.)
- Pesaro (Ancona)* „ Andrea Ricci.
- Ponte-Lagoscuro (Ancona)* „ Paolo Bertuzzi, col titolo e rango d' i. r. console *ad Personam*.
- Porto - Ferrajo (Livorno)* (Vacante.)
- Ravenna (Ancona)* „ Michele Valentini.
- Rio-Grande Provincia S. Paolo nel Brasile (Rio-Janeiro)* „ Bernardino de Souza Ribeiro Guimaraens, provvisorio.
- Rodi (Smirne)* (Vacante.)
- Rotterdam (Amsterdam)* „ Guglielmo Rehm, provvisorio.
- Rustschuk (Galatz)* „ Emmanuele di Rössler.
- S. Luiz de Maranhao nel Brasile (Rio-Janeiro)* „ Joao Gualberto da Costa, f. f. provvisorio.
- S. Michele (Lisbono)*

- St. Pedro do Sul a Porto allegre nel Brasile (Rio-Janeiro)* „ Giambattista da Silva Pereira.
- S. Stefano (nel Mediterraneo) (Livorno)* (Vacante.)
- Salon* (Vedi Taragona.)
- Santos nella provincia S. Paolo in Brasile (Rio-Janeiro)* (Vacante.)
- Savannah* „ Andrea Low.
- Scalanuova (Smirne)* (Vacante.)
- Scio* (Vedi Cesmè.)
- Scutari in Albania* „ Vincenzo Ballarin, dottore in legge, cavaliere dell'ordine pontificio di S. Gregorio il grande, cavaliere dell'ordine reale sardo de' Ss. Maurizio e Lazzaro, e dell'ordine reale siciliano di Francesco I; provvisorio.
- Seida (Bairut)* „ Alessandro Catafago, vice-consule *ad Personam*.
- Sinigaglia (Ancona)* „ Salvatore Bernardini, i. r. tenente di vascello di 1.ma classe pensionato, col titolo d' i. r. console.
- Siviglia (Cadice)* (Vacante.)
- Taganroy (Odessa)* „ Andrea Drascovich.
- Taragona (Barcellona)* „ Giacomo Theilig, f. f. provvisorio.
- Trapani (Palermo)* „
- Tripoli di Soria (Bairut)* „ Cristoforo Catziflis, vice-consule *ad Personam*.
- Tromsøe (nel circondario del Bailaggio norvegese del Finnmark)* „ Andrea Aagaard, i. r. console.
- Tschesme* (Vedi Cesmè.)
- Valenza (Barcellona)* „
- Varna (Costantinopoli)* „ A. S. Tedeschi.
- Zante (Corfù)* (Vacante.)

Agenti Consolari.

- Aidin Giuselhisar (Smirne)* (Vacante.)
- Aivali (Smirne)* (Vacante.)

<i>Alessandretta (Bairut)</i>	• • • • •	
<i>Alicante (Barcellona)</i>	Sig.	Angelo Leveroni, provvisorio.
<i>Algesiras (Cadice)</i>		(Vacante.)
<i>Alghero (Cagliari)</i>	”	Simone Vitelli, f. f. provvisorio.
<i>Almeira (Barcellona)</i>	”	Jose Martinez Neale.
<i>Anatolico (Patrasso)</i>		(Vedi Missolunghi.)
<i>Antiparos</i>	”	Condili.
<i>Antivari (Scutari)</i>		(Vacante.)
<i>Anzio (Civitavecchia)</i>	”	Pietro cavaliere di Boni, provvisorio.
<i>Arta</i>		(Vacante.)
<i>Augusta (di Sicilia)</i>	”	Sebastiano Turrisie Caltabiano.
(Palermo)		
<i>Avana</i>	• • • • •	
<i>Baltimore (Nuova-York)</i>	”	Federico Rodewald.
<i>Bari (Napoli)</i>	”	Antonio Carassi.
<i>Barletta (Napoli)</i>	• • • • •	
<i>Batavia</i>	”	Donaldo Maclaine.
<i>Battum</i>	”	W. R. Holmes; provvisorio.
<i>Belem (nel Portogallo)</i>		(Vacante.)
(Lisbona)		
<i>Belz (nella Bessarabia)</i>	”	Nicolò Negrusz, i. r. vice-console.
(Odessa)		
<i>Bengasi (Tripoli)</i>	”	Herman colonnello, vice-console di S. M. britannica, provvisorio.
<i>Berdianska (sul mare d'Azof)</i>	”	Giovanni Gaspare Ivancich.
(Odessa)		
<i>Bisceglie (Napoli)</i>	”	Pantaleone Monterisi.
<i>Biserta (Tunisi)</i>	”	Giuseppe Costa.
<i>Bombay</i>	”	Enrico Campbell.
<i>Bona in Algeri (Algeri)</i>	”	Celestino Bourgoïn.
<i>Boston (Nuova-York)</i>	”	John Walley Longdon, provvisorio.
<i>Buogia (Algeri)</i>	”	G. M. Troncy, provvisorio.
<i>Boulogne (Havre de Grace)</i>		(Vacante.)
<i>Brest (Bordeaux)</i>	”	L. di Kerjègu.
<i>Brindisi (Napoli)</i>	”	Antonio Leanza.
<i>Burgas (Costantinopoli)</i>	”	Antonio Matcovich, provvisorio.
<i>Caen (Havre de Grace)</i>		(Vacante.)
<i>Caiffa (Bairut)</i>		(Vedi S. Giovanni d'Acri.)
<i>Calais (Havre de Grace)</i>	”	Jacques Leveux.
(ce)		

<i>Calamata</i>		(Vedi Coron.)
<i>Calcutta</i>	Sig. I. I. Wingate.	
<i>Candia (Canea)</i>	"	Giovanni Iitar, provvisorio.
<i>Canton</i>	"	Guglielmo Pustan.
<i>Capoverde</i>		(Vedi S. Giacomo del Capoverde.)
<i>Carloforte (Cagliari)</i>	"	Gregorio Sebastiano Plaisant.
<i>Castellamare (Napoli)</i>	"	Giuseppe Celestino.
<i>Castel-Sardo</i>		(Vedi Tempio.)
<i>Catania (Palermo)</i>	"	Alfio Seuto Tomaselli.
<i>Catanzaro nella Calabria (Napoli)</i>	"	Gregorio Grimaldi.
<i>Cavalla (Salonico)</i>		(Vacante.)
<i>Cefalonia (Corfu)</i>	"	Giorgio Sava.
<i>Cefalù (Palermo)</i>		(Vacante.)
<i>Cervia (Ravenna)</i>	"	Antonio Pignocchi.
<i>Cesenatico (Ancona)</i>	"	Antonio Pistocchi.
<i>Cette (Marsiglia)</i>	"	Pietro Gustavo Augusto Wachter.
<i>Cherbourg (Havre de Grace)</i>		(Vacante.)
<i>Christiansand in Norvegia (Berghen)</i>	"	Ottone Carlo Reinhardt.
<i>Colombo (sull' Isola di Ceylon)</i>	"	Davide Wilson.
<i>Comacchio (Ravenna)</i>	"	Giovanni Feletti.
<i>Cork (Liverpool)</i>	"	Giorgio Newenham Harvey.
<i>Cornetto (Civitavecchia)</i>	"	Giuseppe Dasti.
<i>Corone (Patrasso)</i>	"	Anastasio G. Leonardaritti.
<i>Cotrone (Napoli)</i>	"	Gabriele Berlingieri.
<i>Cove in Irlanda (Liverpool)</i>	"	Guglielmo Deane Seymour.
<i>Cuba</i>		(Vedi St. Jago di Cuba.)
<i>Delfzil (Amsterdam)</i>	"	P. I. Vos.
<i>Denia</i>		(Vacante.)
<i>Diano sul Mare</i>		(Vacante.)
<i>Dieppe (Havre de Grace)</i>	"	Davide Le Canù.
<i>Drontheim in Norvegia (Berghen)</i>	"	Guglielmo Schuren, provvisorio.
<i>Dulcigno (Scutari)</i>		(Vacante.)
<i>Dunkerque (Havre de Grace)</i>	"	Giovanni Adriano Boule Debarre.
<i>Egina</i>		. . . . .
<i>Enos (Internunziata)</i>	"	Giovanni Vivoli.

<i>Eupatoria (Odessa)</i>	Sig. Francesco Bonnet, provvisorio.
<i>Falmouth (Londra)</i>	" Alfredo Fox.
<i>Faro nel Portogallo (Lisbona)</i>	" Giuseppe Codho di Carvalho.
<i>Fecamp (Havre de Grace)</i>	" Giovanni Vittorio Heaunne.
<i>Fermo ovvero Porto di Fermo (Ancona)</i>	" Luigi Pacifico Fiori.
<i>Finale (Genova)</i>	" Giambattista Sanguinetti.
<i>Fiunicino (Civitavecchia)</i>	(Vacante.)
<i>Gaeta (Napoli)</i>	" Ambrogio Venditis.
<i>Gallipoli (negli Stati di Napoli (Napoli))</i>	" Angelo Preve.
<i>Gallipoli (nella Romania) (Internunziatura)</i>	" Gabriele Zumble.
<i>Geltri</i>	(Vedi Villanuova.)
<i>Gerbi (Tunisi)</i>	" Mustafà ben Braim.
<i>Giaffa (Bairut)</i>	" Francesco Damiani, vice-console ad Personam.
<i>Giovenazzo</i>	" Nicolò Scioso.
<i>Giurgevo (Galatz)</i>	. . . . .
<i>Gloucester (Londra)</i>	" William Fox.
<i>Grottamare (Ancona)</i>	" Giambattista Alevi, provvisorio.
<i>Goletta di Tunisi (Tunisi)</i>	" Giuseppe Gaspari.
<i>Golfo di Palmas</i>	(Vedi Isola S. Antioco.)
<i>Giusel-hissar</i>	(Vedi Aidin Giuselhissar.)
<i>Guernsey (Isola (Londra))</i>	" Alberto Carey.
<i>Hammerfest (Tromsøe)</i>	. . . . .
<i>Honfleur</i>	(Vacante.)
<i>Idra</i>	. . . . .
<i>Ineboli</i>	" B. Mantovani, provvisorio.
<i>Isola S. Antioco (Cagliari)</i>	" Antonio Pitzola, provvisorio.
<i>Isola della Maddalena (Cagliari)</i>	" Francesco Susini.
<i>Isola S. Pietro</i>	(Vedi Carloforte.)
<i>Itaca (Corfu)</i>	" Giorgio Zavò.
<i>Ivizza (Barcellona)</i>	" Michele Sorà.

<i>Kitries in Grecia</i> (<i>Patrasso</i>)	(Vacante.)
<i>Larache (Tanger)</i>	Sig. Giuseppe Anselm.
<i>L'Arma</i>	(Vacante.)
<i>Lattachia (Bairut)</i>	. . . . .
<i>Lepanto</i>	(Vacante.)
<i>Licata (Palermo)</i>	(Vacante.)
<i>Limassol (Cipro)</i>	(Vacante.)
<i>Lipari (Palermo)</i>	„ Onofrio Pajno.
<i>Lungone (Isola del- l'Elba) (Livorno)</i>	„ Santo Scotto.
<i>Maddalena</i>	(Vedi Isola della Maddalena.)
<i>Madras</i>	„ John Binny Key.
<i>Magnavacca</i>	(Vedi Comacchio.)
<i>Maina</i>	. . . . .
<i>Manfredonia (Napoli)</i>	„ Pantaleone Cusmai.
<i>Manuara</i>	„ Alessandro Barozzi.
<i>Maone (Barcellona)</i>	„ Spiridione di Ladico.
<i>Marianopoli (Odessa)</i>	„ Giovanni Drascovich.
<i>Marsala (Palermo)</i>	„ Sebastiano Lipari.
<i>Mattaro (Barcellona)</i>	(Vacante.)
<i>Mazzara (Palermo)</i>	„ Giuseppe Gallo.
<i>Melazzo (nella Sici- lia) (Palermo)</i>	„ Antonino Greco.
<i>Metelino (Smirne)</i>	„ Marco Raimondo, provvisorio.
<i>Milo (Sira)</i>	„ Nicolò Brest, provvisorio.
<i>Missolunghi (Patras- so)</i>	(Vacante.)
<i>Modone</i>	(Vedi Navarino.)
<i>Mogador (Tanger)</i>	„ Antonio Montanaro.
<i>Molfetta (Napoli)</i>	„ Ignazio Fontana.
<i>Monopoli (Napoli)</i>	„ Domenico Antonio Martinelli.
<i>Montalto di Castro</i>	„ Baldassare Castiglioni.
(<i>Civitavecchia</i>)	. . . . .
<i>Mostaganem (Algeri)</i>	(Vedi Metelino.)
<i>Mitilene (Smirne)</i>	(Vedi Nauplia.)
<i>Napoli di Romania</i>	(Vedi Missolunghi.)
<i>Natolico</i>	„ Bonifacio Bonafin.
<i>Nauplia (in Grecia)</i> (<i>Atene</i>)	„ Bartolommeo Leoni.
<i>Navarino in Morea</i> (<i>Patrasso</i>)	„ Stefano Papas.
<i>Negroponte (Atene)</i>	(Vedi Coron.)
<i>Nisci</i>	

<i>Ogliastro</i>		(Vedi Tortoli.)
<i>Oneglia (Spiaggia)</i>	Sig.	Girolamo Berio.
(Nizza)		
<i>Oporto (Lisbona)</i>	„	Giovanni Ribeiro Braga, junior.
<i>Orano in Algeri</i>		. . . . .
(Algeri)		
<i>Oristano (Cagliari)</i>	„	Salvatore Carta, f. f.
<i>Ortona (Napoli)</i>		(Vacante.)
<i>Palamos (Barcellona)</i>	„	Nicolò Botet e Bajandas.
<i>Palma sull' Isola di</i>	„	Giacomo Luigi Garau.
<i>Majorca (Barcellona)</i>		
<i>Patti (Palermo)</i>	„	Giuseppe Cappodana.
<i>Penzance (Londra)</i>	„	Riccardo Pearce.
<i>Pescara</i>		(Viene provveduto di Ortona.)
<i>Philippeville (Algeri)</i>		. . . . .
<i>Piombino (Livorno)</i>		. . . . .
<i>Pireo (Atene)</i>		. . . . .
<i>Pirgos e Gastumi</i>	„	P. S. Antipa.
<i>Plymouth (Londra)</i>	„	Tommaso Ware Fox.
<i>Porto-Conte</i>		(Vedi Alghero.)
<i>Porto-Fino (Genova)</i>		(Vacante.)
<i>Porto-Maurizio (Nizza)</i>	„	Carlo Rossi.
<i>Porto-Torre</i>		(Vedi Sassari.)
<i>Portovenere nel Golfo della Spezia (Genova)</i>	„	Giovanni Cappellini.
<i>Portsmouth (Londra)</i>	„	Arnstein van den Bergh.
<i>Pozzalo (Palermo)</i>	„	D. Mariano Avitabile.
<i>Pozzuoli (Napoli)</i>	„	Gaetano Cortese.
<i>Primaro</i>		(Vedi S. Alberto.)
<i>Rabat (Tanger)</i>	„	Jose Benator.
<i>Ramsgate (Londra)</i>	„	Edoardo Hodges.
<i>Reggio di Calabria</i>	„	Salvatore Rognetta.
(Napoli)		
<i>Rettimo (Alessandria)</i>	„	Emilio Barbieri, provvisorio.
<i>Rimini (Ancona)</i>	„	Gaetano Aducci.
<i>Rodosto (Costantinopoli)</i>	„	Stefano Rizzi.
<i>Rosas (Barcellona)</i>		(Vacante.)
<i>Rouen (Havre de Grace)</i>	„	Pimont.
<i>Saffy (Tanger)</i>	„	G. B. Gambaro.

<i>Salerno (Napoli)</i>	Sig. Enrico Bellelli.
<i>Samos (Smirne)</i>	" Gerasimo Crassan.
<i>Samsun (Trebisonda)</i>	"
<i>S. Alberto (Ravenna)</i>	" Angelo Guerini.
<i>S. Antioco</i>	(Vedi Isola S. Antioco.)
<i>S. Giacomo del Capo-Verde (Isola) (Lisbona)</i>	" Ambrogio Gomez di Carvalho, f. f.
<i>S. Giovanni d'Acri (Bairut)</i>	" M. Antonio Scopinich.
<i>S. Giovanni di Medua (Scutarì)</i>	(Vacante.)
<i>S. Jago di Cuba</i>	" Stillmer Illario Grafstedt.
<i>S. Maura (Corfù)</i>	(Vacante.)
<i>S. Pola (Alicante)</i>	"
<i>S. Remo (Nizza)</i>	" Giovanni Capoduro.
<i>S. Valery-en-Somme (Havre de Grace)</i>	" Giovanni Francesco Ricot.
<i>S. Valery-en-Caux (Havre de Grace)</i>	" Giovanni Augusto Rigoult.
<i>Santorino (Sira)</i>	" Nicolò G. Delenda.
<i>Sapienze</i>	(Vedi Navarino.)
<i>Sassari (Cagliari)</i>	" Sebastiano Brusco, provvisorio.
<i>Savannato (nello Stato di Giorgia) (Nuova-York)</i>	(Vacante.)
<i>Savona (Genova)</i>	" Giacomo Ricci, f. f.
<i>Scardamula in Grecia</i>	(Vedi Kitries.)
<i>Sciacca (Palermo)</i>	" Giuseppe Imbornone Gallo.
<i>Seres (Salonico)</i>	" Giovanni Sponti.
<i>Setubal (Lisbona)</i>	" Giovanni Esteves de Carvalho.
<i>Sfaxi (Tunisi)</i>	" Giovanni Cucirolo.
<i>Sicata</i>	" Antonio di Marco, provvisorio.
<i>Singapore</i>	" Lewis Fraser.
<i>Sinope (Trebisonda)</i>	" Pietro Mercenier.
<i>Siracusa (Palermo)</i>	" Giambattista Buffardeci.
<i>Siviglia (Cadice)</i>	(Vacante.)
<i>Spezia</i>	(Vedi Portovenere.)
<i>Stanchio (Smirne)</i>	" D. D' Avenat, provvisorio.
<i>Stavanger in Norvegia</i>	" Gabriele Kjelland, provvisorio.
<i>Suez (Alessandria)</i>	" Nicolò Costa, provvisorio.
<i>Susa Tunisi</i>	" Giambattista Mainetto.
<i>Svinemünde (Stettino)</i>	" Enrico Adermann.

<i>Taranto (Napoli)</i>	Sig. Giacomo Guardone.
<i>Tebe</i>	.....
<i>Tempio (per il Golfo di Terranuova) (Cagliari)</i>	„ Giambattista Devoto, provvisorio.
<i>Tenedos Isola (Costantinopoli)</i>	„ Costantino Burelli.
<i>Teodosia in Russia (Odessa)</i>	„ Felice Lagorio.
<i>Terceira (Lisbona)</i>	„ Filippo Dart.
<i>Terracina (Civitavecchia)</i>	„ Lorenzo Mattias.
<i>Tetuan (Tanger)</i>	(Vacante.)
<i>Texel (Amsterdam)</i>	(Vacante.)
<i>Tolone (Marsiglia)</i>	(Vacante.)
<i>Torrevecchia</i>	(Viene provv. da quello di Alicante.)
<i>Tortoli (Cagliari)</i>	.....
<i>Trani (Napoli)</i>	„ Domenico Tommaso Quartodipallo.
<i>Tschesme</i>	(Vedi Cesmè, vice-consolato.)
<i>Tscheran</i>	(Vedi Tetuan.)
<i>Tultscha (Galatz)</i>	„ Lodovico Dubravcich.
<i>Valona (Durazzo)</i>	(Vacante.)
<i>Varignano</i>	(Vedi Portovenere.)
<i>Vasto (Napoli)</i>	„ Lodovico Genova, f. f.
<i>Vigo (Corogna)</i>	„ Manuele Barcena.
<i>Villanova (Barcellona)</i>	„ Mariano Ferran.
<i>Vinaroz (Barcellona)</i>	„ Mayo.
<i>Widdin (Galatz)</i>	„ Marco Dobroslavich.
<i>Xeres (Cadice)</i>	(Vacante.)
<i>Zea (Sira)</i>	„ Basilio Aristeo.

**Consoli, ed Agenti delle Potenze estere,
residenti in Trieste.**

<i>America (Stati-Uniti del Nord)</i>	Sig. Edoardo Warrens, console; <i>contrada Ss. Martiri, 1854.</i>
	„ Cristiano Mattia Schröder, agente.
<i>Annover</i>	„ Enrico Bynner, console; <i>contrada della nuova Sanità, 1405.</i>

- Anseatiche Città di Sig.* Giuseppe Prey, console; *contrada*
Amburgo, Brema e della Caserma, 914.
Lubecca
- Assia (Granducato)* „ Adolfo Böckmann, console; *contrada*
del Torrente, 1196.
- Assia (Elettorato)* „ Elio Morpurgo, cavaliere dell'ordine
reale greco del Salvatore, console;
piazza S. Giacomo, 657.
- Baden* „ Ermano Lutteroth, cavaliere dell'or-
dine badese del Leone di Zähring,
console; *contrada del Lazzaretto*
vecchio, 1029.
- Baviera* „ Giorgio E. Gwinner, console; *con-*
trada Madonna del mare, 1131.
- Belgio* „ Jacopo Nicolao Craigher, console;
contrada S. Pelagio, 1500.
„ Francesco Nüsterer, vice-console.
- Brasile* „ Joachino Pereira Vianna de Lima,
console generale per tutti i porti
dell' Austria sull' Adriatico.
„ Cesare Sauvan Vianna de Lima, vice-
console; *contrada del Lazzaretto*
vecchio, 1862.
- Brunswick (Ducato)* „ Salomone nobile di Parente, cava-
liere dell'ordine ducale del Leone
di Brunswick, console generale per
Trieste, Venezia e Fiume; *contrada*
del Corso, 609.
- Danimarca* „ Giuseppe Federico Renner d' Oester-
reicher, cavaliere dell'ordine reale
danese di Danebrog, console gene-
rale per Trieste e Fiume; *contrada*
della Dogana, 903.
- Francia* „ Gabriele di Lespada, console.
Francoforte sul Meno „ Giovanni Giuseppe Antonio Brenta-
no, console; *contrada Ss. Martiri,*
1424.
- Grecia* „ Demetrio Pappiolachi, console.
Inghilterra „ Giorgio Dawkins, console generale
pel Regno Lombardo-Veneto, e per
gli altri Domini austriaci sulle co-
ste dell' Adriatico.
„ Henry Raven, vice-console.

- Lucca* Sig. Francesco Gagliardo, cavaliere dell'ordine reale sardo de' Ss. Maurizio e Lazzaro, agente; *contrada Wouxbhall, 984.*
- Mecklenburg-Schwerin* „ Ermano Lutteroth, console; pagina 160.
- Modena* „ Giuseppe Federico Renner d'Osterreich, agente; pag. 160. (Vacante.)
- Napoli* „ Vincenzo d'Auria, vice-console.
- Nassau (Ducato)* „ Salomone nobile di Parente, console; pag. 160.
- Oldenburgo* „ Giulio Guèbhard, console; *contrada della Dogana, 903.*
- Paesi Bassi* „ Daniele Pietro Dutlh, console generale; *contrada Ss. Martiri 1018.*
- Perù (Repubblica)* „ Agostino Calvo, console; *piazza della Valle, 1716.*
- Portogallo*
- Prussia* „ Ermano Lutteroth, console; pagina 160.
- Russia* „ Paolo conte Cassini, consigliere onorario di Sua Maestà l'imperatore di Russia, console; *contrada del Lazzaretto vecchio 1707.*
- „ Andrea Michelli, vice-console.
- Sardegna* „ Francesco Gagliardo, console; vedi sopra.
- Sassonia* „ G. G. Sartorio, cavaliere della croce dell'ordine reale sassone del Merito civile e regio consigliere di camera, console; *contrada S. Giorgio 1330.*
- Spagna* „ Michele Sebastiano Villar, vice-console; *piazza della Valle, 1716.*
- Stato Pontificio* „ Antonio Dr. Zamboni cavaliere dell'ordine pontificio di S. Gregorio e di S. Silvestro, console generale; *contrada del Canal grande, 800.*
- Svezia e Norvegia* „ Giacomo Konow, console; *contrada Jeppa, 1140.*

- Swizzera** Sig. Francesco Falkner, console; *contra-
da del Lazzaretto vecchio, 1036.*
- Toscana** Bartolommeo di Hochkofler, console
generale per la città e porto-franco
di Trieste, e per l' antico Litorale;
contrada Cavana, 1056.
- Turchia** Spiridione Cazzaiti, console.
- Wirttemberga**

ISTITUTO DI PENSIONI

per gl' impiegati della Società di Navigazione a vapore del Lloyd austriaco.

§ 1. Scopo.

È scopo dell' associazione di procurare ai suoi membri, alle loro vedove ed orfani il godimento di pensioni o di soccorsi.

§ 2. Accessione.

Ogni impiegato che percepisce dalla Società un emolumento settimanale, mensile od annuo, deve entrare nell' associazione, ammenochè il Consiglio di Amministrazione per motivi speciali non ne lo avesse in parte o del tutto esonerato.

§ 3. Contribuzioni.

Le contribuzioni ordinarie consistono nel 3 % sull' emolumento degl' impiegati nominati dal Consiglio di Amministrazione e nel 2 % sulla paga di quelli che vennero impiegati nelle officine ed a bordo dall' Inspettore o dai Capitani. Gli ammogliati pagano il 4 in luogo del 3 ed il 2½ in luogo del 2 %. Queste contribuzioni saranno trattenute sul pagamento degli emolumenti per essere assegnate al fondo pensioni. Se l' emolumento di un impiegato eccedesse la somma

di f. 1500 annui, si preleverà la contribuzione sua soltanto in ragione di questo importo. Il mantenimento a bordo sarà valutato a prezzo fisso e calcolato in aggiunta alla paga.

Le contribuzioni straordinarie consistono :

- | | | |
|---|---|--|
| <p>a) nel 25% di trattenuta sull' emolumento del primo anno di ogni nuovo impiego, *</p> <p>b) nel 50 % di trattenuta su ogni aumento di paga per il primo anno, **</p> | } | <p>a carico degli impiegati nominati dal Consiglio di Amministrazione, e queste contribuzioni straordinarie possono scontarsi in ragione di 1 % al mese;</p> |
|---|---|--|
- c) nelle multe che infligge il Consiglio di Amministrazione per trasgressioni degli impiegati;
- d) nei diffalchi per congedi temporari, che saranno fissati dal Consiglio di Amministrazione;
- e) nei legati e donazioni;
- f) nei sussidi che potranno eventualmente assegnarsi al fondo pensioni dal Congresso generale della Società;
- g) nel frutto-interesse dei capitali dell' associazione stessa.

§ 4. Pensioni.

Ogni membro dell' associazione avrà diritto alla pensione, se, dopo aver servito alla Società pel corso di 10 anni non interrotti dal giorno della prima sua contribuzione in poi, si troverà colpito da un' infermità tale, che per decisione del Consiglio di Amministrazione non possa continuare nell' esercizio del suo impiego; — oppure se per un disgraziato accidente divenisse inabile all' impiego, anche prima dell' espiro di 10 anni di servizio. — Gl' impiegati che si trovano attualmente

Spiegazioni.

* Un nuovo impiegato presso la Società riceve subito o dopo qualche tempo p. e. un emolumento di f. 200 annui. Ebbene, su questo emolumento esso deve pagare per una volta tanto il 25 % con f. 50 e più la contribuzione ordinaria.

** L' emolumento di un impiegato viene aumentato p. e. da f. 400 a f. 500 annui. Su questo aumento di f. 100 deve esso pagare una volta tanto il 50 % con f. 50.

in servizio, potranno farsi valutare il tempo del loro servizio, pagando postecipatamente la rispettiva ordinaria contribuzione, allorchè entrano nell'associazione. Questo pagamento postecipato non eccederà però il 25 % dell'annuo emolumento, e potrà eseguirsi in rate mensili di 1 % *. La pensione sarà calcolata sull'importo dell'emolumento, su cui in ultimo si trattenne la contribuzione ordinaria e sul tempo di servizio, cioè: con meno di 10 anni di servizio non si può ottenere veruna pensione, eccettuati casi di disgrazia (§ 4);

da 10 a 15 anni di servizio esclusivo	$\frac{1}{4}$
" 15 " 20 " " "	$\frac{1}{3}$
" 20 " 25 " " "	$\frac{1}{2}$
" 25 in su " " "	$\frac{2}{3}$

dell'annuo emolumento, che pagherà il fondo pensioni in rate mensili postecipate alla fine di ogni mese. Nessuna pensione può eccedere l'importo di Mille fiorini di Convenzione. Se un impiegato avente diritto alla pensione, anzichè ricevere la sua dimissione, venisse conservato in servizio dal Consiglio di Amministrazione con un appuntamento minore, — un tale impiegato godrà soltanto di mezza pensione fintanto che percepirà paga, ma cessata questa riceverà l'intera pensione.

§ 5. Vedove.

Hanno diritto alla pensione quelle vedove soltanto, che furono maritate col defunto impiegato avente diritto a pensione, durante almeno due anni compiti e sempre che non si rimaritino. — Ammogliandosi un impiegato che ha diritto a pensione dopo compita l'età di 50 anni, la di lui vedova non avrà diritto a pensione che dopo un matrimonio di 5 anni

* Un impiegato che conta già 10 anni di servizio desidera di farsi valutare questo tempo. Essendo ammogliato e nominato dal Consiglio dovrebbe contribuire il 4 % a tenore del § 3 sull'emolumento p. e. di f. 600, quindi per 10 anni in tutto 40 % ossia f. 240. Ebbene, invece del 40 % pagherà soltanto il 25 % con f. 150 e questi in 25 rate mensili ognuna di 1 % ossia f. 6.

compiti. Ammogliandosi un impiegato già pensionato, la vedova sua avrà titolo a pensione. Le pensioni delle vedove importeranno, in dipendenza del tempo di servizio del marito loro, da 10 a 20 anni esclusivamente il $\frac{1}{4}$ e da 20 anni in poi $\frac{1}{3}$ dell' annuo soldo del defunto impiegato abilitato alla pensione. Più di f. 500 di Convenzione non può importare la pensione di una vedova. La vedova che trovasi giudizialmente separata dal marito al momento del suo decesso, non ha diritto a pensione.

§ 6. Orfani.

L'Istituto pensioni deve soccorrere per lo stretto necessario gli orfani di un impiegato avente diritto a pensione oppure già pensionato, e ciò fino alla compiuta loro età di 15 anni. Deve darsi cura inoltre di procurar loro un sostentamento per poter far cessare il soccorso. Le contribuzioni versate dal padre nel fondo pensioni daranno la norma per l'importo del soccorso.

§ 7. Decadenza dal diritto a pensione.

Ogni impiegato membro dell'associazione, che per qualsiasi motivo venisse licenziato dal Consiglio di Amministrazione, oppure che domandasse ed ottenesse la sua dimissione, perde ogni e qualunque diritto alla pensione per sè, sua vedova e suoi orfani, e perde pure ogni e qualunque diritto al rimborso di quanto contribuì al fondo pensioni. — Dichiarando il Consiglio di Amministrazione che la dimissione abbia avuto luogo senza colpa del rispettivo impiegato, in tale caso gli si dovrà restituire la metà di quanto contribuì, però senza calcolare interesse. Pensionati maschi o femmine che commettesero un delitto, perdono il godimento della loro pensione, e caso mai incorressero in una grave trasgressione di polizia, l'Amministrazione del fondo pensioni potrà totalmente o temporariamente ritirare o ridurre l'importo della goduta pensione.

§ 8. Patrimonio dell' Istituto.

Il cassiere della Società amministra il patrimonio del fondo pensioni e dovrà aver cura per l'impiego sicuro e fruttante dei capitali sotto la sorveglianza e dietro le disposizioni del Consiglio di Amministrazione.

§ 9. Amministrazione.

L'Amministrazione del fondo pensioni si comporrà sotto la presidenza del segretario della Società, dell'ispettore tecnico, del registratore, di un capitano, un macchinista ed un basso ufficiale del corpo di marina, ai quali si aggiungerà un impiegato della Società come attuario. Questi 7 membri amministranti, dei quali 5 almeno devono assistere ad ogni seduta, decideranno a maggioranza di voti tutti gli affari dell'associazione, esamineranno ed approveranno i conti del cassiere e prescriveranno le norme necessarie per la liquidazione delle pensioni e dei soccorsi. — Tutte le decisioni dell'Amministrazione del fondo pensioni dovranno sottoporsi mediante il segretario all'approvazione del Consiglio di Amministrazione e dopo ottenuta questa divengono obbligatorie per tutt' i membri dell' associazione. Il Consiglio di Amministrazione ha il diritto di prescrivere nuove norme o di modificarle dopo inteso il parere dell' Amministrazione del fondo pensioni. Qualunque lagnanza riguardo le decisioni dell' Amministrazione del fondo pensioni verrà decisa inappellabilmente dal Consiglio di Amministrazione.

§ 10. Scioglimento dell' Istituto.

Per il caso che dovesse cessare l' istituto pensioni, si dovranno primieramente impiegare i capitali esistenti per liberarsi dalle pensioni in corso ed il residuo dovrà ripartirsi fra i membri dell' associazione ancora viventi in ragione delle rispettive loro contribuzioni.

Articolo addizionale.

Il Consiglio di Amministrazione si è arreso con piacere al desiderio della Delegazione del Lloyd austriaco di far par-

tecipare all'istituto pensioni gl'impiegati da lei dipendenti, dappoichè il numero maggiore dei partecipanti ne accresce l'utilità per tutti, nel tempo istesso che consolida l'unione reciprocamente utile fra tutti gli addetti allo stabilimento. A tale effetto si aggiungono all'Amministrazione del fondo pensioni il Segretario della Delegazione, il Capo Redattore dei Giornali ed il Fattore della tipografia, ed in conseguenza l'Amministrazione del fondo pensioni si comporrà di dieci membri.

I diritti spettanti al Consiglio di Amministrazione in forza dei §§ 2, 3, 4 e 7, spetteranno pure alla Delegazione in quanto e se concernono un impiegato da lei dipendente. Le graduazioni stabilite dal § 3 per le contribuzioni ordinarie si applicano pure alle persone impiegate tanto dalla Delegazione quanto dal Segretario o dal Fattore. Finalmente promette la Delegazione del Lloyd austriaco di associarsi possibilmente alle contribuzioni straordinarie menzionate al § 3 lettera *f* in proporzione dei versamenti dei reciproci contribuenti.

TRIESTE, 1.^o Gennaio 1848.

L'istituzione di un sì saggio provvedimento può ben facile esser da qualunque apprezzata. Per poter però co' fatti spiegare più efficacemente i vantaggi da essa portati offriamo a' nostri lettori il secondo riassuntivo Bilancio dell'Istituto Pensioni redatto per l'anno 1849 prossimo decorso.

Bilancio per l'anno 1849.

Anche nel II. anno di sua gestione l'Istituto Pensioni del Lloyd Austriaco può offrire favorevoli risultati di un maggior incremento nel fondo in confronto dell'anno scorso, come osservasi nel seguente

PROSPETTO.

Alla fine di Dicembre del decorso 1848 rimanevano

associati al fondo pensioni contribuenti . . . N.º 1179
che poi nel corso dell'anno 1849 aumentarono di . . . „ 127

in guisa che nell'anno 1849 gli associati contribuenti furono N.º 1306

Di questi morirono 34; e li rimanenti 1272
erano impiegati alla fine dell'anno 1849, cioè:

N.º	674	individui	al servizio	dei Piroscafi	
„	443	„	„	dell' Arsenal	
„	99	„	„	della Cancelleria ed Agenzie, e	
„	56	„	„	della III.ª Sezione e Tipografia.	

Gl' introiti dell' Istituto Pensioni in confronto
dell' anno 1848 di f. 29388. 48
ascesero nell' anno 1849 alla somma di f. 34169. 57
e componevansi dei fattori seguenti:

f.	16021.	12	per contribuzioni mensili ordinarie
„	8501.	38	per contribuzione straordinaria di quei contribuenti che si fecero valutare il tempo dell' anteriore servizio
„	2617.	26	per tasse sugli emolumenti di nuovi impiegati
„	1390.	1	per tasse sugli aumenti di paga avvenuti nel corso dell' anno
„	88.	40	per tasse di congedi temporari
„	411.	52	per multe inflitte a beneficio dell' Istituto
„	3000.	—	per il sussidio annuo corrisposto dalla Spettabile Società di navigazione a vapore del Lloyd austriaco.
„	2139.	8	per gl' interessi dei fondi di mano in mano impiegati

f. 34169. 57.

Di confronto a quest' introito, l' Esito dell' Istituto pensioni, che nel primo anno fu di f. 196. 20
coll' aggravio di una sola pensione, nell' anno 1849
con 5 pensioni a suo carico ascese a „ 1104. 18

che sono :

alla vedova del fuochista Migliorini	f. 120. —
” ” Capitano Meksa	” 375. —
” ” Tenente Piloto Delmonte	” 210. —
” ” Ragioniere Moritsch 2 rate	” 62. 30
al Timoniere Scarpa 2 rate	” 14. —
	<hr/>
	f. 781. 30
per spese di libri e stampe	” 77. 20
ed il pareggio in rimborsi di tasse a contribuenti che furono licenziati dal servizio del Lloyd austriaco, e quindi esclusi dall'Istituto pen- sioni	” 245. 28
	<hr/>
	f. 1104. 18

Dagli introiti sopra dimostrati nei due anni 1848 e 1849, dedotto l'Esito indicato, risulta, che alla fine di dicembre 1849 l'Istituto Pensioni del Lloyd austriaco possedeva un fondo Capitale di f. 62258. 7 il quale fu posto a frutto ed investito in

N. 61 Obbligazioni di prestito della Società di Navi- gazione a Vapore del Lloyd au- striaco, aventi il diritto di prio- rità su tutto l'asse della Società, da f. 1000 l'una fruttante l'inte- resse del 5% annuo f. 61000. —	
” 2 dette da f. 500 fruttante l'interesse come so- pra	” 1000. —
” 1 detta da f. 250 fruttante l'interesse come so- pra	” 250. —
ed in Cassa effettiva al 31 dicembre 1849	” 8. 7

Importo Capitale di . . f. 62,258. 7

Sebbene l'Istituto abbia a deplorare 34 vittime rapite nel suo personale dal cholera morbus ed altre malattie nel corso dell'anno 1849, pertanto non ebbe a trovarsi colpito

di più di 3 Pensioni a peso del suo fondo; cioè

alla vedova del Ragioniere Moritsch di f. 375 annui	
alla vedova del Macchinista Berri	„ „ 180 „
al Timoniere Scarpa	„ „ 84 „

i quali fruiscono già il beneficio della pensione in conformità ai paragrafi 4 e 5 degli Statuti.

Da questi dati, che l'Amministrazione dell'Istituto Pensioni del Lloyd austriaco ascrive a sua soddisfazione di poter pubblicare nel II.^{do} anno di sua attività, risulta una prova ben evidente e rassicurante pegli Impiegati del Lloyd austriaco sulla sorte propria e non meno delle loro famiglie in età avanzata, o se per disgrazia si rendessero inabili al servizio.

TRIESTE li 31 Dicembre 1849.

MISCELLANEA



di più di 3 pensioni a peso del suo fondo; cioè
 alla vedova del Capitano Marchese di F. 378 anni
 alla vedova del Macchinista Ferr.
 al Tenente Scarp.
 180
 81

i quali fruiscono già il beneficio della pensione in conformità
 ai paragrafi 4 e 5 degli Statuti.

Da questi dati, che l'Amministrazione dell'Istituto Pen-
 sioni del Lloyd austriaco scrive a sua soddisfazione di poter
 pubblicare nel B. anno di sua attività, risulta una prova
 ben evidente e rassicurante degli interessi del Lloyd austriaco
 sulla sorte propria e non meno delle loro famiglie in età a-
 vanzata, o se per disgrazia si rendessero invalidi al servizio.

TRISTE il 31 Dicembre 1849.

DESCRIZIONE

DI FASCICOLI

DI QUESTI E QUELLI

MISCELLANEE.

MISCELLANEE.

DESCRIZIONE

DEI BASTIMENTI

da Guerra e Mercantili.

Il bastimento è un ambiente galleggiante che serve nei viaggi marittimi per il trasporto delle merci, o per proteggere i diritti delle nazioni.

La costruzione di questa macchina è in generale composta di una ossatura di legno forte e consistente conformata a guisa delle costole umane, rivestita esternamente di grosse assi nominate *maggieri*. La parte anteriore porta il nome di *prora*, e la posteriore di *poppa*. Alcuni palchi, quasi orizzontali, detti *ponti* o *coperte*, il di cui numero dipende dalla grandezza del naviglio, servono a dividere lo spazio interno del vaso in più parti, come pure a tenere riunite le pareti laterali del bastimento. — I piccoli navigli non hanno che una coperta la quale ripara tutto l'interno dall'ingresso delle onde e della pioggia, e nello stesso tempo serve ai naviganti per camminare liberamente, ed eseguire le manovre. I bastimenti mercantili hanno d'ordinario due ponti: il più basso si nomina *falso ponte*, e il superiore *coperta*.

Nei bastimenti da guerra i *ponti* debbono essere molto solidi essendo che sostengono d'ambi i lati un certo numero di cannoni i quali poi sporgono in parte fuori del corpo per alcuni fori di forma quasi quadrata nominati *portelli*.

Dicesi *primo ponte* quello più basso che porta l'artiglieria — *secondo ponte* il superiore, e così di seguito. — I *Vascelli* più grandi di linea ne hanno tre con batterie complete. — Il *falso ponte*, ch'è situato al di sotto del primo, in ogni bastimento da guerra serve soltanto per racchiudere lo spazio destinato agli alloggiamenti dell'equipaggio. — Le *Fregate* e *Vascelli* hanno il ponte superiore coperto nell'estremità con due ponti minori: il posteriore di questi si chiama *Cassero*, e l'anteriore *Castello*, e sopra ognuno di essi vi sono alcuni pezzi di cannone; d'ordinario questi piccoli ponti sono riuniti fra loro lateralmente con uno stretto passaggio che nominasi *pass'avanti*, per cui sembra vedere un sol ponte con una grande apertura nel mezzo; è però facile accorgersi della differenza, essendochè la batteria non è continuata dalla poppa sino alla prora; finalmente al di sopra del *Cassero*, i *Vascelli* hanno ancora un piccolo palco nominato *Casseretto*.

I bastimenti portano in genere tre o due alberi verticali o poco inclinati, oltre un albero quasi orizzontale che tengono da prora indistintamente: tali alberi sono composti di più pezzi congegnati uno sopra l'altro, e qualche volta ancora di un pezzo solo se la grandezza del bastimento non esige maggiori dimensioni di quelle che può somministrare la natura.

Gli alberi servono a sostenere degli altri legni (*pennoni*) che si distendono orizzontalmente, e ad essi si annodano le vele,

La nomenclatura dell'*alberatura* serve di base a quella dei *pennoni* e delle vele, ed è perciò necessario di conoscerla in preferenza.

La figura 1. rappresenta un bastimento a tre alberi verticali ed i seguenti nomi servono a distinguerli:

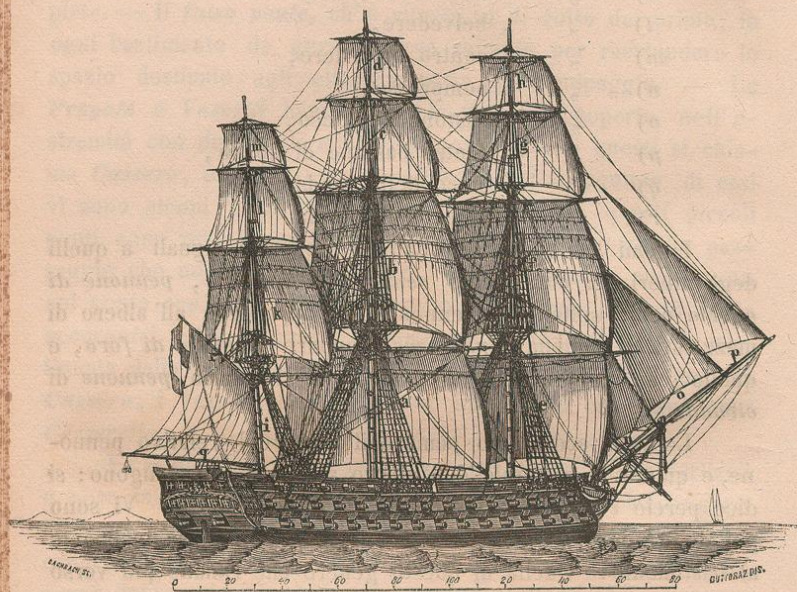
- a) Albero di maestra,
- b) „ „ gabbia,
- c) „ „ pappafico di maestra,
- d) „ „ contro pappafico di maestra,
- e) „ „ trinchetto,
- f) „ „ parochetto,
- g) „ „ pappafico di trinchetto,

- h) Albero di contro pappafico di trinchetto,
 i) " " mezzana,
 k) " " contro mezzana,
 l) " " belvedere,
 m) " " contro belvedere,
 n) " " bompresso,
 o) " " bastone di flocco,
 p) " " contro bastone di flocco,
 q) " " picco della randa,
 r) " " boma della randa.

I nomi dei *pennoni* sono in generale uguali a quelli degli alberi per cui si dice *pennone di maestra*, *pennone di gabbia* ecc.; soltanto il pennone che appartiene all'albero di mezzana, si nomina *verga-secca* oppure *pennone di foro*, e quello che resta appeso al *bompresso* si chiama *pennone di civada*.

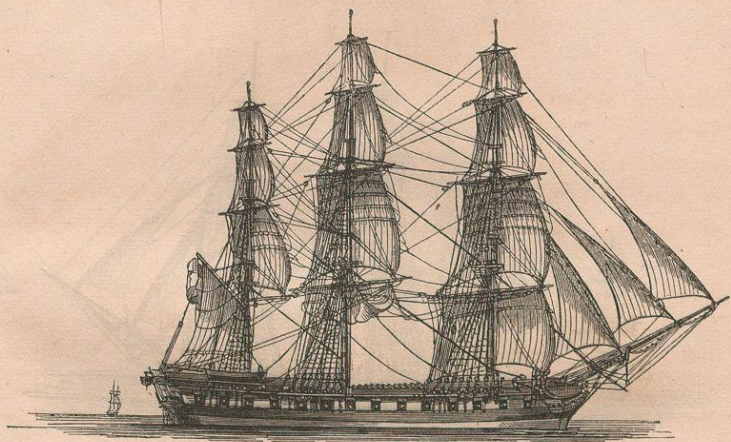
Le vele acquistano sempre il nome del relativo pennone, e quindi in generale dell'albero al quale appartengono: si dice perciò *vela di maestra*, *vela di trinchetto* ecc. Vi sono poi delle vele sostenute da pennoni disposti longitudinalmente al bastimento: Quella di questo genere che rimane più verso poppa si appella *randa*, ed è annodata superiormente ad un pennoncino denominato *picco della randa* ed inferiormente ad un altro pennone che si addomanda *boma della randa*, come si scorge più sopra. Se fra gli alberi si trovano altre vele simili alla randa, esse prendono il nome di *ghissi*: finalmente i flocchi sono vele triangolari che rimangono da prora fermate al *bompresso* od al *bastone di flocco*. Se il bastimento non avesse che due alberi soltanto, in quel caso quello da poppa, ch'è il grande, acquista i nomi che appartengono a quello di mezzo nella snotadura a tre alberi: gli altri conservano gli stessi nomi.

I nomi dei bastimenti dipendono da diverse cause, cioè a dire, artiglieria in numero o in calibro; alberatura; velatura; grandezza ecc. — Noi indicheremo i principali con i caratteri che servono a distinguerli.



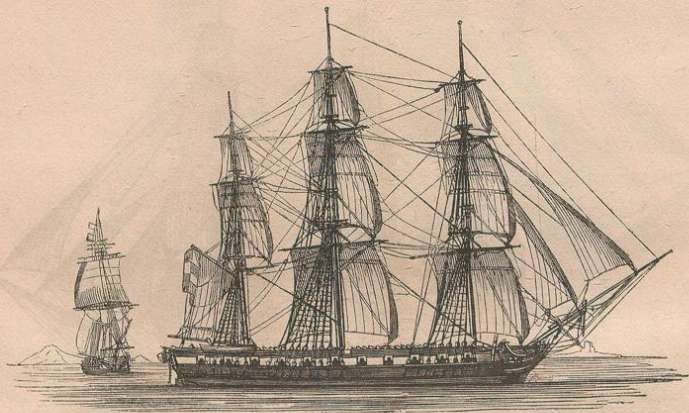
Vascello. — Vaisseau. — Ship of the line. — Linienschiff. — Βασίλο
(anche *διζοτον*, se è a due ponti: se a tre ponti *τριζοτον*).

Vascelli di linea. Sono i più grandi bastimenti che si costruirono; hanno tre alberi verticali, e portano due o tre batterie complete, senza comprendere quelle del cassero e del castello. Si dice perciò *Vascello a tre ponti*: *Vascello a due ponti*. Alcune volte ancora si distinguono i vascelli dal numero dei cannoni: sembra che tutte le nazioni si sieno accordate nello stabilire l'artiglieria dei vascelli facendoli portare 74, 80, 120, 140 cannoni: le due prime classi hanno due ponti, e le ultime tre. Nella prima batteria e nel centro del bastimento si accostuma di collocare alcuni pezzi di grosso calibro alla Paixhans. *La lunghezza di un Vascello è circa di 180 piedi (parisi)*



Fregata. — Frégate. — Frigate. — die Fregatte. — Φρεγάτα.

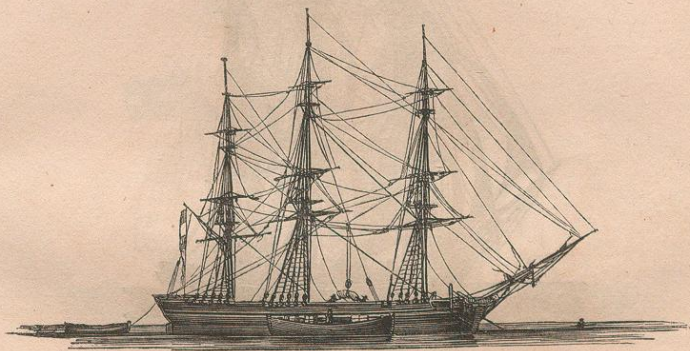
Fregata. Bastimento da guerra a tre alberi verticali con un solo ponte, e una batteria intiera, con un cassero ed un castello forniti di cannoni. — A giorni nostri si veggono delle fregate con due ponti e due batterie, una coperta e la superiore scoperta, però senza cassero e castello. Le fregate si distinguono dal numero dei cannoni che portano o dal calibro dei medesimi. — Le più comuni sono quelle che hanno 44 cannoni del calibro da 24, ma le più moderne ne hanno 60 del calibro di 30. Lunghezza d'una fregata piedi 140 circa. Il miglior bastimento da guerra, per il comportamento in mare è certamente la fregata, per cui essa è preferibile a qualunque altro naviglio tanto riguardo alla sicurezza come alla sollecitudine dei viaggi.



Corvetta. - Corv tte. - Sloop of war. - Korvette. - Κορβ τα.

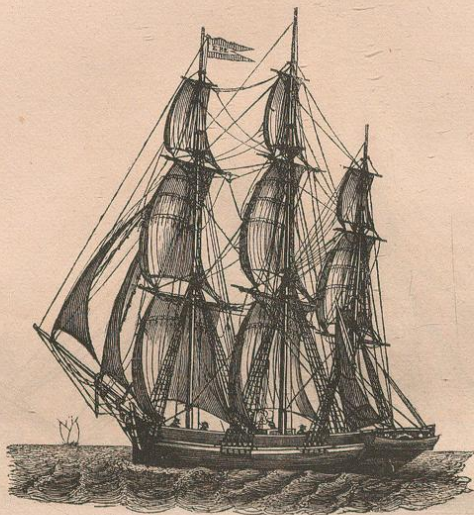
Corvetta. Piccola fregata con una batteria completa coperta o scoperta. Il numero dei cannoni non   maggiore di 36 del calibro di 12 a 18. In oggi si fanno delle *Corvette bombardiere* che portano 24 cannoni di grosso calibro, la di cui costruzione e la loro forza opportunamente convengono al mare ed alla guerra. Lunghezza piedi 128 circa.

Gabarra. Allorquando un bastimento da guerra si destina al trasporto di oggetti d'armo, di viveri, di merci, gli si d  il nome di Gabarra. — D'ordinario tali navigli sono dimessi dal servizio attivo per difetti di costruzione o per vetust . Portano pochi pezzi di cannone, e possono essere assomigliati alle navi mercantili.



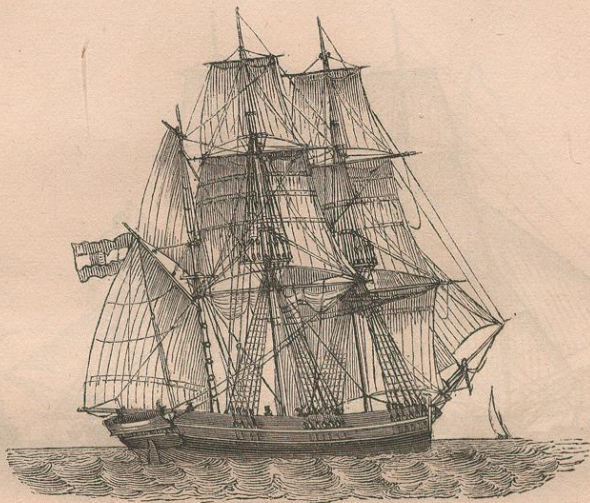
Nave. — Trois-Mâts. — Ship. — Schiff oder Dreimaster. — Νόβε.

Nave. Benchè la parola nave sia generica e possa perciò applicarsi a tutti i bastimenti che portano tre alberi verticali completi, pure i marinì sogliono così chiamare soltanto i bastimenti mercantili a tre alberi. — Il genere di costruzione d'una tal specie di bastimenti è d'ordinario di portata, essendo questo principalmente il loro scopo. — Lunghezza piedi 110 circa.



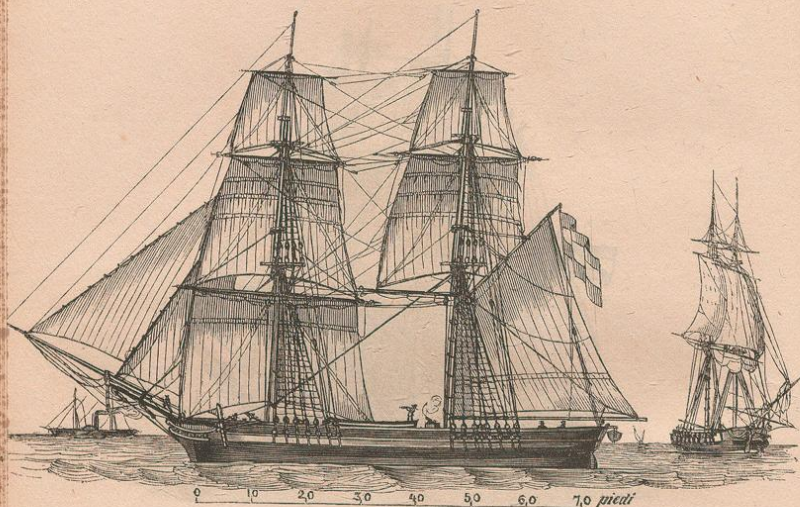
Polacca. — Polacre. — Polacre. — Po aker. — Γαβάρρα.

Polacca. Ha tre alberi come le navi, ma in luogo di averli composti, come fu indicato nella nomenclatura su citata, essi sono tutti di un pezzo, per cui non possono essere molto grandi nè riescono molto sicuri in una tempesta per essere difficile il sostituire gli alberi che si rompono. Lunghezza piedi 90.



Barc (Bric a Palo). — Trois-Mâts-Barque. — Bark. — Barke. — Μπάρα.

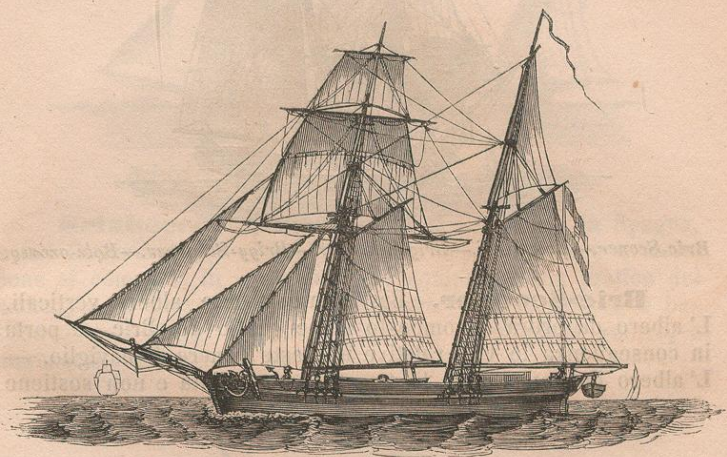
Barc. Bastimento a tre alberi, dei quali quello di maestra e quello di trinchetto sono eguali alle navi, ma l'albero di mezzana non è completo, cioè a dire egli è d'un pezzo solo, e porta solamente la randa. Lunghezza piedi 90 circa.



Bric. — Brick. — Brig. — Brigg. — Бригов.

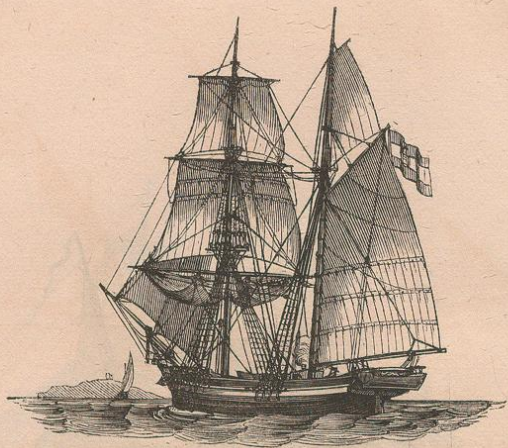
Bric. Bastimento che porta due alberi completi verticali, o poco inclinati da poppa: ve ne sono da guerra e mercantili. I primi differiscono dai secondi semplicemente nella forma del corpo, avendo essi per oggetto la forza delle armi e la celerità, mentre gli altri domandano la portata di preferenza ad ogni altra qualità. Lunghezza 60 piedi circa.

Brigantino. La velatura del Brigantino è perfettamente uguale a quella dei Bric, ma gli alberi sono tutti di un pezzo per cui diconsi *matati a piplé*.



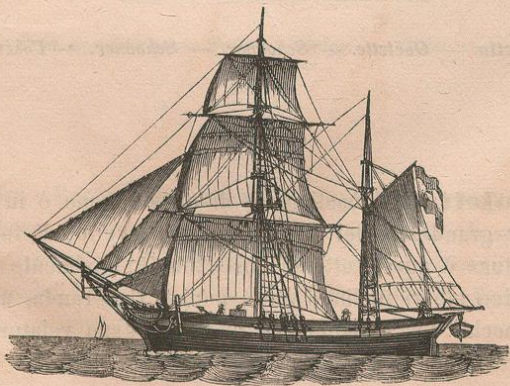
Goletta. — Goëlette. — Schooner. — Schooner. — Golètta.

Goletta. Il bastimento di questo nome è in generale di minor grandezza dei Bric però più svelto di forme. La sua velatura è quasi tutta disposta longitudinalmente ed allacciata a due alberi inclinati verso poppa. Una randa, un ghisso, e più flocchi costituiscono la principale sua velatura. Lunghezza 50 piedi circa.



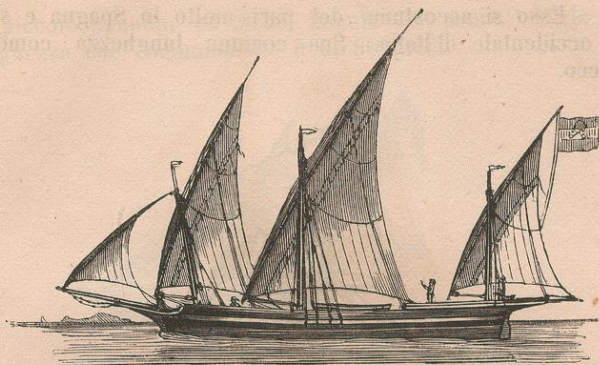
Bric-Sconer. — Brick-Goë. — Brig-Schooner. — Brigg-Schooner. — Βρικ-σκόνη.

Bric-Scooner. Bastimento a due alberi verticali. L'albero da prora è composto come quello dei Bric, e porta in conseguenza le vele relative a questo genere di naviglio. — L'albero da poppa ossia la maestra è da goletta e non sostiene che la *randa*. Lunghezza 50 piedi circa.



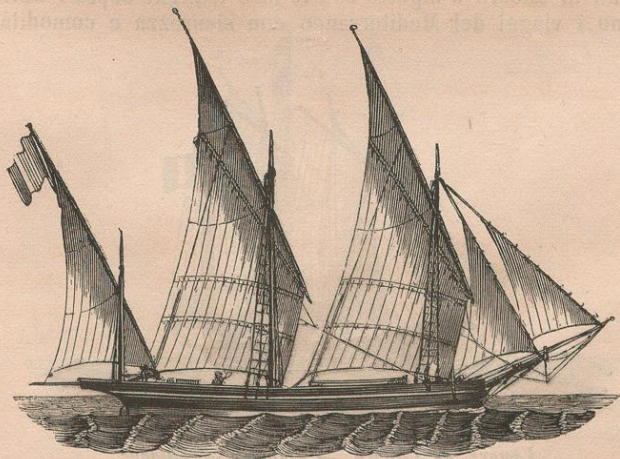
Bombarda. — Bombarde. — Bombarde. — Bombarde. — Βομβάρδα.

Bombarda. È un naviglio che si distingue facilmente per la disposizione dei suoi alberi e delle sue vele come si vede nella figura. Lunghezza 50 piedi circa.



Sciabecco. — Chebec. — Chebec. — Σιαβέκος.

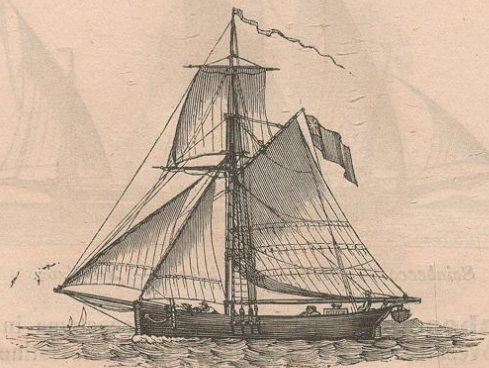
Sciabecco. Bastimento che si accostuma in Spagna, e nel Genovesato. — Porta tre alberi con vele latine e molto bene si comporta in mare purchè l'equipaggio sia pratico del maneggio di questo genere di velatura. — Il sciabecco è bastimento per viaggi di cabotaggio, e ve ne sono da guerra, e mercantili. Lunghezza 60 piedi.



Mistico. — Mistique. — Mistic. — Mistik. — Μιστικιο.

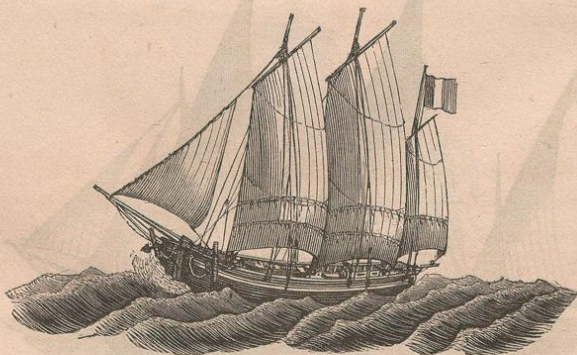
Mistico. Naviglio il cui corpo si avvicina allo Sciabecco, ma differisce nella velatura, la quale gode dei vantaggi su

questo Esso si accostuma del pari molto in Spagna e sulla costa occidentale d'Italia. Sua comune lunghezza come il Sciabecco.



Cotter. — Cutter. — Cutter. — Cutter. — Kóteq.

Cotter. Piccolo naviglio con un albero un poco inclinato verso poppa, una randa ed alcuni flocchi. Gli Inglesi accostumano di andare a diporto con le loro famiglie sopra i cotter, e fanno i viaggi del Mediterraneo con sicurezza e comodità.



Lougre. — Lougre. — Luggier. — Luggier.

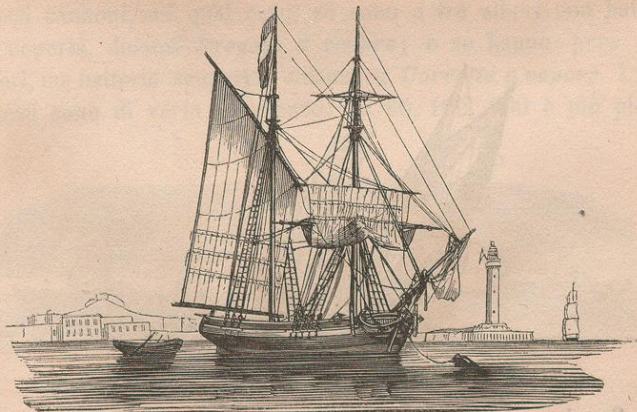
Lougre. I Francesi accostumano pei viaggi di gran cabotaggio questo genere di alberatura, che consiste in due alberi verticali, ciascuno dei quali porta una vela allacciata ad

un piccolo pennone ed alcuni flocci da prora. Varia la sua lunghezza che comunemente è di 50 piedi.



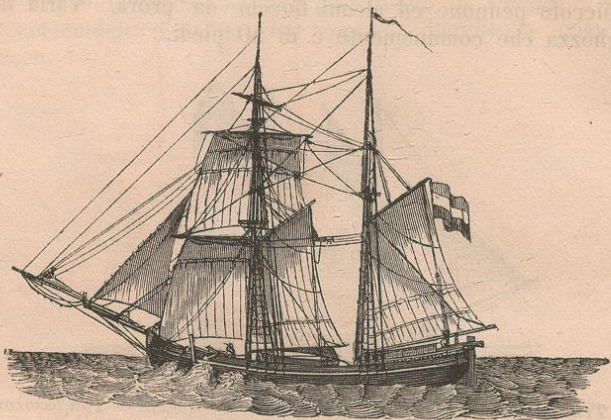
Trabaccolo. — Trabac. — Trabac. — Trabakel. — Τραβάκιλον.

Trabaccolo. Bastimento di trasporto in uso nell'Adriatico con due alberi e due vele principali sospese ciascuna da un pennoncino, e tenute inferiormente da altro legno demominato *massa*. Un flocco da prora compisce la velatura di questo genere di navigli. Varia di lunghezza, comunemente 45 piedi.



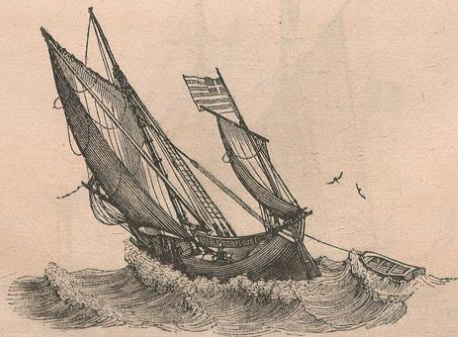
Ermafrodito.

Ermafrodito. Si dà questo nome a un bastimento che ha nel trinchetto le vele come un bric, e da poppa un albero con vela a trabaccolo. Lunghezza da 50 a 60 piedi.



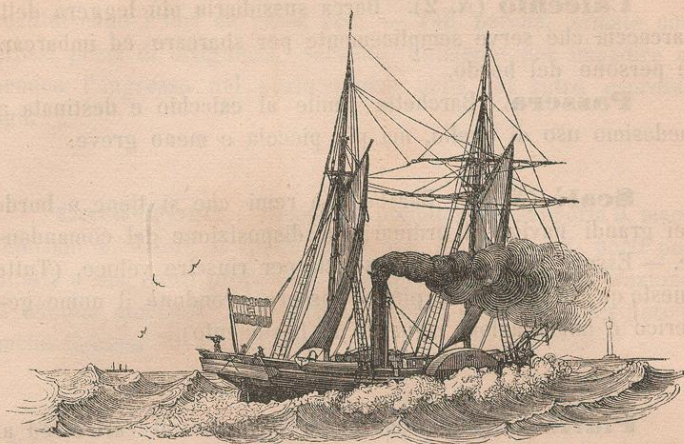
Galeazza (Urca). — Galiasse. — Galeas. — Galiasse. — Γαλλιότσα.

Galeazza od Urca. Bastimento del Nord la di cui particolare forma di costruzione lo fa distinguere facilmente, mentre la sua velatura assomiglia molto a quella delle Bombarde. Lunghezza 60 piedi circa.



Saccoleva. — Sacolève. — Sacoleve. — Sacoleve. — Σακολέβα.

Saccoleva. Bastimento che si usa soltanto nella Grecia di forma alquanto singolare, ma che non manca di portarsi bene in mare; d'ordinario è lungo circa 40 a 45 piedi.



Piroscafo. — Batteau a Vapour. — Steamer. — Dampfboot. — Ἀτμόπλοιον.

Piroscafo o **Vaporiera**. Bastimento mosso da macchine, il cui motore è il vapore. Lo scopo principale di questi navigli è quello di trasportare passeggeri ed anche merci: ve ne sono però destinati alla guerra ed armati di grossi cannoni, nel qual caso, se sono a tre alberi con batteria coperta, diconsi *Fregate a vapore*; e se hanno pure tre alberi, ma batteria scoperta, chiamansi *Corvette a vapore*. I piroscafi sono di varie lunghezze; da 60, 100, 200 e più piedi.



Barcaccia (Caicchio e Scalè). — Chaloupe. — Schatuppe.

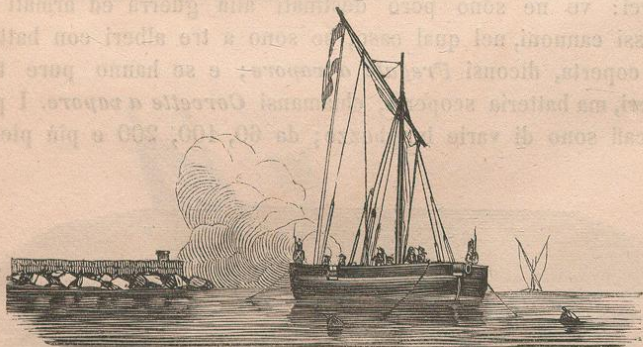
Barcaccia (N. 1). La maggior barca sussidiaria a remi dei bastimenti. Essa serve per sollevare l'ancora dal fondo, per trasportare a bordo le merci, i viveri, e per ricovrare l'equipaggio in caso di perdita del bastimento.

Caicchio (N. 2). Barca sussidiaria più leggera della barcaccia che serve semplicemente per sbarcare ed imbarcare le persone del bordo.

Passera. Barchetta simile al caicchio e destinata al medesimo uso di quello, ma più piccola e meno greve.

Scalè (N. 3). Barchetta a remi che si tiene a bordo dei grandi navigli d'ordinario a disposizione del comandante. — Essa è molto lunga e stretta per riuscire veloce. (Tutte queste quattro barche, e più ne fossero, prendono il nome generico d'imbarcazioni riguardo al bastimento).

Piatta. Dicesi ogni barca destinata al carico ed al trasporto delle merci a bordo. — Ogni porto ha il suo genere di piatte, in quanto a forma di costruzione, il che dipende dalle circostanze locali e dalla esposizione del porto.

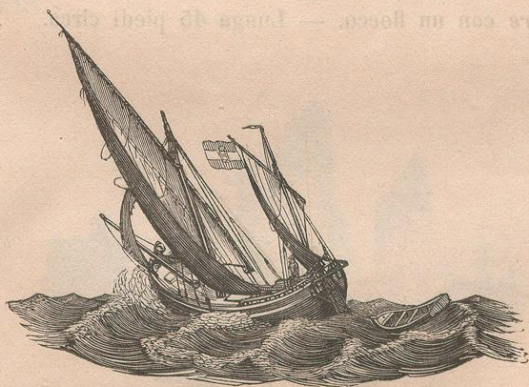


Pontone da guerra. — Ponton. — Ponton. — Ποντόν.

Pontone. È un grosso galleggiante a foggia di bastimento, di forma piatta, e alcune volte anche come un parallelepipedo. — Esso è destinato alle operazioni e meccanismi di porto come sarebbe il carenaggio, la conficcazione dei pali che

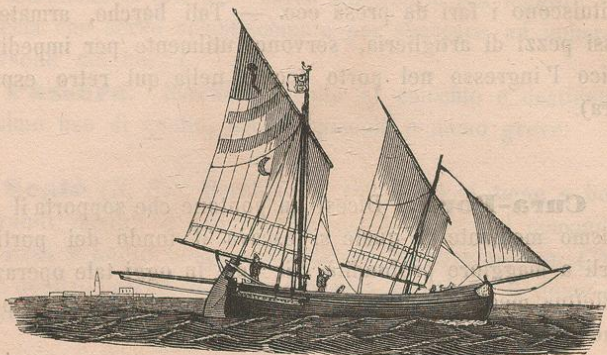
costituiscono i fari da presa ecc. — Tali barche, armate con grossi pezzi di artiglieria, servono utilmente per impedire al nemico l'ingresso nel porto (come nella qui retro espressa figura).

Cura-Porti. Dicesi un pontone che sopporta il macchinismo mediante il quale si escava il fondo dei porti per ridurli a maggiore profondità. Siccome in oggi tale operazione si effettua mediante macchine a vapore, essi prendono perciò anche il nome di *Pirodraga*.



Tartanone. — Ταρτανόνη.

Tartanone. Barca a vela ed a remi pei viaggi di cabotaggio. Essa porta un grande albero e vela latina circa nel mezzo: da poppa una piccola vela conformata come quelle dei trabaccoli, e da prora un flocco che in alcuni paesi d'Italia nominasi *Polidrone*. Lungo 40 piedi circa.



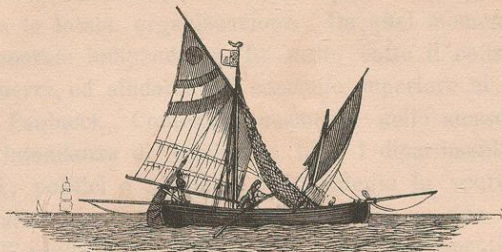
Tartana. — Tortane. — Tortan. — Tartane.

Tartana. La maggiore delle barche pescareccie in uso nel mare Adriatico. Porta due alberi e due vele quasi come quelle dei trabaccoli, nonchè un bompresso denominato *Spontiere* con un flocco. — Lunga 45 piedi circa.

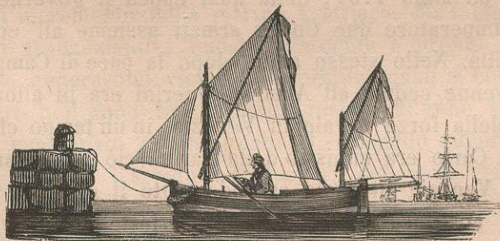


Brazzera. — Βραζοτέρα.

Brazzera. Barca della costa d'Istria con due o tre alberi, e vele latine nonchè un flocco, e serve al trasporto di merci e di passeggeri da un porto all'altro della costa. Di varia lunghezza, comunemente 25 piedi.

*Bragozzo.*

Bragozzo. Piccola barca senza coperta ad uso di pesca. — Due alberi e due vele, tagliate come quella dei trabaccoli, nonchè un flocco, costituiscono la sua velatura, ma con la calma si muove mediante i remi. — Tale barchetta è eccellente in mare equipaggiata particolarmente dagli abitanti di Chioggia che bene conoscono il modo di maneggiarla (sua lunghezza 35 piedi).

*Guzzo (rectius Gozzo). — Λιμπος.*

Guzzo (propriamente chiamasi **Gozzo**). È una barchetta di porto semplicemente addatta al trasporto dei passeggeri. — Fu introdotta in Trieste, come credesi, da un livornese qui venuto a fabbricarne più — (e nel dialetto chiamasi *Gusso*). Un uomo con due remi è la sua ordinaria forza motrice, ma quando è vento spiega due vele ed un flocco. Tale barchetta è lunga 18 piedi circa.

CENNI

sulla marina da guerra dell' Austria.

La base d'una forza navale austriaca venne posta dall'Imperatore Giuseppe II. Il primo porto dell'Impero austriaco ove venne eretto uno squero e costruiti dei piccoli navigli da guerra, specialmente felucche, fu Portorè. Questa marina durò fino all'anno 1797, nella qual epoca il governo inglese donò all'Imperatore due Cotter armati assieme all'equipaggio ed ufficialità. Nello stesso anno, dopo la pace di Campoformio, Venezia venne ceduta all'Austria. Querini era in allora l'ammiraglio della forza navale in Venezia, in un tempo che S. A. I. l'arciduca Carlo era ministro della marina ciò fino all'anno 1806 nel quale Venezia ritornata essendo sotto il governo francese, la marina austriaca fu trasportata a Trieste e Fiume. Al 24 aprile 1814, in forza del trattato segnato tra il maresciallo Bellegarde ed il principe Eugenio, la marina francese venne ceduta all'Austria. L'Espine, che già nell'anno 1804 serviva come capitano di marina, dopo la consegna ne ricevette il comando. Nell'anno 1815 incominciò la prima organizzazione provvisoria, nel 1817 la seconda, dopo di che il generale Conink ricevette il comando della marina, la quale però era posta sotto i comandi del comando generale in Padova. Conink come Flanagan e Simphon fu un ufficiale di marina, che dall'Inghilterra era passato al servizio dell'Austria. Conink rimase

in quel posto fino all'anno 1824, nel quale al 16 agosto venne pubblicata la totale organizzazione. Da quel momento il comando generale indipendente fu posto sotto il consiglio aulico di guerra, ed affidatone il comando superiore al marchese Amilcare Paulucci. Contemporaneamente nello stesso anno si formò l'intendenza di marina e tutti i dipartimenti militari economici, politici e giudiziari. Il collegio fu aperto ai figli dei militari, dopochè quello dei cadetti di marina era stato eretto nell'anno 1821. A motivo degli sconvolgimenti nel Napoletano ed in Grecia e del continuato maggior prosperare del commercio austriaco, l'armamento acquistò una rilevante estensione ed una significativa importanza, così che si dovette mantenere una flottiglia nel mare Mediterraneo ed una nell'Adriatico. L'arsenale dava lavoro ad oltre 3000 persone, i magazzini si riempirono di munizioni, gli ufficiali e le officine somministravano tutto il materiale necessario dalla chiglia alla fiammola e nell'interno si produceva quello che prima sempre si doveva acquistare all'estero. Dalle più grandi ancora fino ai più fini aghi calamitati tutto era la produzione dell'industria meccanica, e Venezia stessa provò in breve tempo i vantaggi dell'incremento della marina austriaca. Ma forse quest'inaspettato avanzamento, questa crescente e pronta ricchezza della città, generarono vietati desideri, dei quali s'ebbe il primo sentore nell'anno 1843. Nell'agosto dell'anno 1844 Paulucci fu pensionato e consegnato il comando superiore della marina a S. A. I. l'arciduca Federico, che morì nell'ottobre del 1847, e dappoi nel gennaio 1848 ne prese il comando il tenente-maresciallo Martini come vice-ammiraglio.

La catastrofe del marzo 1848, fece trasferire la sede del comando superiore della marina, che finora era sempre in Venezia, a Trieste, ed il tenente-maresciallo conte Gyulai assunse qui il provvisorio comando superiore. Le pazze idee di libertà di quell'infelice anno separò a poco a poco dalla marina tutti gli elementi eterogenei, e la rinata forza navale si può dire aver passata la prova d'una grave tempesta, e venne consegnata nel febbraio 1849 al vice-ammiraglio cavaliere bar. Dahlerup, che al presente ne ha il comando. La caduta di

Venezia nell' agosto 1849 portò sotto il suo comando tutti i navigli che fin o a quel momento si trovavano in quella città, e con ciò l' Austria si trovò di nuovo nel possesso dei seguenti navigli:

Fregate

Novara (in costruzione)	
Bellona . . .	52 cannoni
Venere . . .	48 "
Giunone . . .	48 "

Corvette

Carolina . . .	24 cannoni
Diana . . .	24 "
Lipsia . . .	20 "
Minerva . . .	24 "
Adria . . .	20 "
Tilania . . .	16 "

Brick

Pilade . . .	17 cannoni
Tritone . . .	18 "
Ussaro . . .	18 "
Trieste . . .	18 "
Pola . . .	18 "
Oreste . . .	18 "
Montecuccoli .	18 "
Fido . . .	6 "

Brick-Trasporto

Bravo . . .	6 cannoni
Delfino . . .	6 "
Camaleonte . .	6 "

Brick-Scooner

Dromedario . .	6 cannoni
----------------	-----------

Golette

Elisabetta . . .	10 cannoni
Sfinge . . .	10 "
Fenice . . .	10 "
Artemisia . . .	10 "
Aretna . . .	10 "

Piroscafi

Curtatone . . .	4 cannoni
Custozza . . .	4 "
Vulcano . . .	4 "
Marianna . . .	4 "
Achille . . .	4 "
Seemöve . . .	2 "
Messaggere . .	-- "

e 4 piccoli Vapori per la laguna.

2 da 300 cavalli in costruzione a Trieste.

1 da 100 e 2 da 50 in costruzione a Venezia.

Cannoniere

Calliope
Concordia
Didone
Costanza
Veruda
Calipso
Fulminante
Galatea

Gelosa
 Danae
 Delfina
 Merope
 Medusa
 Pandora
 Proserpina
 Stella
 Tartara
 Tremenda
 Laibach
 Leda
 Anfitrite
 Salona
 Astuta
 Aquila
 Brenta
 Ecate
 Sentinella
 Iride
 Bocchese
 Ninfa
 Modesta
 Vestale
 Najade
 Agile
 Aspide
 Baccante
 Cerere
 Costante
 Diana

Elena
 Lince
 Morlacca
 Sirena
 Sibilla
 Tetide
 Amazzone
 Furiosa
 Pallade
 Palma
 Andromaca
 Zaira
 Lampreda
 Rondine
 Serpe
 Volpe
 Leggera

Penich N. 61.

Prame

Vesuvio, con 6 cannoni e 2
 da 80 \bar{z}
 Mongibello, con 6 cannoni

Bombarde N. 2

e 50 altri piccoli legni per
 la difesa della laguna e del
 litorale.

Lista degl' imp. regi Ufficiali e Cadetti di Marina.

Vice-ammiraglio Comandante Superiore

HANS BIRCH CAV. BAR. DAHLERUP
(Tenente-Maresciallo)

Contrammiraglio e Ammiraglio del porto

ALESSANDRO CAV. BUJACOVICH
(Generale)

Capitano di Vascello (Colonnello)

Fed. de Ivanosich
Comandante del II Circon-
dario in Pola.

Capitani di Fregata (Tenenti-Colonnelli)

Mat. Salvini
Direttore degli armamenti
in Trieste

Carlo de Gyuito
Comandante del I Circon-
dario in Venezia

Ant. bar. Bourgignon
Lad. conte Karolyi

Capitani di Corvetta (Maggiori)

Giuseppe Maillot
Comandante del III Circon-
dario in Zara

Maurizio Wohlgemuth
Lodovico Fautz
Giorgio Schott
Carlo bar. Lewartowsky
Gius. Rubelli
Gio. Scopenich
Alessandro de Mühlwerth
Alf. Wisiak
Bern. de Wüllerstorf

Tenenti di Vascello (I. Capitani)

Carlo de Weiss
Gior. Maldini
Pietro Alessandri
Gus. Zaccaria
Lu. de Platthy
Eu. Preu
Ed. de Bona
Enr. Lang
Agost. Schwarz
Gugl. Breisach
Gius. Kerer
Gius. Wisiak
B. conte Hadik
Erik Klint, sopranum.
Ridolfo Dufva, dto.
Westel bar. Jarlsberg, dto.
Hylten-Cavallius, dto.

Tenenti di Fregata

(II. Capitani)

Ett. Dabovich
 Ant. de Petz
 Giov. Luppis
 Pietro Declich
 Gius. Rigotto
 Ant. Franovich
 En. de Littrow
 En. Hassewein
 Fr. Hruschka
 Ig. Kohen
 Al. de Pongratz
 Dom. Morelli
 Carlo conte Michieli
 Enr. Simonis
 Carlo Silva
 John de Tombe

Alfieri di Vascello

(I. Tenenti)

Fed. bar. Pöck
 Rich. Barry
 Gugl. Tegethoff
 Luigi Pokorny
 F. Jeremiasch
 Luigi Blasich
 Car. de Faber
 Luigi Micocz
 Giorg. Milosich
 Ant. de Calò
 Giov. Marenigh
 Ant. Toppani
 Adolf. Budik
 Otto de Bruck
 Alfredo Barry

Mass. bar. Sterneck
 Gust. de Gröller
 Gius. Sernütz
 Fed. bar. Moll
 Cosmo Gersaglia
 Franc. Pallina
 Gius. Szricchia
 Aless. Eberan
 Gugl. Zamboni
 Ad. Dausalik
 Ant. Giurovich
 Franc. Pillepitch
 Gius. Aurnhammer, sopranum.

Alfieri di Fregata

(II. Tenenti)

Cl. Kern
 Ant. Wipplinger
 Cl. de Pauer
 Gius. Lazzarich
 Gus. Nauta
 Ed. Radonetz
 Gio. Pelzel
 Bel. Gaal
 Gius. Vecsey
 Ed. bar Hohenbruck
 Nic. Biondi
 Gius. Zaccaria
 Stef. Herzfeld
 Aless. Czuhá
 Eug. Cunradi
 Fil. Dabinovich

Ufficiali ausiliari

(Alfieri di Vascello)

Bl. Adrario
 Gius. Bellen

M. Budinich
 Tom. Carmeglich
 Mat. Cosulich
 Ant. Florio
 Gius. Giacich
 Stef. Grumich
 And. Scagliarin
 F. Seglin
 Spir. Smajerich
 Carlo Thian
 Enr. Thianich
 Gasp. Zuvichich
 And. Zuzzulich

Alfieri di Fregata ausiliari

Nic. Abramovich
 Ant. Barbora
 Tom. Blessich
 Crist. Cavovich
 Gio. Cravich
 M. Florio
 Vinc. Galvani
 St. Malossevich
 Pietro Matejcich
 Giov. Mussanich
 Leop. Spendau
 Prosp. Bonacich, pilota

Effettivi Cadetti di Marina

M. Pittner
 Gugl. Calafatti
 Carlo de Schikh
 Ed. Liliefelt
 Cl Lindner
 Luigi Eberle

Gius. Maraspin
 Fab. Oestreicher
 Mar. Funk
 Vitt. Herzfeld
 F. Attlmaier
 Fr. Spindler
 Fel. Pavesch
 Gius. Loy
 Luigi Rabenhalt
 Giul. Steiskal
 Car. Schaffer
 Gio. Godnik
 Egin. Micocz
 Ed. Weilenbeck
 Fr. Solderer
 Fr. Zencovich
 Em. Rödiger
 Gius. Romako
 Car. Kronowetter
 Teod. Lötsch
 Erm. Czedig
 Gior. de Wahrnuth
 Maur. Zelinka
 Maur. de Manfroni

Costruttori navali

Carlo Scheffer
 Giac. Andressen
 Gamborg

Direttore delle fabbriche civili

Vic. De Domaszewsky
 Capitano del Genio.

Primi Macchinisti

Fr. Denning
 Gius. Dötsch
 Gugl. Hacker
 Gasp. de Rüti

Secondi Macchinisti

Amb. Cotta
 En. Heusser
 Fr. Prause
 Cel. Prudot.
 C. Spetzler
 Fil. Zöller

Un collegio di Marina per circa 80 allievi sta ora erigendosi presso al Lazzaretto nuovo in Trieste.

In Pola sarà organizzato il porto degli armamenti, ove saranno custoditi i bastimenti appartenenti ad una divisione di riserva pronta per prendere il mare; saranno ingranditi i locali per materiale da guerra e di armamento in generale.

In Trieste sarà fra non molto tempo determinato il piano di costruzione di un Arsenale per la costruzione dei bastimenti grossi, vi sarà stabilito un *drydock* per la riparazione dei bastimenti maggiori a vela ed a vapore. Questo arsenale verrà probabilmente stabilito presso Muggia nella valle di Zaule, se le difficoltà non saranno insuperabili. In questo caso il vallone di Muggia diverrebbe il porto militare, mentre la Rada di Trieste rimarrebbe interamente al commercio.

Lo scarso personale però della marina non permette l'organizzazione istantanea di tutti questi lavori, per altro non v'ha dubbio che si lavora e che per l'anno venturo potremo dare notizie più positive sull'attivazione ed organizzazione della nostra Marina di guerra sopra un piede più vasto, conforme ai bisogni del commercio e relative alla grandezza ed alle risorse dell'Impero austriaco.

Osservazioni sul girare il Capo Horn.

I navigatori esperti del mare Pacifico quasi tutti s'accordano in affermare, che l'inverno è la stagione più favorevole pel passo del Capo Horn da levante a ponente. Ma a mala pena si prestò fede al primo che dettò questa sentenza, parendo che avesse detto una cosa molto nuova. L'ammiraglio Anson con la relazione del suo viaggio aveva spaventato il mondo. La catastrofe della nave su cui trovavasi lord Byron, aggiunse nuovo spavento ai marinari di tutte le nazioni, che lunga pezza durò. Le relazioni d'altri navigatori forse meno celebri, ma del pari sventurati, confermarono le genti in questa opinione, che quel passo fosse il più pericoloso del globo.

Quando si trattava di girare il Capo Horn, le tempeste, la fame, la sete, lo scorbuto, le sedizioni, i naufragi, brevemente, ogni più crudel fortuna, riempivano di terrore le fantasie. Non è però che quei famosi uomini mancassero di coraggio e di fermezza, meno ancora che le menti loro fossero d'ignoranza ingombre. Delle loro sventure, i tempi in cui vissero debbono solo ed unicamente accagionarsi. L'arte del fabbricar le navi, inesperta ancora, e quasi cieca camminava; male velate, imperfette di sartie, non dirò già mal governate, male erano atte a sostenere così terribili urti. Oltre a ciò, quali mezzi si avevano allora di riconoscere la propria posizione? Quali strumenti di riflessione? Quali scrutatori

della natura erano arrivati a forza di perseveranza a calcolare le tavole della luna, e, per seguito, quelle delle distanze al sole ed alle stelle, per cui tanto facilmente oggidì si viene a conoscere la longitudine da chiunque sa accomodarsi in mano un sestante od un cerchio nel piano di due astri, e far girare una vite di richiamo tra il pollice e l'indice?

I Berthould, i Breguet, gli Arnold non avevano ancora sapientemente combinati i loro meravigliosi cronometri. Brevemente, tutti i grandi marinari nostri antecessori non avevano a gran pezza quella dovizia di mezzi che ora noi possediamo. Qual titolo di vanto abbiamo noi, che venuti dopo, altro non facciamo che seguitare con più perfetti e più numerosi aiuti le strade da essi loro aperteci fra mezzo d'impedimenti a cento volte moltiplicati dalla mancanza di quanto a noi le agevola oggidì?

Spaventati dai pericoli che gli attendevano nelle regioni antartiche, gli odierni marinari furono naturalmente ridotti a pensare, che la state col suo maggior lume, e più facile il passo e meno rigoroso il clima renderebbe; specioso ma ingannevole corollario dedotto dall'esperienza dei paesi temperati.

Forse nelle regioni circonvicine al Capo Horn, la loro opinione sarebbe per verificarsi; ma ognuno sa che altra è la temperatura del mare, altra quella delle terre, cioè che quella non è capace dei medesimi gradi di freddo e di calore. Questa dissomiglianza scema all'approssimarsi dei poli. Per conseguenza lo strato d'aria che rasenta la superficie del mare, deve partecipare e partecipa effettivamente di tale qualità. Quindi nasce che varcando il Capo Horn, dove le navi sono sovente obbligate d'innalzarsi sino al 60° grado di latitudine, il termometro di Reaumur non indica per l'ordinario più di sei o sette gradi di differenza dall'inverno alla state. Puossi osservare, generalmente parlando, che verso il quinquagesimo ottavo grado di latitudine la temperatura ordinaria è quella di zero, e che questo stato non varia più di quattro gradi su, o di quattro gradi giù: poco adunque, quanto alla temperatura, la state avanza l'inverno in quelle regioni.

Il vento il più frequente al Capo Horn è quello da maestro a libeccio. Quando passa alternativamente dall' uno all' altro di quei punti, una buona nave, che sa valersene a proposito, bordegiando acconciamente, esce fuori presto da quelle acque ad onta della corrente sempre contraria. Ma se il vento, in luogo di mutarsi spesso da maestro a libeccio, tirasse costantemente da ponente, con difficoltà si potrebbe progredire. Ora e' pare, che nella state soffii più particolarmente da questa parte. Non poche navi ebbero mesi intieri a travagliarsi con tale ostinazione dei venti di ponente. Oltre le varietà più comuni di questi venti generali, tirano sovente per parecchi giorni nell' inverno brezze da levante a greco. Da tutto ciò consegue, che l' inverno è la migliore stagione per girare il Capo Horn che la state veleggiando verso l' oceano Pacifico, e tuttochè il passaggio da ponente a levante sia sempre facile, si deve non pertanto conchiudere che più spedito sia nella state.

Però il passaggio nei mesi di giugno e luglio non va esente da travagli e difficoltà; imperciocchè tristissimo è il pensare, che quasi ogni giorno sul far della notte da durare diciott' ore vi assale una tempesta. Sventurato quel marinaio che avendo ammainato, spensierato si farebbe a risguardare gli alberi della sua nave dondolarsi per ogni verso, come quello della gondoletta che un fanciullo gettò nei ritrosi di una cateratta! Ei sarà giuoco della corrente, e perderà più spazio in una notte che non potrà riguadagnarne in due giorni.

I bastimenti più sodi, e più forti d' alberi e di sarte son quelli, che soli debbono avventurarsi in tali sorta di viaggi; ma dalla sodezza e fortezza loro dee seguirne vantaggio. E perciò nissuna tregua, nissun riposo sia per loro: si stimolino, si velino enormemente. Un buon marinaio scema vele quando il vento cresce, ma non così tosto esso sosta un poco, e piglia soffiare regolato, allora è tempo d' insorgere, e proporzionar le vele alla sua forza: nè vi rincresca allargarle tosto che il potrete fare senza pericolo. Nè indugiate mai a cangiar il verso del vostro bordegiare, subito che l' altro verso vi

presenta qualche vantaggio. A questo modo solo avrete corti viaggi. Ma a che pro logorar vele ed alberi, o travagliar marinari inutilmente, diranno alcuni che pensano al contrario? Ma io m' ardisco bene affermare, aver veduto più vele accalorite e guaste sotto la pressione delle loro corde, che veduto delle sforzate dal vento; più prontamente il sartiame, più prontamente gli alberi ed il sartiame andare in peggio per l' attrito ozioso sotto ammainamento, che per la tensione della vela spiegata; in fine più malattie ingenerarsi fra i marinari per l' ozio e la noia, che per l' attività e la fatica. Nè abbiate aria di cruccio quando il tempo vi sforza a comandar nuove opere, mostratevene anzi contento come se ciò preveduto aveste, ed auguratevene felicità di successo. Vedrete allora i marinari vostri correre, volare alla voce vostra da prora a poppa, dal ponte alle antenne. Havvi un non so che di mistero nell' influenza del capitano; da' suoi sguardi presagiscono buona o cattiva fortuna. *Chi più seguirà queste orme, a miglior cammino e fine andrà.*

Quistioni che vengono suggerite al navigatore dalla vista delle montagne.

La vista delle grandi montagne, che appariscono da lungi, eccita sempre in alto grado l'attenzione e l'interesse del navigante. Esso approfitta con entusiasmo di siffatte apparizioni per verificare le circostanze della sua rotta, riferendo la propria posizione a questi punti fissi ed invariabili, che lo soccorrono anche con le loro dimensioni.

Le quistioni che vengono suggerite al navigante dalla vista di questi maestosi monumenti della natura possono ridursi alle seguenti:

1.^o determinare l'altezza assoluta di una montagna sopra il livello del mare e la distanza che disgiunge la montagna dal bastimento;

2.^o determinare la distanza alla quale deve trovarsi il bastimento da una montagna di nota elevazione onde poter osservare la sua altezza sotto un dato angolo, e viceversa;

3.^o in fine determinare i cambiamenti di altezza angolare corrispondenti a dei cambiamenti dati nella distanza dell'osservatore dalla montagna; e reciprocamente, quando l'elevazione assoluta della montagna sia conosciuta.

I.

“ Conoscendo la distanza del bastimento da una montagna, determinare l'elevazione assoluta di questa sopra il livello del mare, mediante l'altezza angolare del suo vertice sopra l'orizzonte „.

La soluzione di questo problema si ottiene dalla formola

$$H = m d + \text{tang} (h + \frac{1}{2} d) + e$$

nella quale d è la distanza dell'osservatore dalla montagna, h l'altezza assoluta del vertice della montagna sopra l'orizzonte, e l'elevazione dell'occhio dell'osservatore sopra il livello del mare, m il valor medio del raggio terrestre in minuti.

Di questa formola ha fatto uso il signor Bérard per calcolare le altezze assolute delle principali montagne delle coste dell'Algeria.

II.

“ Determinare la distanza del bastimento da una montagna d'ignota elevazione, mediante due altezze angolari del suo vertice sopra l'orizzonte e il cammino fatto dal bastimento verso la montagna nell'intervallo delle due osservazioni „.

Rappresentando con d la distanza più corta del bastimento alla montagna, con a il cammino da esso percorso nell'intervallo delle due osservazioni, con P e P^1 le altezze apparenti del vertice della montagna sopra l'orizzonte, con h l'altezza assoluta di questo punto, e ponendo $h = P - nd$, ove sia $n = 0,08$ si ha

$$d = \frac{2.38 a P^1 + a^2}{2.38 (P - P^1) - 2 a}$$

Questa formola, essendo facile a calcolarsi, pensiamo che possa esser preferibile alla semplice stima di un colpo d'occhio, con la quale si ha l'uso di guidarsi per determinare la distanza delle terre sulle quali si corre.

III.

“ Determinare la distanza del bastimento da una montagna con una sola osservazione dell' altezza angolare di questa „.

Sia H l' altezza vera della montagna, P la sua altezza apparente, e l' elevazione dell' occhio dell' osservatore sopra il livello del mare, d la distanza ricercata. Il problema è risolto dalla formola

$$d = V \{ 8,621 (H - e) + 1,415 P^2 \} - 1,19 P$$

IV.

“ Determinare l' altezza angolare del vertice di una montagna di nota elevazione ad una distanza pur nota „.

Ritenendo le superiori denominazioni si ha

$$P = 3,623 \left(\frac{H - e}{d} \right) - 0,42 \cdot d$$

Questa formola serve a calcolare le tavole che gli spagnuoli hanno pubblicato pei picchi Orizaba, Matunce e Teneriffa, e per parecchie altre montagne che scuopronsi in mare da lungi; tavole utilissime, dalle quali il navigante ricava la distanza cui si trova da quelle montagne, osservate avendole sotto un certo angolo.

V.

“ Avendo osservato delle altezze angolari di una montagna di cui è nota l' altezza assoluta, oppure di cui è nota la distanza da una delle stazioni del bastimento, determinare la quantità di cui l' osservatore si è accostato ovvero allontanato dalla montagna nell' intervallo delle osservazioni „.

Senza nulla mutare nelle denominazioni adottate, si ha per la stazione più vicina

$$a = V \{ 2,38 d (P - P') + (1,19 P' + d)^2 \} - 1,19 P' - d;$$

e per la stazione più lontana

$$a = d' + 1,19 P - V \{ (d' + 1,19 P)^2 - 2,38 d' (P - P') \}$$

VI.

“ Conoscendo l' elevazione o la distanza di una montagna,
 „ determinare il cangiamento cui è sottoposta la sua altezza
 „ apparente per un osservatore che si allontana o si avvicina
 „ ad essa di una quantità data „.

Dalla equazione che risolve il secondo problema ricavasi

$$P = \frac{d^1 (2.38 P^1 + 2a) - a^2}{2.38 (d^1 - a)}, \quad P^1 = \frac{d (2.38 P - 2a) - a^2}{2.38 (d + a)}$$

ove $d^1 = d + a$. Con queste formole, come scorgesi facilmente, si determinano i cangiamenti cui è sottoposta l' altezza della montagna in causa delle variazioni nei valori di d .

Atto della Navigazione Inglese.

Nel dodicesimo e tredicesimo anno del Governo della
Regina Vittoria.

CAP. XXIX.

Atto del Parlamento per migliorare le leggi vigenti pel
promuovimento della navigazione britannica.

Li 26 giugno 1849.

Trovatosi opportuno di emendare le ora vigenti leggi
pel promuovimento della navigazione britannica, — Sua Mae-
stà l'Eccellentissima Regina, udito il parere, e col consenti-
mento dei Lord ecclesiastici e laici, nonchè della Camera dei
Comuni, radunati nel presente Parlamento, ed avutane l'auto-
rizzazione, decreta:

Che dal 1.^o gennaio 1850 in poi i seguenti atti o le se-
guenti parti di atti restano rivocati, (certi atti rivocati dal
e dopo il primo gennaio 1850) cioè: — Certo atto decretato
nella seduta del Parlamento tenuta nell'ottavo e nono anno
del regno della presente Maestà Sua, intitolato: *Atto pel pro-
muovimento della navigazione britannica* (8 e 9 Vitt. C. 88);
così pure un altro atto decretato nella stessa seduta del Par-
lamento intitolato: *Atto per la registrazione dei bastimenti
britannici* (8 e 9 Vitt. Sez. 3), in quanto che limita i privi-
legi dei bastimenti registrati a Malta, Gibilterra e Helgoland,

ed in quanto che (Sez. 5) provvede che nessun bastimento possa esesere registrato, ad eccezione di quelli che saranno costruiti interamente in un qualche porto dei dominî britannici; in quantochè (Sez. 7) si riferisce alla non idoneità di bastimenti riparati in un paese estero; in quantochè (Sez. 9) esclude i bastimenti britannici stati catturati o venduti o forestieri dal diritto di essere nuovamente registrati come bastimenti britannici in caso che diventano di nuovo proprietà di sudditi britannici. — Lo stesso sarà pure di un altro atto decretato nella medesima sessione del Parlamento, intitolato: *Atto per regolare il traffico delle possessioni britanniche nell' Estero* (8 e 9 Vitt. Cap. 93 Sez. 2), in quanto che provvede che nessuna merce possa essere importata in, od esportata da qualsiasi delle possessioni britanniche in America, via di mare, da o per qualunque sito fuori del Regno Unito, o qualsiasi altra simile possessione, se non che nei e dai diversi porti chiamati porti-franchi (Sez. 4); ed in quanto che provvede intorno la limitazione dei privilegi concessi nella legge di navigazione a bastimenti esteri in riguardo alle importazioni nelle possessioni britanniche in Asia, Africa ed America (Sez. 44); ed in quanto che si dispone che nessun bastimento o naviglio britannico nelle acque interne dei laghi dell' America sia ritenuto come bastimento o naviglio britannico se non quando fosse stato costruito in un qualche luogo dei dominî britannici e non fosse stato sottoposto in qualunque luogo estero a riparazioni maggiori di quelle menzionate nel suddetto atto. — In oltre un altro atto, decretato nella stessa seduta del Parlamento intitolato: *Atto del regolamento generale delle dogane* (8 e 9 Vitt. C. 86, Sez. 63), in quanto che proibisce l' importazione di olio di pesce, lardo, grasso di balena, spermaceti, pellame, ossame ed oli di pesci, prodotti di pesci o di altri animali marini, se non chè in bastimenti muniti di regolari spedizioni da qualunque porto estero certificanti d' aver caricato colà quest' olio di pesce od altro simile prodotto; ed in quanto che vieta l' importazione del tè, se non del Capo di Buona Speranza e da luoghi situati più ad oriente verso lo stretto di Magellano. — Così pure sarà di un altro

atto decretato nella seduta del Parlamento tenuta nel settimo ed ottavo anno del Regno della presente Maestà Sua, intitolato: *Atto per emendare e consolidare le leggi concernenti i marinai della marina mercantile e per tenere un registro dei marinai* (7 e 8 Vitt. Cap. 112, Sezione 37), in quanto provvede che il conduttore o proprietario di ogni bastimento, appartenente a un suddito di Sua Maestà, e della portata di ottanta tonellate e più (eccettuati i yachts di divertimento) debba sì alla partenza da qualsiasi porto del Regno Unito come ad ogni tempo, quando trovasi assente dal Regno o naviga nei mari, avere a bordo uno o più garzoni (mozzi) in certa proporzione al numero di tonellate di portata, e che se mai un tale conduttore o proprietario negligesse di aver a bordo del suo naviglio il prescritto numero di garzoni (mozzi), nonchè i loro rispettivi contratti, assegni, e viglietti di registro, egli perderà e pagherà la somma di lire dieci per ogni garzone, contratto, assegno o viglito di registro mancante o difettoso. — Così pure un atto decretato nel trigesimosettimo anno del regno del Re Giorgio III, intitolato: *Atto per regolare il traffico esercitato colle possessioni britanniche nelle Indie da bastimenti di nazioni in amicizia con Sua Maestà* (38 G. III, C. 117). — Lo stesso pur sarà di una parte d'un atto decretato nella seduta del Parlamento tenuta nel quarto anno del regno del Re Giorgio IV, intitolato: *Atto per consolidare ed emendare le differenti leggi ora vigenti riguardo il traffico da e per luoghi situati entro i confini della carta (possessioni) della Compagnia delle Indie orientali e per prendere ulteriori provvedimenti riguardo a tale tariffa, e per emendare un atto della presente seduta del Parlamento concernente il registramento di bastimenti in quanto che riguardi bastimenti registrati nelle Indie* (49. 46. 90. Sez. 20), il quale dispone che nessun marinaio asiatico, lascaro od indigeno di qualunque dei territori, o paesi, o isole, o luogo entro i confini della carta (possessioni) della Compagnia delle Indie orientali possa essere considerato o risguardato come marinaio britannico nel senso e nel significato di qualunque atto, od atti di Parlamento, relativamente alla navigazione di

bastimenti britannici mediante sudditi di Sua Maestà; così pure i seguenti atti e parti di atti, tanto di un certo atto decretato nel quarto anno del regno del re Giorgio IV, intitolato: *Atto per autorizzare Sua Maestà di regolare sotto certe circostanze i dazi e le bonificazioni (draw backs) su merci importate od esportate in bastimenti esteri e di liberare certi bastimenti esteri dal pilotaggio, in quanto che riguarda il regolamento dei dazi e bonificazioni (draw backs)* (4 G. IV C. 77). — Lo stesso pure sarà dell'atto decretato nel quinto anno del regno del re Giorgio IV, intitolato: *Atto per indennizzare tutte le persone ingerite nel disporre, rilasciare od agire riguardo certo decreto del consiglio per regolare i diritti di tonellaggio di certi bastimenti esteri, e per emendare un atto dell'ultima seduta del Parlamento onde autorizzare Sua Maestà di regolare sotto certe circostanze i dazi e le bonificazioni (draw backs) su merci importate od esportate in bastimenti esteri* (5 G. IV C. 1). — Così pure sarà d'un atto (8 e 9 Vitt. C. 90 S. 8) decretato nella seduta del Parlamento tenuta nell'ottavo e nono anno del regno della presente Maestà Sua, ordinando che in certi casi si sottoporranno a dazi addizionali gli articoli cresciuti, prodotti o fatti in paesi esteri, o le merci importate in bastimenti esteri, o si proibirà l'importazione di articoli di manifatture, prodotti di paesi esteri. — Lo stesso pure sarà di un atto decretato nella seduta del Parlamento tenuta nel quinto e sesto anno del regno della presente Maestà Sua, intitolato: *Atto per emendare le leggi risguardanti l'importazione di grano* (5 e 6 Vitt. C. 14 S. 8), in quanto ch'è autorizza Sua Maestà di proibire sotto certe circostanze l'importazione di grano, frumento e farina (*meal or flour*) dai domini di certe potenze estere. — E i suddetti e succitati differenti atti e parti di atti vengono con ciò revocati, a meno che i detti atti od uno di essi non rivocassero già qualche atto od atti anteriori, o qualche parte di tal atto od atti, ed a meno che non si riferissero a qualche pena o multa stata imposta in vigore dal detto atto o dai detti atti con questo rivocati, od a qualche delitto commesso in opposizione di tale atto od atti.

II. (*Cabotaggio. Cabotaggio del Regno Unito e dell'Isola di Man*). E sia decretato, che nè merci, nè passeggeri possano venir trasportati da un luogo del Regno Unito all'altro, o dal Regno Unito all'isola di Man o dall'isola di Man al Regno Unito se non in bastimenti britannici.

III. (*Traffico nelle isole del canale della Manica*). E sia decretato, che nè merci, nè passeggeri possano essere introdotti nel Regno Unito da una delle isole di Guernsey, Iersey, Aldernay o Sark, nè possano essere esportati dal Regno Unito per qualunque delle dette isole, nè possono venir trasportati da una delle isole di Guernsey, Iersey, Aldernay, Sark e Man in un'altra delle dette isole, nè da un luogo situato sull'una delle dette isole ad un altro luogo sulla medesima isola, se non su bastimenti britannici.

IV. (*Cabotaggio delle possessioni britanniche*). E sia decretato che nè merci, nè passeggeri possano essere trasportati da un luogo di qualunque delle possessioni britanniche nell'Asia, Africa od America ad un altro luogo nella medesima possessione, se non su bastimenti britannici.

V. (*La Regina è autorizzata di regolare, in seguito d'un indirizzo delle colonie, il loro cabotaggio, mediante decreto di consiglio segreto*). È però provvisto e decretato che qualora la legislazione o la precisa autorità di una delle dette possessioni britanniche presentasse a Sua Maestà un indirizzo pregando la Maestà Sua di autorizzare o permettere il trasporto di merci o passeggeri da un luogo di una tale possessione ad un altro della medesima possessione anche su bastimenti non britannici, o se la legislazione di due o più possessioni, le quali Sua Maestà in riguardo di quest'atto dichiarerebbe possessioni vicine, presentassero a Sua Maestà degl'indirizzi od un comune indirizzo, pregando la Maestà Sua di ordinare che il traffico fra loro sia considerato come traffico di cabotaggio, o di regolare il medesimo in un'altra maniera in riguardo ai bastimenti da impiegarsi, Sua Maestà sarà autorizzata a disporre mediante decreto di consiglio il trasporto di tali merci e passeggeri, o di regolare il traffico fra tali vicine possessioni conforme al caso, e ciò con quei

termini e sotto quelle condizioni in ogni caso che la Maestà Sua troverà opportune.

VI. (*Il cabotaggio delle Indie sarà regolato dal governatore generale in consiglio*). E sia decretato in riguardo al cabotaggio nelle Indie che il governatore generale delle Indie sarà autorizzato di decretare in consiglio qualsiasi regolamento che approvi o permetta il trasporto di merci e passeggeri da un luogo delle possessioni della Compagnia delle Indie Orientali ad un altro luogo situato nelle medesime possessioni su bastimenti non britannici, sempre però sotto quelle limitazioni e quei regolamenti ch'esso crederà necessari; ed un simile regolamento avrà la stessa forza e lo stesso effetto come qualsiasi altra legge o regolamento che il detto governatore generale è e sarà autorizzato di decretare in consiglio, e sarà anche soggetto alla disapprovazione ed alla revocazione nella stessa guisa di tutte altre leggi o regolamenti decretati dal detto governatore generale in consiglio sotto le leggi vigenti da periodo in periodo per il governo dei territori britannici nelle Indie, e sarà trasmesso in Inghilterra e presentato a tutte e due le Camere del Parlamento nella stessa guisa come usati riguardo a qualsiasi altra legge o qualsiasi altro regolamento che il governatore generale è o sarà nell'avvenire autorizzato a decretare.

VII. (*Bastimenti britannici. — I bastimenti britannici devono venir regolarmente registrati e navigati*). E sia decretato che nessun bastimento sarà considerato come bastimento britannico se non quando sia regolarmente come tale registrato e navigato, e che ogni bastimento britannico registrato (finchè il certificato di un tal naviglio resta in vigore, o finchè il certificato di un tale registro sia ritenuto per uso del bastimento) deve essere navigato durante tutti i viaggi (sia carico od in zavorra) ed in ogni parte del mondo da un padrone ch'è suddito britannico, e da una ciurma, di cui almeno tre quarti deve essere composta di marinai britannici; e se un tale bastimento venisse impiegato nel cabotaggio da un luogo del Regno Unito od un altro luogo, od in un viaggio tra il Regno Unito e le isole di Guernsey, Jersey, Alderney,

Sark o Man, o dall' una delle isole ad un' altra, o da un luogo di una di queste isole ad un altro luogo nella medesima isola, o pure se venisse impiegato nella pesca sulle coste del Regno Unito, o di una delle suddette isole, allora tutta la ciurma dovrà consistere di marinai britannici. (Caso eccettuato.) Eccettuato però sempre il caso se la giusta proporzione di marinai britannici per la navigazione di un bastimento britannico non si potesse procurare in un porto estero ed in qualunque luogo entro i confini dei possedimenti della Compagnia delle Indie orientali, o se tale giusta proporzione rimanesse distrutta, durante il viaggio, da qualche inevitabile circostanza, e se il proprietario d' un tale bastimento constatasse la verità di tali fatti a piena soddisfazione del collettore e controllore dei dazi in qualunque porto britannico, o di qualsiasi altra persona autorizzata in qualunque altra parte del mondo di esaminare la navigazione di un tale bastimento, ed in allora il bastimento sarà ritenuto come aver navigato in piena regola. Resta pure stipulato che ogni bastimento britannico (eccettuati quelli che debbono essere navigati interamente da marinai britannici) che sarà navigato da un marinaio britannico, per ogni venti tonellate della portata di tale bastimento, sarà considerato come regolarmente navigato, anche se il numero degli altri marinai eccedesse la quarta parte di tutta la ciurma.

VIII. (*Condizione per essere ritenuti come marinai britannici*). E sia decretato che nessuno sarà ritenuto per marinaio britannico o sarà qualificato debitamente di essere padrone di un bastimento britannico, se non quando appartenga ad una delle seguenti classi, (cioè:) sudditi indigeni della Maestà Sua; individui naturalizzati mediante, od in forza di un atto del Parlamento, o mediante ed in forza di un qualche atto od ordinanza della legislatura o d'una propria autorità legislativa di una delle possessioni britanniche, oppure diventati sudditi, coll'aver ottenuta la reale patente; individui diventati sudditi britannici in seguito della conquista o cessione di qualche paese acquistato di bel nuovo, e che prestarono il giuramento di lealtà alla Maestà Sua, oppure il giuramento di fedeltà conforme al trattato od alla capitolazione, in seguito della quale

un tal paese acquistato, diventò possessione della Maestà Sua; i marinai asiatici o lascari, essendo indigeni di uno dei territorii, paesi, isole o luoghi entro i confini delle possessioni della Compagnia delle Indie orientali, sotto il governo di Sua Maestà, o della detta compagnia, nonchè gl'individui che hanno servito per tre anni a bordo di uno dei bastimenti di guerra di Sua Maestà, in tempi di guerra.

IX. (*La proporzione di marinai può essere cambiata mediante la proclamazione*). E sia decretato che qualora Sua Maestà, in qualunque tempo, dichiarasse, mediante la regia proclamazione, che la proporzione di marinai britannici, destinati per la regolare navigazione di bastimenti britannici, venga stabilita sotto la proporzione prescritta da quest'atto, in allora ogni bastimento britannico, che navigò colla proporzione di marinai britannici prescritta da tale proclamazione, sarà considerato come navigare in regola, e ciò per tutto il tempo in cui tale proclamazione rimarrà in vigore.

X. (*Reciprocità. — La Regina potrà in certi casi limitare i privilegi di bastimenti esteri*). E sia decretato che qualora sia stato provocato alla Maestà Sua che bastimenti britannici sieno soggetti in qualsiasi porto estero a proibizione o restrizioni, sia in quanto a' viaggi che intraprendono, sia in quanto agli articoli che importano in, od esportano da un tal paese, la Maestà Sua sarà autorizzata (credendolo opportuno) d'imporre mediante decreto di consiglio, tali proibizioni e restrizioni pei bastimenti di tali paesi esteri, e ciò sì in quanto ai viaggi che potessero intraprendere e sì in quanto agli articoli che potessero importare in od esportare da qualunque luogo del Regno Unito, o da qualunqueiasi possessione britannica in tutto il mondo, e tutto questo in quanto che crederà opportuno per mettere, in quanto sarà possibile i bastimenti di un tal paese sullo stesso piede nei porti britannici come i bastimenti britannici vengono trattati nei porti di un tal paese.

XI. (*La Regina può imporre dazi addizionali*). Inoltre sia decretato che qualora sarà provato alla Maestà Sua che bastimenti britannici direttamente od indirettamente assoggettati

in qualsiasi paese estero a dazi o diritti di qualunque specie, di cui i bastimenti di un tal paese vadano esenti, oppure che sugli articoli importati od esportati su bastimenti britannici venissero imposti altri dazi di quelli che vigessero sugli stessi articoli se importati od esportati su bastimenti nazionali, oppure se i bastimenti nazionali godessero direttamente od indirettamente qualche preferenza in confronto dei bastimenti britannici, od anche gli articoli importati od esportati su bastimenti nazionali in confronto agli stessi articoli importati od esportati su bastimenti britannici; oppure se il commercio e la navigazione britannica non fossero messi da un tal paese sullo stesso vantaggioso piede del commercio e della navigazione della più favorita nazione; in allora, ed in tal caso la Maestà Sua sarà autorizzata (qualora lo credesse opportuno) d'imporre, mediante decreto di consiglio, un tale diritto, o diritti di tonellaggio pei bastimenti di una tale nazione, quando entrano nei, od escono dai porti del Regno Unito, o di qualsiasi possessione britannica in tutto il mondo; oppure d'imporre tale dazio, o tali dazi su tutte le merci o su quella specificata classe di merci importate od esportate su bastimenti di tali nazioni e ciò in quantochè sembrerà opportuno alla Maestà Sua di contrabilanciare equamente i suddetti disavvantaggi, ai quali il commercio e la navigazione britannica venissero sottoposti.

XII. (*Il decreto di consiglio specificherà il bastimento a cui si riferisce*). Resti pur decretato che in qualsiasi decreto di tale specie, Sua Maestà (credendolo opportuno) possa specificare quali bastimenti sieno da risguardarsi come bastimenti del paese, o dei paesi a cui si riferisce un tale decreto; e tutti quei bastimenti che corrispondono alla descrizione fatta in tale decreto saranno considerati come bastimenti di tal paese o di tali paesi, in quanto che ciò risguardi lo scopo di tale decreto.

XIII. (*I decreti possono venir rivocati*). Resti pur decretato che Sua Maestà sia autorizzata di rivocare di tempo in tempo qualsiasi decreto o decreti di consiglio emanati in forza di quest'atto.

XIV. (*I decreti saranno pubblicati nella gazzetta, e sottoposti al Parlamento*). E sia decretato che ognuno dei suddetti decreti di consiglio, venga entro quattordici giorni dopo la sua promulgazione, pubblicato due volte nella *Gazzetta di Londra*, e che una copia ne venga sottomessa ad entrambe le camere del Parlamento, e ciò entro sei settimane dopo la sua promulgazione, qualora il Parlamento fosse in seduta, e se ciò non fosse, entro le prime settimane della prossima seduta del Parlamento.

XV. (*Pene*). Resti pure decretato che tutte quelle merci che venissero importate od esportate, o trasportate lungo le coste in opposizione a questo atto, verranno sequestrate, ed il padrone del bastimento, a bordo del quale codeste merci vennero importate, esportate o trasportate lungo le coste, pagherà la multa di cento lire sterline, eccettuato il caso che una qualche altra multa non venisse per ciò specialmente imposta.

XVI. (*Come si procederà all'incasso della multa*). E sia pure anche decretato che tutte le pene o multe, seguite in forza di quest'atto, verranno citate, proseguite, acquistate e disposte, o saranno mitigate o restituite nella stessa maniera, e dalla stessa autorità, come fu stabilito, riguardo a qualunque pena o multa citata, proseguita, acquistata e disposta, e quale può essere mitigata o restituita, in forza d'un atto, decretato nella suddetta seduta del Parlamento, tenuto nell'ottavo o nono anno del regno della presente Maestà Sua, intitolato: *Atto per prevenire il contrabbando* (8 e 9 Vitt. C. 87); e che tutte le spese risultanti dall'applicazione di quest'anno verranno pagate dal consolidato introito de' dazi.

XVII. (*Registrazione. Quali persone possono essere armatori di bastimenti britannici*). Inoltre resta decretato che tutti i sudditi indigeni della Maestà Sua, e tutti gl'individui divenuti cittadini, in forza dell'ottenuta patente reale, nonchè tutti gl'individui naturalizzati, mediante od in forza di un simile atto del Parlamento, o mediante od in forza di qualche atto o decreto della legislazione o regolare autorità legislativa di qualsiasi delle possessioni britanniche nell'Asia,

Africa ed America, e tutti gl'individui autorizzati mediante od in forza di un tale atto o decreto a prendere parte alla navigazione britannica, saranno, dopo che prestarono il giuramento di fedeltà alla Maestà Sua, ai suoi Eredi e successori, perfettamente qualificati di essere interamente od in parte proprietari di bastimenti britannici registrati, anche se qualche cosa di contrario fosse detto nel succitato atto intorno la registrazione dei bastimenti britannici.

XVIII. (*Formolare del certificato di registrazione*). E sia decretato che il seguente formolare di certificato sarà sostituito al formolare di certificato prescritto dal detto atto sulla registrazione di bastimenti britannici: “ Si certifica col presente, che (seguono qui i nomi, coll'indicazione dell'occupazione e domicilio degli armatori sottoscritti) avendo fatto e sottoscritto la dichiarazione prescritta dalla legge, ed avendo dichiarato che egli (od essi) assieme con (nomi, occupazione e domicilio degli armatori non sottoscritti) è (o sono) il solo armatore (od i soli armatori) giusta le proporzioni specificate qui a tergo, del bastimento o naviglio nominato (nome del bastimento) di (luogo a cui appartiene il naviglio) della portata di (numero delle tonellate) e comandato dal (nome del padrone) e che il detto bastimento o naviglio fu (quando e dove costruito o condannato per presa, verificando questo col certificato del costruttore, col certificato del giudice o certificato dell'ultima registrazione, consegnato contemporaneamente per essere annullato; o se il bastimento fosse costruito nell'estero, senza che si conoscesse nè l'anno, nè il luogo della sua costruzione) costruito nell'estero, e ch'egli (od essi) non conoscesse nè l'anno, nè il luogo della sua costruzione, ed avendo (nome ed ufficio dell'impiegato che ispezionò il bastimento) certificato a noi che il detto bastimento o naviglio ha (numero) ponti e (numero) alberi, che la sua lunghezza dalla parte interna dall'asta di prora alla parte interna dell'asta di poppa sopra è di (piedi-decime), la larghezza in mezzo è di (piedi-decime), l'incavo alla corba maestro è di (piedi-decime), ch'è attrezzato (come attrezzato), con bompresso (fermo o correnet), con poppa (che specie di poppa),

costruito (liscio o clincher) con (o senza) galleria e (specie di polena), che il corbame ed i maggeri (o fascie) è (di legno o di ferro) e che è (bastimento a vela ed a vapore, e se a vapore, se con ruote o con vite) ed avendo i detti armatori sottoscritti consentito ed assentito alla suddetta descrizione, e prestato sufficiente cauzione qual è prescritta dalla legge; il detto bastimento o naviglio, nominato (nome) è stato regolarmente registrato in questo porto di (nome del porto). Questo si certifica colla propria firma nella dogana del detto porto di (nome del porto) quest'oggi il (data) del (nome del mese) nell'anno (scritto con parole).

Firmato

Ricevitore

Firmato

Controllore „

Ed a tergo d'un tale certificato di registrazione debbono essere citati i caratti o parti appartenenti a ciascuno degli armatori menzionati o descritti in tale certificato, nella seguente guisa :

Nomi dei diversi armatori menzionati sopra	Numero dei sessantaquattro caratti appartenenti ad ogni armatore
Nome	Trentadue
Nome	Sedici
Nome	Detto
Nome	Detto
Firmato	Ricevitore
Firmato	Controllore

XIX. (*Formolare di descrizione*). E sia decretato, che la seguente dichiarazione venga sostituita alla dichiarazione prescritta dal detto atto, da farsi dall'armatore o dagli armatori di qualsiasi bastimento, prima della sua registrazione:

“ Io A. B. di (luogo di domicilio ed occupazione), dichiaro, conforme al vero, che il bastimento o naviglio (nome) di (porto o luogo), presentemente comandato da (nome del padrone), essendo (indicazioni intorno la costruzione, portata

ecc. come sta descritto nel certificato dell'impiegato d'ispezione) fu costruito (quando e dove, o se un bastimento fosse stato preso o confiscato, quando catturato e condannato; o se fosse costruito nell'estero, e gli armatori non sapessero quando e dove fosse stato costruito) che il detto bastimento è costruito nell'estero, e che io non conosco nè il tempo, nè il luogo dove fu costruito, e che io A. B. (e gli altri armatori, nomi, occupazioni e domicili) sono (o siamo l'unico) possessore (o gli unici possessori) del detto bastimento, e che nessun'altra persona od altre persone ne ha, o ne hanno qualsiasi diritto, titolo, interesse, parte o proprietà; e che io A. B. (ed i detti altri armatori se ve ne fossero) sono (o siamo) veramente e *bona fide* suddito (o sudditi) britannico e che nè io, A. B. — nè conforme alla mia scienza e coscienza gli altri armatori — ho prestato il giuramento di fedeltà a qualsiasi stato estero (eccettuato il caso di qualche capitolazione, definendo le relative circostanze), o che dopo avere prestato (od egli od essi hanno prestato) il giuramento di fedeltà o (nominando tutti gli Stati esteri a' quali egli o qualunque dei detti armatori l'hanno prestato) io (od egli od essi) sono diventato cittadino (o cittadini, o sudditi naturalizzati, conforme al caso) del Regno Unito della Gran Bretagna ed Irlanda in forza della reale patente della Maestà Sua (od in forza di un atto del Parlamento o mediante, od in forza di un atto o decreto della legislazione di...) o sono stato (o stati) autorizzato di prendere parte alla navigazione britannica nella detta colonia, o che io (od essi) ho (od hanno) prestato il giuramento di fedeltà a Sua Maestà la Regina Vittoria dopo la promulgazione di un tal atto o decreto (indicando l'epoca in cui furono rilasciati tali lettere di cittadinanza, o l'anno o gli anni del quale o nei quali tale atto o tali atti o decreti coloniali furono emanati) e che nessun estero non ha parte alcuna o diritto nè direttamente, nè indirettamente su tale bastimento o naviglio „.

Riservato però sempre che nel caso si renda necessario di registrare un bastimento o naviglio appartenente a qualunque corporazione del Regno Unito, allora la seguente dichiarazione

in luogo della dichiarazione prescritta qui sopra, verrà prestata e sottoscritta dal segretario o da un altro apposito impiegato di una simile corporazione, cioè:

“Io A. B., segretario od impiegato della (nome della Compagnia o corporazione) dichiaro il vero che il bastimento o naviglio (nome) di (porto), comandato attualmente da (nome del padrone) essendo (la specie di costruzione, portata ecc., come descritto nel certificato dell' impiegato d' ispezione); fu (quando e dove costruito, o se fu preso o sequestrato allora come catturato o condannato) o (se il bastimento fu costruito nell' Estero senza che il segretario o l' impiegato sapesse nè quando, nè dove) che il detto bastimento fu co-costruito nell' Estero, e che io non conosco nè l' epoca nè il luogo in cui fu costruito, e che il medesimo appartiene interamente ed effettivamente alla (nome della Compagnia e corporazione.)”

XX. *(Riserva pei bastimenti sotto la portata di 15 tonnellate nella navigazione interna, e per i bastimenti sotto la portata di 30 tonnellate per la pesca della Terra Nuova).* E sia decretato che nonostante che il succitato atto per la registrazione di bastimenti britannici decreti, che qualunque bastimento che, senza essere regolarmente registrato, esercitasse qualsiasi dei privilegi di un bastimento britannico sarà sequestrato; tutti i battelli o legni sotto la portata di 15 tonnellate appartenenti e navigati interamente da sudditi britannici saranno considerati per bastimenti britannici nella navigazione sui fiumi e lungo tutte le coste del Regno unito o delle possessioni britanniche nell' estero, e non percorrendo il mare, eccettuato nei limiti del rispettivo governo coloniale, nel quale i dirigenti armatori di tali bastimenti sono domiciliati, e che tutti i battelli o legni appartenenti e navigati interamente da sudditi britannici, non sorpassando la portata di 30 tonnellate e non avendo un intero o fermo ponte, ed impiegati soltanto nella pesca sulle spiagge e coste di Terra Nuova e delle parti giacenti o sulle spiagge e coste delle provincie del Canada, Nuova Scozia o Nuova Brunswick, giacenti sul golfo di S. Lorenzo od al Nord del Capo Carso, o delle isole comprese in

esso, od impiegato nel cabotaggio entro i detti confini, saranno ammessi per battelli o legni britannici, anche senza essere registrati, e ciò sin a tanto che tali battelli o legni verranno solamente impiegati a questo modo.

XXI. (*L'atto entra in vigore il dì 1.^o gennaio 1850*). E sia decretato che quest'atto entrerà in vigore il primo giorno di gennaio, mille ottocento cinquanta.

XXII. (*L'atto potrà essere emendato ecc.*) E sia decretato che quest'atto potrà essere emendato o rivocato, in forza di un altro atto, approvato nella presente Seduta.

Quest'importante documento, le cui conseguenze si proveranno non solo nell'Inghilterra ma in ogni dove si eserciti il commercio e la navigazione, merita in alto grado l'attenzione dei nostri negozianti ed armatori, e si è per questo che tentiamo analizzare le prescrizioni del nuovo atto, e dimostrarne la probabile sua benefica influenza sulla marina nostra, allorquando sarà messo in pratica.

L'atto stesso, piuttosto lungo e scritto secondo le antiche forme, caratterizzanti lo stile legale inglese, è diviso in ventidue parti o sezioni, ed è quasi più negativo che positivo, da poichè modifica e limita tanto le prescrizioni dell'antecedente atto di navigazione e dei relativi decreti, in guisa che restano quasi con ciò del tutto aboliti.

Nella prima sezione tutti i decreti rivocati interamente o parzialmente vengono specificati, e ne risulta che oltre quelle misure che si riferiscono soltanto alla registrazione ed alla navigazione di bastimenti britannici, la Gran Bretagna offre pure perfetta libertà di commercio e di navigazione sia con sè stessa, sia con tutte le sue possessioni in America, Africa ed Asia, a tutte le nazioni, estere, ad eccezione di quelle che da sè stesse si escludono mediante i loro dazi differenziali, e mediante altre misure di protezione.

La seconda, terza e quarta sezione abbracciano la solita riserva riguardo il cabotaggio delle possessioni britanniche in America, Africa ed Asia.

La sezione quinta concerne l'autorità della Regina in quanto che la Maestà Sua possa regolare il cabotaggio tra le differenti possessioni britanniche.

La sezione sesta conferisce un' autorità consimile al governatore generale delle Indie Orientali; e lo autorizza di permettere in certi casi che anche i legni esteri prendano parte al cabotaggio delle Indie.

La sezione settima, ottava e nona vertono intorno la registrazione e navigazione di bastimenti britannici.

Le sezioni decima, undecima e duodecima trattano intorno la reciprocità, nonchè intorno le restrizioni che la Regina può imporre a bastimenti esteri qualora l' offerta reciprocità venisse rifiutata, e qualora i bastimenti britannici venissero sottomessi a dazi differenziali in un qualche paese estero.

La sezione decimaterza autorizza la regina di potere in seguito rivocare una parte di quest' atto.

La sezione decimaquarta prescrive il modo della sua pubblicazione.

Le sezioni decimaquinta e decimasesta determinano le pene riguardo qualunque contravvenzione, nonchè la maniera d' infliggerle.

La sezione decimasettima stabilisce la qualificazione di una persona atta ad essere proprietaria di un bastimento britannico.

Le sezioni decimaottava, decimanona e ventesima risguardano la registrazione di bastimenti britannici, ed i relativi formolari.

La sezione ventesimauna prefigge il giorno in cui l' atto avrà forza legale.

La sezione ventesimadue ammette che l' atto possa in seguito essere emendato o rivocato.

Epperò quest' atto distrugge tutti quegli impedimenti che finora s' opposero alla maggiore estensione del nostro commercio e della navigazione coll' Inghilterra e le sue Colonie,

e certo è che le sue benefiche conseguenze si manifesteranno fra non molto nella maggiore attività e prosperità della marineria mercantile.

Incominciando dal primo dell'anno prossimo i nostri bastimenti possono introdurre ogni sorte di merci di tutte le parti del mondo in Inghilterra; dessi possono caricare grano nel Mar Nero, uva nelle Isole Joniche, zucchero e cotone nell' America, tè nella Cina, e saranno accolti nei porti inglesi come vengono accolti gl' istessi bastimenti nazionali, potendo di là ripartire di nuovo con un carico per le medesime possessioni britanniche per qualsiasi parte del mondo.

Si offre adunque ai bastimenti nostri un nuovo e vastissimo campo di operosità, nonchè la probabilità di trovare impiego, e buoni noli in quasi tutte le parti del mondo; dipende adunque ora dai nostri negozianti, e dai nostri armatori di trarre ogni possibile profitto da queste circostanze, favoriti come sono dalla eccellenza dei nostri bastimenti, equipaggiati da buoni ed esperti marinai, e guidati da valenti capitani, mentre ad onta di tutto ciò la loro costruzione, e la stessa loro navigazione è men dispendiosa di quella, in complesso, dei bastimenti inglesi.

Aggiungeremo che gli è pur certo che sapendosi in oggi d'entrare nell'effettivo spirito di concorrenza cogli Inglesi, ciò farà ben più prosperare la marineria mercantile nostra, che tutti gli altri insensati desiderj riguardo i dazi differenziali ed altri ecc. ecc., i quali, ben lungi dal giovare rovinano la propria marina, del che, in vero la Francia ci presenta un solenne esempio.

Descrizione d' un viaggio

da Trieste alla Grecia

con un Piroscifo del Lloyd Austriaco.

Battevano le 3 pomeridiane di lunedì 3 giugno e i passeggeri cominciavano ad avviarsi verso il molo S. Carlo per imbarcarsi nel piroscifo ormeggiato nella rada di Trieste e che avea inalberata la bandiera di partenza *).

Alle ore 4 precise suonate dall'orologio della città, il capitano diè l'ordine di salpar l'ancora, locchè si effettuò in pochi momenti mediante un molinello a mano che gli intelli genti ammirano pel suo grande effetto meccanico.

Non guari dopo il Piroscifo s'avviò con un movimento progressivamente accelerato sino a divenire uniforme, e lambendo il bel fanale di recente costruzione che s'eleva in cima al molo Santa Teresa entrava nel Golfo di Trieste.

Con un mare tranquillo e sotto un cielo sereno anche i più timidi possono cominciar a gustare i piaceri della navigazione.

A destra si scorgono le Alpi Giulie, le di cui altissime vette stringono per così dire l'orizzonte, a manca si dipingono in prospettiva le amene campagne dei dintorni di Trieste, le belle valli di Muggia e di Capo d'Istria con le cittadelle di questi nomi, il tutto ristretto tra un mare del più bell'azzurro,

*) La bandiera di partenza è bleu con un quadro bianco nel mezzo.

un cielo limpido ed il panorama che ti si presenta allo sguardo è uno dei più pittoreschi e che maggiormente si gode mercè la gran vicinanza alla terra cui s'attiene il piroscavo nella sua corsa.

Un'ora dopo circa il piroscavo giungeva presso un promontorio, sul quale sorge una chiesa con campanile, e di sotto si distende una cittadella; questa è Pirano. Una bellissima baia costituisce il suo porto e nel fondo di essa una grande quantità di casupole farebbero credere ch'ivi esista un'altra città; ma non sono che povere abitazioni dei salinieri in tempo di estate, essendochè appunto in quel sito si fa il sale che è il principale articolo d'industria degli abitanti di Pirano e suoi contorni.

Alle ore 6 pomeridiane circa il piroscavo doppiava la punta di Salvore e cangiò la sua rotta che prima si era di libeccio $\frac{1}{4}$ ponente, dirigendosi verso ostro.

L'Istria continua a dilettere lo sguardo del passeggero con le sue molte cittadelle, tra le quali Umago e Cittanuova meritano particolare attenzione.

Eccoti intanto sorgere dinanzi l'elevata punta del Monte Maggiore che s'aderge sugli altri monti e segna l'ultimo confine dell'Italia continentale.

La punta di Promontore ad esso sottoposta ricorda come in que' paraggi seguisse un accanito combattimento navale tra la flotta veneziana e la genovese, la prima capitanata da un Pisani, questa da un Doria; in quel conflitto la veneta flotta ebbe la peggio, ma si rivendicò di poi nell'acque di Chioggia, e ciò avveniva per quella avara sete di dominio, per quell'ambiziosa gara che ingenerò ed apportò un maledetto retaggio d'inimicizia e di odio tra i vari popoli Italiani.

Ma già il sole precipita all'ocaso, s'asconde sotto un orizzonte che indora de' suoi ultimi raggi, simile all'uomo che muore in un'onorata vecchiezza con la mente serena e col cuore tranquillo.

La notte quieta s'avanza col suo manto tempestato di stelle, un leggiero brezzo di tramontana sfiora appena appena l'acqua del mare rotto dall'abbrivo del piroscavo, sul cassero

del quale si gode quella dolce melanconia che infonde la placida notte, finchè il sonno invita al riposo.

Sorge brillante il sole del martedì 4, ed indora le cime dei monti Villebich nella Dalmazia.

Il monte Conero s'avvista da prora del piroscavo e rimane isolato. Alla destra si scorge il dorso degli Apennini, indi si scopre la bassa terra d'Italia.

Non guari dopo si ravvisa Sinigaglia, quindi Ancona con la sua chiesa di S. Ciriaco situata sopra eminenza e la cittadella.

Alle ore 8 antimeridiane del giorno stesso il piroscavo entrò nel porto d'Ancona e gettò l'ancora dirimpetto la sanità in 15 piedi d'acqua.

Il capitano scese a terra per costituirsi ed in mezz'ora ritornò con due guardie di sanità che concessero libera pratica.

Una folla di barchette si avvicina al piroscavo tanto per condurre a terra i passeggeri diretti per Ancona, come i viaggiatori che vogliono visitare la città.

Il porto d'Ancona è protetto contro il mare da un molo che dall'arco trionfale d'Augusto situato al settentrione della città si estende nella direzione di ponente maestro per ben 300 tese; sulla sua punta si eleva una torre con fanale.

Dietro il molo si ormeggiano i bastimenti di lungo corso, più vicino alla città quelli di cabotaggio. Dal lato meridionale giace la cittadella ed a ponente il lazzaretto che è fortificato e difeso verso il mare da una scogliera lungo circa 150 tese verso maestro-tramontana. L'entrata del forte ha circa 350 tese di larghezza e la sua profondità varia dai 25 sino ai 10 piedi nel suo interno. Dalla parte del lazzaretto vi sono due banchi di pietra a fior d'acqua.

Dopo il mezzogiorno il piroscavo parte da Ancona lasciando a destra il monte Conero alto e tagliato quasi a picco dal lato del mare con un convento in cima ed un telegrafo. La notte che sovrasta toglie le ulteriori prospettive.

Alla mattina del seguente giorno (5), tenendo la corsa verso scilocco, si scorgono in sull'albeggiare il monte Gargano detto

comunemente Sant' Angelo, dietro al quale stassi il golfo di Manfredonia, e la costa d' Italia verso Bari; all' albeggiare del giovedì (6 giugno), quarto giorno di navigazione, si approda al bel porto di Brindisi.

Brindisi è città posta nel golfo di Otranto; il suo porto può a tutta ragione considerarsi per uno dei più belli, rinomate sono le antichità che in essa rimiransi, esercita un commercio molto esteso, ed ora influisce moltissimo al suo ben essere industriale il regolare approdo delle vaporiere del Lloyd austriaco. Brindisi è sede d' un vescovo e conta circa 7000 anime.

Dopo una breve stazione di circa due ore il piroscavo riprende la sua corsa facendo rotta verso scilocco $\frac{1}{4}$ levante, verso le ore 4 pomeridiane si scopre la gigantesca montagna della Cimara, la isola Sasino che è posta all' imboccatura della Linguetta, indi si perviene alla così detta strada bianca che costituisce il letto del torrente che scende dall' erto monte S. Giorgio; a destra si scorgono le isole Fanò da alcuni ritenute per l' antica *Calypsus*, Merlere e Samostrachi forse l' antica *Mathace*. Di fronte finalmente si avvista l' isola di Corfù (*Corcyre*) con l' erto monte San Salvatore, s' incontra quindi il faro del Tegnoso cui si passa a cento passi di distanza, e procedendo pel canale che l' isola di Corfù forma col continente, alle 11 pomeridiane si getta l' ancora nel suo porto di facciata all' ufficio di sanità, da di dove con piccole barchette i passeggeri vengono trasportati in città *).

Corfù è una città fortificata, anzi ritenesi per una delle primarie fortezze d' Europa; verso la Cittadella vi è un molo di pietra e più addentro le controfosse ora poco profonde per le mura di fortificazione ove sotto il veneto dominio stazionavano le galere.

A due miglia in ponente-maestro del Sorgitore giace l' isolotto del lazzaretto.

*) La città di Corfù essendo una piazza d' armi, la porta della marina ordinariamente si chiude alle 9 della sera, ma pei vaporieri è sempre aperto il piccolo sportello.

Molte sarebbero le cose notabili e degne d'ammirarsi in questa città; ma noi essendoci solo proposto di offerire non già una singola descrizione dei vari punti d'approdo, ma solo d'abbozzare un quadro d'un viaggio di mare, così ci limitiamo ad alcuni tocchi alla sfuggita, mentre l'erudito e lo studioso viaggiatore possono trovare in tal proposito materiali a dovizia.

Alle ore 12 meridiane del giorno seguente (venerdì 7) il piroscavo si pose in movimento girando il promontorio della cittadella, dal qual punto si scorge gran parte della città, la spianata ed il borgo Costrades.

Due ore circa dopo si lascia a destra il fanale fluttuante, che indica l'estremità della bassa terra di *Leschimo* ed alla sinistra vedesi la terra dell'Albania ove s'interna la Baja di Gomenizza, indi viene lo scoglio Murto. L'isola di Corfù termina con il *Capo Bianco* che si prolunga in mare con un pericoloso seno indicato da un *gavitello* bianco, quindi si scorge Paxò ed Antipaxò (Paras ed Ericuse). Un dieci miglia lunge dallo scoglio Murto dirigendosi per ostro si scopre un ammasso di rovine che ricordano Parga e le eroiche gesta de' suoi abitanti! Quindi S. Maura l'antica Leucade famosa per la sua roccia elevata che sporge sul mare, detta Capo Ducato, da dove gli amanti spiccavano il fatal salto per guarire dalla passion amorosa. Quindi s'incontra l'isola di Cefalonia col suo monte colossale, entrando si approda al porto di Ergostoli nella mattina di sabato (8), quinto giorno di navigazione. Dopo breve stazione si parte da Ergostoli lasciando alla sinistra Cefalonia, di poi costeggiando la parte orientale dell'isola Zante (l'antica Xacynthus) patria del poeta Ugo Foscolo, verso le 12 meridiane si approda nella baia di Zante, dove pure dopo breve stazione si parte dirigendosi per greco-levante e s'incontra a destra il Capo Chiarenza e il Capo Papà, a sinistra in distanza l'isola Itaca, patria d'Ulisse, e l'isole Curzolari, poi Missolonghi che ha ora una pagina gloriosa nella storia della rigenerazione della Grecia. La mattina del 9 verso oriente si scorge un'alta montagna e sotto di essa un castello con caseggiati a marina. Questa è Patrasso dove il vapore approda alle ore 7 circa antimeridiane del giorno di domenica.

La rada di Patrasso è aperta al vento di ponente che quando spira con forza agita molto il mare, e nell'inverno il vento che viene dal Golfo ne rende agli stessi piroscafi malagevole l'ingresso. Al mezzogiorno il piroscavo salpa l'ancora e parte da Patrasso entrando fra due antichi castelli nel golfo di Lepanto ed un'ora e mezza dopo si fa breve toccata nella città di tal nome.

In queste acque successero due combattimenti navali memorabili nella storia. Il primo è la famosa vittoria navale, riportata da Augusto sopra Marc' Antonio, l'anno di Roma 753; 31 anno prima di G. C., vittoria che decise le sorti dell'impero romano e forse dei futuri destini del mondo.

Comunemente questa città prende il nome della città d'Azio nell'Acarnania. Ma più memoranda si fu la vittoria riportata dall'armata degli alleati Cristiani li 7 ottobre 1571 contro la flotta Turca e che viene denominata battaglia di Lepanto.

La flotta Cristiana, tra cui primeggiavano i Veneziani, era comandata da Don Giovanni d'Austria, un Sebastiano Venier ed un Agostino Barbarigo, nonchè il generale pontificio Colonna, militavano sotto i suoi ordini.

Terminata la terribile pugna l'armata Cristiana avea 7500 uomini uccisi ed un numero maggiore di feriti, ma vennero liberati più di 15,000 schiavi e si fecero prigionieri 3486 Turchi. Dell'armata Turca restarono morti 30,000 uomini e 224 dei loro legni caddero in potere dei vincitori assieme con 373 pezzi d'artiglieria, un immenso materiale di guerra ad onta che molto fosse stato disperso o derubato.

Questa memorabile vittoria ottenuta nello spazio di quattro ore, quantunque si continuasse a combattere per altre sei, deve esser considerata come uno dei più importanti fatti di armi nella storia della marina.

Il piroscavo fa poscia breve sosta a Vostizza quindi procede tutto lungo il golfo e circa alla mezzanotte si getta l'ancora nella baia di Lutraki consacrando il resto della notte al riposo.

Lunedì 10 allo spuntar del sole si sbarca a terra in un magnifico fabbricato eretto espressamente per comodo dei forastieri, indi dopo una mattinata refezione si ascende in apposite vetture e scortati dalla gendarmeria greca e da un ufficiale del Lloyd si attraversa l'Istmo di Corinto, nel che impiegasi circa un'ora e un quarto. Giunti alla parte orientale di detto Istmo, si viene accolti in altro magnifico e comodo fabbricato dello stabilimento. Qui pure si trova altro piroscalo della società sul quale s'imbarcano i passeggeri.

Eccoci pertanto in vista della classica terra dell'Attica, ecco apparire l'Acropoli di Atene col rinomato tempio di Minerva detto Partenone. L'entrata del Pireo viene contrassegnata da due molini a vento che rimangono alquanto alla destra ed alla sinistra giace l'isola di Coloro o Coluri che si confonde con la terra ferma.

Quest'è Salamina, resa celebre per la vittoria navale che gli Ateniesi guidati da Temistocle riportarono sulla flotta dei Persiani capitanati da Serse il 19 ottobre dell'anno 840 avanti G. C., nello stretto che la separa dal continente, sulla rupe si scorge uno scavo, ove credesi secondo la tradizione storica che Serse collocasse il suo trono per assistere spettatore di questa battaglia navale.

Pervenuto il piroscalo presso una punta bassa ove trovavasi un albero con un fanale provvisoriamente servibile di faro, si entrava fra due piloni che distano 64 metri nel famoso Pireo e si afferrava il piroscalo in 5 braccia d'acqua.

Qui vi nell'anno 1687 i Veneziani sotto il comando del Peloponesiaco Francesco Morosini sbarcarono e bombardarono la città, non senza il dolore di aver involontariamente guasto il Partenone ove trovavasi la famosa statua di Fidia; ma chi avrebbe mai potuto allora immaginare che i Turchi avessero ivi fatto il loro deposito di polveri e chi ora potrebbe supporre che un veneziano, un Morosini peloponesiaco, fatto lo avesse con animo deliberato?

Il porto di Pireo rassomiglia molto a quello di Marsiglia, essendo perfettamente chiuso, ma non ha che circa la metà della capacità di quello, anzi al giorno d'oggi appena potrebbe

contenere una cinquantina di fregate, mentre ai tempi di Plinio era capace di mille triremi. Al Pireo si osserva come una nascente città che tacitamente rimprovera il non aver prescelto quel sito per stabilirvi la nuova capitale della Grecia nella sua rigenerazione consacrando l'antica alle sole reminiscenze storiche e praticandovi degli escavi, che ora si rendono impossibili col barbaro sistema delle fabbriche nuove che sopra le vecchie rovine si costruiscono.

Per chiunque ama l'antica storia ed è ammiratore dell'antica sapienza, non può ch'esser altamente preso da un sentimento di venerazione alla vista della Grecia e massime della sua antica e moderna capitale, pensando come le scienze, le arti, le lettere abbiano avuto colà la lor culla.

Al viaggiator erudito sarà facile trovare guide di Atene più adattate allo scopo del suo viaggio; noi qui accenneremo solo quella del professore Baruffi che ci sembra molto utile e che offre cognizioni svariate e caratteristiche.

Non è nostro soggetto, come dicemmo, estenderci in una dettagliata descrizione per cui rimettiamo i nostri lettori all'opera suaccennata.

Martedì 11 giugno alle ore 6 pom. il vapore parte d'Atene dirigendosi per mezzo quelle tante isole che hanno tutte un istorico ricordo, passando tra mezzo Zea e Termie; alle ore 6 antimeridiane del giorno di mercoledì (11) si approda nel porto di Sira ove si trova altro piroscalo dello stabilimento per poter proseguire il viaggio sia per Costantinopoli, Mar Nero e Danubio, come per la Siria e per Alessandria d'Egitto. E qui termina il viaggio della Grecia.

Viaggio da Trieste a Costantinopoli
col piroscavo della Società
pella Navigazione a vapore del Lloyd austriaco
Germania.

Partiti li 16 agosto dalla rada di Trieste alle ore 4 p. m. precise, un'ora dopo si doppia la città di Pirano, ed alle 5 $\frac{1}{2}$ la lanterna di Salvore.

Il vapore percorre tutto lungo la costa dell'Istria ed alle ore 11 $\frac{1}{2}$ p. m. arriva alla punta di Promontore, ove vi è una lanterna dalla quale si passa a breve distanza. Durante la notte si passa il Quarnero, le isole di Lussino, S. Pietro, Selve e Melada, che si lasciano alla sinistra, ed all'alba del nuovo giorno si avvistano l'Isole Grosse. Procedendo il piroscavo nella medesima direzione per scilocco, l'isole più foranee della Dalmazia si presentano allo sguardo del passeggero circa alle 9 a. m. La prima di queste a settentrione è lo scoglio Pomo, che rassembra un vascello con le vele spiegate, la seconda isola, che è alta e grossa, nominasi S. Andrea. La terza distinguibile pel suo alto monte nel mezzo è Lissa, nelle di cui acque l'anno 1809 ebbe luogo un combattimento navale tra la flotta inglese e l'in allora marina italiana, la vittoria fu pegl'Inglesi, ma gl'Italiani rimasti prigionieri vennero dal vincitore onorati tutti della loro spada per contrassegno del dimostrato valore; il Patrizio Veneto Pasqualigo comandante d'una fregata si distinse tra gli altri.

Altre isole ancora appariscono all'orizzonte, tutte appartenenti alla Dalmazia. Alle ore 2 pom. il piroscafo si avvanza tra Lissa e Buso sempre nella medesima direzione e ci lasciano alla sinistra le isole Cazza e Pelagosa, nelle quali veggonsi alcune capanne di pescatori, che nell'estate appunto sogliono ivi far dimora pel loro mestiere e per pascolare le greggie, e finalmente Logusta ove vi è un piccolo fanale. Alla diritta dell'isola Pelagosa vedesi in gran distanza il Monte S. Angelo.

Alle ore 10 a. m. del giorno 18 si avvistano i monti della Bojana e dell'Albania, al mezzogiorno si addoppia l'isola Sasino, percorrendo le coste dell'Albania, alle 4 pom. si doppia pure l'isola Tegnosa ove vi è la lanterna, ed entrando quindi nel canale di Corfù si giunge in porto alle ore 5 p. m. del giorno 18 suddetto, lasciando a dritta Fano e Merlene *).

In Corfù si ritrovano i battelli a vapore Joni che fanno i viaggi delle isole ed un vapore inglese che fa il viaggio per Malta.

Corfù, come è noto, si è la capitale della Repubblica delle Isole Jonie: è una città molto commerciale, il suo porto l'abbiamo già descritto, ha un'università e conta circa 20,000 abitanti, residenza d'un metropolitano greco e d'un vescovo cattolico; le sue fortificazioni sono ammirabili.

Il giorno 19 a mezzogiorno il piroscafo parte da Corfù dirigendosi per scilocco verso lo scoglio Murto che si doppia alle 2 p. m. Alla destra rimangono le isole di Corfù, Paxò ed Antipaxò, alla sinistra la costa d'Albania, cioè Gomenizza, Parga ed il golfo di Prevesa, di fronte s'avvista l'isola Leucade. Alle ore 8 p. m. si giunge a Cao Ducato, e si entra nel canale fra Itaca, patria d'Ulisse e Telemaco, e Cefalonia detto Liscardo. Alla mezzanotte si giunge all'isola Zante passato il detto canale del giorno 19. Dopo due ore circa finite le operazioni necessarie si parte da Zante sortendo tra

*) Nella descrizione di questa prima parte del viaggio per Costantinopoli non facciamo che indicare la direzione e le toccate del piroscafo, mentre i luoghi di passaggio essendo pressochè gli stessi dell'altro viaggio non si farebbe che un'inutile ripetizione.

Zante e Chiarenza. In Chiarenza si osserva un castello fabbricato dai Genovesi. La Grecia si costeggia alla sinistra, ed all'alba s'incontra Navarino (antica Pylos). Quivi nel 20 ottobre 1827 le combinate squadre anglo-franco-russa distrussero la flotta turco-egizia. Centocinquanta vascelli di ogni ordine e ogni portata, chiusi in angusto bacino per quattro ore continue, con quanto più di valore e di rabbia poterono, attesero a combattere e a fulminarsi. Sir Edoardo Codrington aveva intimato ad Ibrahim pascià che qualora lo provocasse a battaglia, l'esito ne sarebbe la distruzione della sua flotta. Ibrahim non vide come quella predizione si adempisse, perchè allora attendeva a scorrere ed opprimere la Morea; ma quando ritornò a Navarino cercò invano la sua flotta e circa 7000 soldati periti insieme con quella. Rispetto agli alleati, dopo la mischia si ritrovò che il maggior danno era stato delle tre navi ammiraglie; indizio non dubbio di quella gara di onore nazionale con cui erasi combattuto in quel giorno. Tredici vascelli turchi scoppiarono nella mischia in mezzo alle navi degli alleati che li fulminavano; e non fu questo nè il minor pericolo, nè il minor danno che soffersero i vincitori. — “È un miracolo, disse l'ammiraglio Codrington nella sua relazione, che noi abbiamo potuto uscir salvi in mezzo a quelle terribili esplosioni. Quando penso (aggiunse) alle perdite che abbiamo fatte, ne sento un estremo dolore; pur mi consolo considerando che la battaglia fu necessaria, e provocata assolutamente dai nostri avversari. Il distruggere i Turchi interamente non avrebbe costato agli alleati che sole due ore ancora di combattimento; ma affermano i vincitori (*relazione del vice-ammiraglio russo Heiden*) di averli risparmiati affinché gli Ottomani dovessero sempre più riconoscere che eglino s'erano difesi per necessità, e non avevano di loro voglia assalito.

Entra quindi il piroscifo nel canale fra Sapienza e Modone (altre volte Mehone), in Messenia, città fortificata, eretta in una prominenza sporgente in mare con un basso-fondo. L'isola di Sapienza è un deserto scoglio offrente soltanto qualche pascolo pella greggie della Morea, ma buon porto. Il bel

nome che porta sarebbe rimasto dimentico dai più, se le recenti pretese degli Inglesi spiegate in quest'isola e sull'altra di Cervi, e che minacciano rompere la pace europea, non l'avesse ora posta sul labbro di tutti.

Verso scilocco vedesi Cabrera e quindi il capo Gallo, ad ostro del quale si eleva il grosso scoglio Venetico avente alla sua estremità meridionale due altre roccie.

Appariscono in seguito biancheggianti le fortificazioni di Corona e più oltre s'interna il golfo di Calamata, entro del quale s'innalzano le rimarchevoli montagne di Pentedactile.

Alle ore 12 antimerid. del 20 agosto si doppia il Capo Matapan, che è il più meridionale della Morea, facendo rotta per levante alle ore 3 $\frac{1}{2}$ pomerid. si giunge presso il monte Sant'Angelo detto Capo Malia che si presenta erto e scosceso. In questo mezzo dopo passato il Capo Grosso costeggiando la sponda si veggono vari torrioni e villaggi dei Mainotti che tuttora conservano il valore degli Spartani da cui discendono.

Dalla parte meridionale del Capo Malia o monte S. Angelo si scorge sopra una roccia, una capanna rozzaamente fabbricata. Ivi dimora un vecchio Eremita, lontano dall'umano consorzio che vive con l'elemosina dei passaggieri. *)

Alla dritta si scorge l'isola di Cerigo lunga ed abbastanza alta, dirigendosi per greco $\frac{1}{4}$ levante e conservando questa direzione alle ore 4 antimeridiane del giorno 21 si dà fondo nel porto di Sira, la cui città comparisce come un anfiteatro sopra una collina avente nel mezzo e sulla vetta la

*) Il mare tra Sant'Angelo e Cerigo, è stretto ma profondo, le rive però sono orride d'aspetto, e il celebre poeta Lamartine vedendo questo eremita muoversi da lontano dice nella descrizione del suo viaggio in oriente: "Qu'est ce que cet homme? il lui faut une „ amé trois fois trémpée pour avoir choisi cet affreux séjour; il „ faut un cœur et des sens avides de fortes et éternelles émotions „ pour vivre dans ce vie de vautour, seul avec l'horizon sans bor- „ nes, les ouragans et le mugissemens de la mer: son unique „ spectacle c'est de temps en temps un navire qui passe, le cra- „ quement des mâts, le dichirement des voiles, le canon de detresse „ e le clameurs des matelots en perdition„. Sa il cielo quale storia, quali passioni si serrano in petto di quell'eremita!

cattedrale S. Giorgio, il suo porto rassembra ad un piccolo lago circolare, chiuso da un isolotto dove sorge il faro; le molte navi ivi ancorate e il movimento vivissimo che si nota nel cantiere aperto v'indicano l'attivo suo commercio. Sira è una delle più ricche e grandi città della Grecia presente e fu patria di Ferecide maestro di Pitagora? Dèssa è posta quasi nel centro delle Cicladi e salendo alla cattedrale di S. Giorgio si gode uno dei più magnifici panorama che immaginare si possano; tutte quelle magnifiche isole dell'Arcipelago come Falconera, Serfo, Milos, Antimilos, Sisanto e Parox dal candido marmo ti si presentano successivamente allo sguardo.

In questo porto si trova il piroscifo del Lloyd proveniente dalla Grecia ed un altro che ritorna da Costantinopoli.

Alle 5 pomeridiane del giorno 22 facendo rotta per greco-levante e lasciata alla destra l'isola di Delos, il piroscifo procede fra l'isola Tino (Tenos) di cui la città giace in una posizione veramente pittoresca, ergendosi ad essa di retro una roccia dirupata con una spaccatura singolare, e fra l'isola di Miconi (Myconos) della quale i marinai sono riputatissimi nell'Arcipelago.

Oltrapassato il Bogazzo detto di Tino e Miconi, il piroscifo prese la direzione di greco, e mentre il sole volge al tramonto si vistano le montagne di Negroponte ed apparisce in oriente Samos come partito in due colla parte occidentale scoscesa e quasi tagliata a picco sul mare, mentre quella più prossima all'Asia scende dolcemente, e si giunge alla città di Scio. La città di Scio, veduta da lunge e di giorno, si presenta sotto piacevole aspetto, ma da vicino è assai meschina cosa e nel vederla si vedovata di abitanti ritornano fatalmente al pensiero le stragi ivi commesse nel 1825 dai Turchi, e non può a meno l'animo di provare un senso di ribrezzo veggendo ancor sventolare sovr'essa la mezza luna turca. Sulla costa dell'Asia vedesi Tchesmè (Cyssos), famosa un giorno per la vittoria riportata in quelle acque dalla flotta romana su quella di Antioco 191 avanti G. C., ma più ancora pella distruzione della flotta turca fatta dai Russi nel 1770 sotto il comando di Orloff. Alle 2 antimeriane del giorno 23 si sorte dal canale di Scio

e circa un'ora dopo si doppia il promontorio Caraburun e si entra nel golfo di Smirne.

Al settentrione di questo golfo si prolunga l'isola Mitilene o Metelino, l'antica Lesbos, patria dell'infelice Saffo e di Teofrasto; ed in oriente si vede Focchie (Phocaca) col suo biancheggiante castello. Quivi li 12 maggio 1649 i Veneziani comandati da Jacopo Riva distrussero la flotta turca incendiando quindici navi e traendo seco preda della vittoria nove vascelli, tra' quali quello contenente il denaro. Costeggiando l'isoletta di Vurla, ove in poca distanza si crede che esistesse l'antica Clagomene, si avvista di fronte il gigantesco monte detto dei due Fratelli. A sinistra sotto un terreno bassissimo appaiono delle collinette rilucenti che sono i prodotti delle saline. In tutta questa parte del golfo vi sono molti bassi fondi ed è per ciò che conviene avere molta precauzione per ischivarli. Giunto il piroscalo di faccia il monte suddetto volgeva la prora verso il castello di Smirne che sorge candido dal mare, tutta la costa alla destra presenta la più florida vegetazione; alle ore 7 antimeridiane si doppia il detto castello.

I boschetti di verdi ulivi frammisti ai cupi cipressi ed alle abbondanti vignette che dalle cime delle collinette si estendono sino al mare, formano una scena delle più pittoresche ed amene.

Appare Smirne distesa sopra un'immensa collina di cipressi in fondo al golfo. Sopra il monte che domina la città si vede il castello. Alte muraglia la coronano, e belle campagne boschive si stendono a mancina verso le montagne. Ivi sgorga il fiume Mele ed il Sovrano poeta si presenta al pensiero, benchè

. *Argo ad Atene*
E Rodi e Smirna cittadin contende
*E patria e' non conosce altri che il cielo. *)*

L'erudizione moderna vuol vedere Omero un tipo anzichè un uomo; ma l'ammettere una razza di uomini omerici

*) Alessandro Manzoni in morte di Carlo Imbonati.

è certamente più difficile che l'attribuire ad un solo quelle virtù che hanno sfidato tanti secoli senza trovare competitori.

Alle 8 antimer. si bagnava l'ancora in passi 6 d'acqua nella rada di Smirne, che offre un eccellente e sicuro ricovero ai bastimenti, sembrando di trovarsi come in un lago, ma però con il vento da greco-levante l'inverno, e l'estate con il ponente-maestro che spira regolarmente dalle 10 a. m. al tramonto del sole; il mare allora s'ingrossa, e rende malagevole l'imbarco e lo sbarco; ivi si vedono molti bastimenti da guerra.

I passeggeri discendono quivi a terra per vedere la città o per fermarvisi, secondo la loro destinazione. Havvi un vaporetto per Burnaba, luogo di villeggiatura. Quelli che devono continuare il viaggio, ritornano a bordo prima delle 4 pomeridiane del giorno 24; allora il piroscafo, salpata l'ancora e posta in movimento la macchina, uscì dal golfo di Smirne, ed alle ore 9 p. m. Focchie restava poco discosta.

Alle ore 11 p. m. si entrava nella rada di Metelino ove il piroscafo si trattiene circa due ore, quindi si parte da Metelino sul far del giorno 25, e seguendo la rotta di ponente si costeggiava la parte settentrionale di quest'isola affine di evitare un basso fondo marcato con una barra di ferro nel mezzo del canale. Girato il Capo Baba (*Lectum Promontorium*), il piroscafo pure si ferma breve tratto, e dirigendosi quindi per tramontana resta alla sinistra l'isola Lemno o Stalimena, celebre nell'antichità perchè le donne ivi uccisero in una sol notte i loro mariti par darsi in mano agli Argonauti quivi approdati; ed i Pelasgi alla loro volta uccisero le donne Ateniesi che condussero a Lemno; per cui i Greci chiamano *azioni lemnie* tutte le atrocità.

Apparisce in distanza l'elevatissimo Athos, detto Monte Santo, e verso settentrione sorge Tenedo, ove il piroscafo fa pure breve toccata, col suo monte Sant'Elia nel mezzo; dietro di esso torreggia l'alta Imbro e la Samotracia, celebre pel culto degli Dei Cabiri, ai misteri dei quali furono iniziati tutti gli eroi dell'antichità. All'Oriente, nell'interno dell'Asia, si vede il monte Ida che innalza le sue vette sino alle nubi, ed

ivi presso la bassa riva nerastra ove fu Troja, che ricorda i versi del divino cantore:

Vedeva Troja in cenere e in caverne:

O Ilion, come te basso e vile

*Mostrava il segno che la si discerne. *)*

Distinguonsi i tumuli, monticelli conici, che la tradizione addita per le tombe di Patroclo e d'Ettore.

Le mura opra di Febo

Sotto le lor reliquie fumeranno,

Ma i Penati di Troja avranno stanza

In queste tombe: che de Numi è dono

*Serbar nelle miserie altero nome. **)*

Il piroscavo gira in qualche distanza il Capo Teni-Hisari od anche Teni-Choher ove esisteva l'antica *Sigarum*, e si vedono vari molini a vento ed il villaggio dello stesso nome. Dietro a questo capo sopra una punta di sabbia è fabbricato il castello d'Asia Kum-Kalessy presso ad una collinetta che si ritiene per la tomba di Achille. Quanto è mai potente la voce della gloria! Questo tumulo di terra, che non merita in sè alcuna considerazione, al nome di Achille, il viaggiatore s'arresta estatico ad osservarlo; e la tomba di quel prode gli suscita in mente tante sublimi idee, tante ispirazioni, che la metà non ne risveglierebbe il di lui nome altrove ricordato.

A egregie cose il forte animo accendono

*L'urne de' forti ***)*

Dalla parte opposta, in Europa, sul Capo Greco si veggono due fortezze: Sedil-Baher, ed Esky-Hasarlik.

Poco lungi si presentano le famose fortezze dei Dardanelli, ed alle ore dieci passa il piroscavo fra i due castelli e le formidabili batterie erette sulle sponde.

Il 7 febbraio 1807 l'ammiraglio inglese Duckworth con una divisione di 8 vascelli, 3 fregate, e 2 bombarde ebbe

*) Dante, Purg. XII, 31.

**) Sepolcri di Ugo Foscolo.

***) Idem.

l'audacia di forzare il passaggio avvolto nel fumo dei propri cannoni, ma ne soffrì grave danno, benchè in allora le forttezze non fossero così bene munite di artiglieria come al presente.

Contigua alla fortezza nominata Sultan Kalessy, a poca distanza della quale giace la città dei Dardanelli, il piroscifo si arresta, ed ivi si fa trasbordo col piroscifo proveniente da Salonicchio.

Poco stante ripiglia il movimento, allora sulla destra sponda si vede un bel casino di campagna chiamato dai Turchi Chiosck, ove il capitano Bascià soggiorna quando la flotta viene a stazionare al sorgitore della Fontana Bassà. Questa si estende al settentrione verso la punta di Nogara, la quale sembra chiudere il canale non essendo esso quivi più largo di sette od otto stadi. Credesi che quì esistesse l'antica Abidos, e di fronte, in Europa, la città di Sestos.

Fu su questo tragitto che Serse fece costruire un ponte di barche per farvi passare il suo esercito che dovea soggiogare la Grecia.

Quivi gli amori disgraziati di Ero e Leandro si presentano al pensiero, come pure l'arditezza di lord Byron che volle imitare Leandro passandolo a nuoto. La collina che giace vicino Abidos, e che sembra artificiale, si crede formata dai Persiani appositamente affinchè il loro re Serse potesse osservarvi su d'un trono ivi collocato il passaggio per l'Ellesponto dei suoi due milioni di soldati. Dopo qualche tempo vedesi il paesotto di Galata in Europa, circondato da oliveti, e Lapsica in Asia che sembra come sortire dalle ombre de' suoi alberi.

Giunto il piroscifo nella città di Gallipoli, fa sosta per circa un'ora, v'imbarca alcuni passeggeri. Alquanto sopra Gallipoli, sur una punta di roccia esiste un faro, dopo il quale il canale si allarga gradatamente e presentasi alla vista l'isola di Marmara dalla quale prende ora il nome l'antica Propontide. — Il sole è prossimo all'ocaso quando si giunge presso a Marmara ch'eleva colossali e marmoree rocce quasi verticalmente dal mare. In Asia si vede illuminati dai raggi del

sole cadente sei grandi monti che all'occidente uniscono col Proconeso, ed all'oriente coi monti di Nicomedia. L'Olimpo torreggia nel mezzo colle sue candide vette, ed i monti che gli stan sotto, di Drepanum, Apamea e della penisola Cizico sembrano formargli solide basi. Verso il settentrione la costa europea si mostra innalzata con la catena dei monti di Rodosto. — Essendo sereno il cielo, ed il mare in calma perfetta, il piroscifo seguiva la sua corsa per levante $\frac{1}{4}$ greco tutta la notte.

Qual magnifico spettacolo si presenta al nascer dell'aurora! L'Europa e l'Asia spogliandosi del notturno velo, abbracciate come sorelle surgono dal letto ondoso, nè si può dire ove una finisca e l'altra cominci, essendo ambedue intralciate da una corona di edifizii, tanto che sembrano formare una terra sola; se non che alfine progredendo si scopre il canale di separazione ch'è il Bosforo della Tracia (*Bosphorus Tracicus*). La punta di Santo Stefano rinomata per la sua deliziosa posizione sporge in fuori dall'Europa contornata da bassi fondi, indi le *Sette Torri*, quasi diroccate ed informi, appariscono come gli avanzi delle castella del medio evo, alla dritta l'isola de' Principi; in fine, non già il baluardo d'una capitale, ma Costantinopoli veduta dalla parte del mare forma un'incantevole prospettiva, essendo fabbricata sopra sette colli che si elevano a forma di anfiteatro; ed i palazzi, i minaretti, i giardini, le cupole dorate che si vedono a traverso le cime de' platani e de' cipressi, tutto contribuisce a formare il punto di vista più maraviglioso che uom possa contemplare. Quel grande edifizio, le di cui porte e persiane sono tutte dorate, è la residenza del Sultano. Il piroscifo è prossimo a girare la punta del serraglio, e a destra si vede il canale che serve d'ingresso al Mar Nero (*Ponto-Eusino*), tutto fiancheggiato da abitazioni variopinte.

A sinistra si ha in vista la sortita nel mare di Marmara, e di dietro, somigliante ad un'altra Costantinopoli, rimane Scutari colla sottoposta torre di Leandro fortificata e sporgente in mare. Quivi notasi una grande caserma che può contenere 30,000 uomini.

L'attività che regna nel Bosforo è sorprendente, mentre una grande quantità di bastimenti con le loro vele spiegate a guisa di ali solcano il canale, ed innumerevoli barchette di strana costruzione lo scorrono in tutte le direzioni. Sembra che la natura stessa si compiaccia di accrescere la vivacità in questo tratto di mare, facendo guizzare a migliaia i delfini ed altri pesci sulla sua superficie. Si apre finalmente il gran porto coi navigli ancorati nel mezzo ed altri ormeggiati alle sponde *). Alle ore 6 antim. del giorno 25 il piroscalo lasciava cadere l'ancora a traverso la cosiddetta Scala Alessandrina, presso altri piroscali colà ancorati. Quantità di barchette lo circonda tosto per accogliere i passeggeri **).

Compito il viaggio ciascuno si dirige al proprio consolato e si provveda di una guida per l'alloggio.

*) Ogni grande Nazione ha un bastimento da guerra nel porto di Costantinopoli e si trovano vaporiere di tutte le nazioni di Europa.

**) Nello scendere dal piroscalo nelle barchette kaik, si deve usare la precauzione di mettere il piede nel mezzo e sedere tosto sul piano della barca, essendochè per la loro strettezza e leggerezza sono facili a rovesciarsi.

INDICE.

Introduzione	Pag. 3
Cronologia dell' anno 1850	5
I. Calendario Gregoriano	9
II. Calendario Giuliano	ivi
Feste mobili dei cattolici e protestanti	ivi
Quattro Tempora	10
Feste mobili principali dei Russi e Greci	ivi
III. Calendario degli Ebrei	11
IV. Calendario dei Turchi ed Arabi	12
Lunazioni	ivi
Eclissi	13
Servizio generale dei piroscafi	14
Linea principale fra Triese e Costantinopoli	15
Linea laterale fra Sira e Pireo (Atene).	ivi
Linea laterale di Salonicco-Dardanelli	16
Linea laterale di Alessandria-Smirne	ivi
Linea laterale di Smirne-Beirut	ivi
Linea fra Costantinopoli e Trebisonda	17
Linea fra Costantinopoli, Varna e Burgas	ivi
Linea fra Costantinopoli ed il Danubio	18
Linea diretta fra Trieste ed Alessandria	ivi
Linea di Grecia fra Trieste, la costa orientale d' Italia, le Isole Jonie e la Grecia via dell' Istmo di Corinto	19

Linea di Pireo (Atene)-Nauplia	Pag. 20
Linea fra Trieste e la Dalmazia	ivi
Linea fra Trieste, l'Istria e Fiume	21
Linea fra Trieste e Venezia	ivi
Tariffe	23
Linea di Levante	24
Linea di Grecia	ivi
Linea fra Trieste e la Dalmazia	26
Linea fra Trieste e l'Istria	29
Linea fra Trieste e Venezia	30
Tariffe per pacchi, merci e gruppi	ivi
Discipline da osservarsi dai passeggeri sulla strada ferrata Ferdinanda Lombardo-Veneta	32
Tariffa dei viglietti pei passeggeri	35
Discipline particolari e tariffa per la consegna ed il trasporto di bagagli, carrozze e cani, sulla i. r. strada ferrata Ferdinanda Lombar- do-Veneta	38
Tariffa dei bagagli	40
Tariffa per il trasporto di numerario, carta monetata ed oggetti di valore	43
Tariffa pel trasporto delle carrozze e carri	44
Tariffa per il trasporto dei cavalli e bestie bovine	45
Tariffa pel trasporto dei cani	46
Tariffa per il trasporto delle merci	47
Classificazione delle merci	49
Prospetto delle partenze e degli arrivi delle poste presso l'i. r. ufficio superiore delle po- ste in Trieste per l'anno 1850	53
Elenco dei navigli mercantili austriaci a vela qua- dra esistenti nell'anno 1849	70
Prospetto riassuntivo dei bastimenti mercantili a lungo corso della marineria austriaca	108
Nomi dei piroscafi del Lloyd austriaco	109
Stato del personale di bordo dei piroscafi del Lloyd austriaco	110

Annotazione intorno la toccata di Zante, nel viaggio fra Trieste e Costantinopoli	Pag. 111
Ora dell'alta marea nella rada di Trieste per l'anno 1850	" 112
Prospetto delle Contumacie attualmente in vigore colla fine dell'anno 1849	" 118
Corrispondenza telegrafica ad uso dei privati	" 120
Tariffa dei prezzi pell'innoltro dei dispacci privati mediante l' i. r. telegrafo dello Stato	" 124
Prospetto del corso delle staffette	" 125
Cangiamenti avvenuti nella Società del Lloyd austriaco	" 128
Società d' Assicurazione	" 132
Personale addetto alla I sezione	" 133
Personale addetto alla II sezione	" 134
Personale addetto alla III sezione	" 136
Lista degli agenti	" 137
I. r. Internunziatura in Costantinopoli	" 144
Cancelleria di Commercio	" 145
Consolato generale per la Moldavia in Jassy	" ivi
Consolato generale per la Valachia in Bukarest	" 146
I. r. consoli generali, consoli, vice-consoli ed agenti consolari agli Stati esteri	" ivi
Consoli generali	" ivi
Consoli	" 148
Vice-consoli	" 150
Agenti consolari	" 152
Consoli, ed agenti delle Potenze estere, residenti in Trieste	" 159
Istituto di pensioni per gl' impiegati della Società di navigazione a vapore del Lloyd austriaco	" 163
Bilancio per l'anno 1849	" 168
Miscellanee	" 173
Descrizione dei bastimenti da guerra e mercantili con disegni	" 175
Cenni sulla marina da guerra dell' Austria	" 196

Elenco dei navigli da guerra ora posseduti dall' Austria	Pag. 198
Lista degl' i. r. ufficiali e cadetti di marina	„ 200
Osservazioni sul girare il Capo Horn	„ 204
Quistioni che vengono suggerite al navigatore dalla vista delle montagne	„ 208
Atto della navigazione inglese	„ 212
Descrizione d' un viaggio da Trieste alla Gre- cia con un piroscavo del Lloyd austriaco	„ 229
Viaggio da Trieste a Costantinopoli col piro- scavo della Società pella navigazione a vapore del Lloyd austriaco <i>Germania</i>	„ 237
Rosa dei venti.	

ANNOTAZIONE

all' Elenco dei bastimenti mercantili.

Dopo la stampa dell'elenco dei bastimenti mercantili a vela si venne a rilevare:

- il B. S. *Fedellà*, bruciato
- „ Brig. *Belisario*, venduto.
- „ B. S. *Pace Generale*, venduto.

Il Brig. *Speculatore* è invece B. S., e si chiama *Zanon*, proprietario A. Zanon.

Furono varati in mare dopo stampato l'annuario del 1847:

- il Brig. *Demetrio*,
- la Nave *Paziente Giovanni*,
- „ „ *Abram l'amico di Dio*.

BOSA DEI VENTI

Osservazione.

La nomenclatura più vicina alla Rosa è italiana, la seconda tedesca, la terza francese, e la quarta inglese.

