

assistito da un gabinetto di 4 mem-
bri. La repubblica è divisa in 7
provincie; la sua lunghezza
è di 480 mig. e la larghezza varia
da 35 a 110 mig. L'area totale è
di 31570 mig. quadrati. La popola-
zione è di circa 340.000 abitanti:
le principali città sono Panama,
nel Pacifico, l'apitale della repub-
blica, e Colon nell'Atlantico.

Il territorio è completamente
montagnoso; il monte più al-
to raggiunge gli 11740 piedi; la
catena montagnosa è trovata
proprio nel punto più stretto del
continente dal passo "Tulebra", alto
circa 300 piedi sul mare.

Qui di me numerosi fiumi solcano

assistita da un gabinetto di 4 mem: La repubblica è divisa in 7 provincie; la sua lunghezza è di 480 mg. e la larghezza varia da 35 a 110 mg: l'area totale è di 31570 mg. quadrate. La popolazione è di circa 340.000 abitanti: le principali città sono Panama, sul Pacifico, capitale della repubblica, e Colon nell'Atlantico. Il territorio è completamente montagnoso; il monte principale to raggiunge gli 11740 piedi; la catena montagnosa è trovata proprio nel punto più stretto dell'istmo dal passo "Culebra", alto circa 300 piedi sul mare. Ricchi di sue numerosi fiumi solcano

L'istmo: il più importante è il
Río Chagres, sul quale, come dice
si trasse grande profitto nell'at.

Orazione del canale -

L'aria - Il clima è tropicale,
con eccessiva umidità. La sta-
zione secca (ore da gennaio al
aprile; quella umida da mag-
gio a dicembre. La temperatura
media annuale è di 80° Fahr.,
con un massimo e minimo di
100° e 60°. La caduta annuale
di pioggia è da 40 a 155 pollici,
secondo le località. S'abbon-
dantissime sulla costa del mare
Caribico e depressione avvicinando
sul Pacifico. Prevalgono i ven-
ti da NE durante la maggior
parte dell'anno, soffiando con le

L'istmo: il più importante è il Rio Chagres, del quale, come dissi si trasse grande profitto nell'attuazione del canale.

Clima - Il clima è tropicale, con eccessiva umidità. La stagione secca corre da Gennaio ad Aprile; quella umida da Maggio a Dicembre. La temperatura media annuale è di 80° Fahr.,

con un massimo e minimo di 100° e 60°. La caduta annuale di pioggia è da 40 a 155 pollici, secondo le località. È abbondantissima nella costa del mare Caraibico e decresce avvicinandosi al Pacifico. Prevalgono i venti da NE durante la maggior parte dell'anno, soffiando con le

maggior violenza nella stagione
secca. I venti da SE prevalgono
durante la stagione delle piogge.

Prodotti: Il suolo è fertile e il clima
è favorevole all'agricoltura, ma
meno che $\frac{1}{3}$ della regione è col-
tivato, e una piccolissima parte
di questo è coltivato con sistema
moderno. Il principale prodotto
è il banana; crescono pure abbo-
stanti l'affo, caico, tabacco e
cereali. Si ha gomma nelle
montagne, e crescono liberamente
le pietre, miasme, e ogni sorta
di frutti e specie tropicali. Vi so-
no confidernoli foreste di legna e
mucchi di valore, che serviscono ad
aumentare le risorse della regione.
Le risorse provenienti dal-

maggiori violenze nella stagione secca. I venti da SE prevalgono durante la stagione delle piogge.

Prodotti:

Il suolo è fertile e il clima favorevole all'agricoltura, ma meno che 1/3 della regione è coltivato, e una piccolissima parte di questo è coltivato con sistema moderno.

Il principale prodotto è il banano; crescono pure abbondanti caffè, cacao, Tabacco e cereali. Si ha gomma nelle montagne, e crescono liberamente cotone, nocciola, e ogni sorta di frutti e specie Tropicali. Vi sono considerevoli foreste di legname di valore, che servivano ad aumentare le risorse della regione. Le risorse provenienti dal.

Le riserva si sono tal terreno non sono
ancora fruttate: si ha oro, ferro;
rame, ferro, carbonio e abbondano
pure nelle varie province i sorgenti
di acque minerali.

Comunicazioni interne. Per ora
non esiste in tutta la repubblica
che un solo tronco ferroviario, quello
che unisce Panama a Colon, attri-
versando l'istmo. Questa ferro-
via, lunga 47,5 mig., fu costrui-
ta nel 1857 da una compagnia
di New York per facilitare il pas-
saggio dell'istmo ai numerosi
lavoratori, che da ogni parte, sia
dell'America stessa, che dell'Eur-
ope avevano per metà la Cali-
fornia, il paese dell'oro: la
via dell'istmo era allora la più

le espansione del terreno non sono ancora sfruttate: si ha oro, sale; rame, ferro, carbone e abbondanti pure nelle varie provincie e sorgenti di acque minerali.

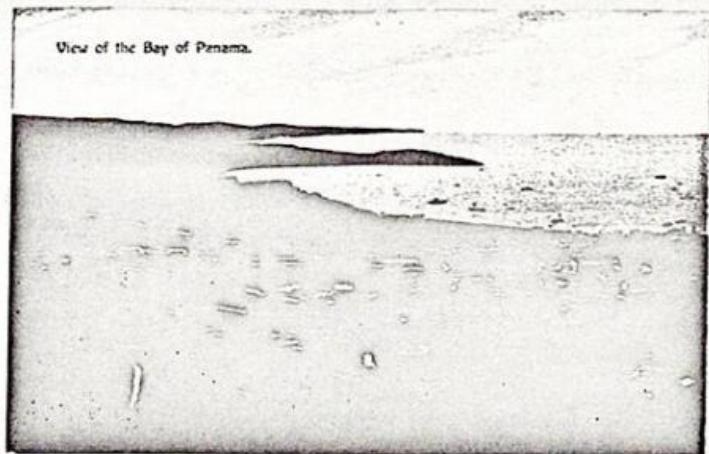
Comunicazioni interne. Per ora non esiste in tutta la repubblica che un solo tronco ferroviario, quello che unisce Panama a Colon, attraversando l'istmo - questa ferrovia, lunga 47,5 mig., fu costruita nel 1857 da una Compagnia di New York per facilitare il passaggio dell'istmo ai numerosi lavoratori, che da ogni parte, sia dall'America stessa, che dall'Europa avevano per meta' la California, il paese dell'oro: la via dell'istmo era allora la più

rapida per giungere a S. Francisco,
non essendo ancora costituita la
ferrovia "New York - Pacifico". La
ferrovia è ora proprietà del governo
degli Stati Uniti, unitamente
alla Zona del Canale.

La città di Panama sorge, come
è noto, sul versante Pacifico:
piccola e nel Tercio fuori ad esse-
ri, si può dire, si sta ora mi-
gliorando ed abbellendo grazie
alla grande importanza che as-
sume coll'attuazione del taglio
dell'istmo. Già si nota l'in-
 pronto trasformatrice nella
mara dell'Yankee, che vi
ha diritto di sorveglianza di
polizia e di salute pubblica.
Si nulla fitta, che in tutta

rapita per giungere a S. Francisco, non essendo ancora costruita la ferrovia "New York - Pacifico". La ferrovia è ora proprietà del governo degli Stati Uniti, unitamente alla Zona del Canale.

La città di Panama sorge, come è noto, sul versante Pacifico: piccola e nel tempo più adiasi, si può dire, si sta ora migliorando ed abbellendo grazie alla grande importanza che assume coll'attuazione del taglio dell'istmo. Già si nota l'impronta trasformatrice della mano dell'Yankee, che vi ha diritto di sorveglianza di polizia e di salute pubblica. In tutta la città, che in tutta



(21)

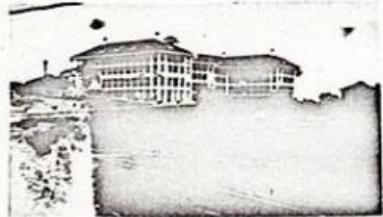
21

View of the Bay of Panama.

la zona del Paese, e nella città
di Colon, riferivano fino a
pochi anni fa il colera, la
peste e la terribile malaria,
che minacciava a migliore vita
tutte fra i rudi lavoratori
entrati in possesso del Territo-
rio nel 1906, i discendenti
di Dio San Giovanni erano a
profumare i pantani, bonificare
i fiumi i Terreni; a combattere
topi e zanzare, a costruire
fognature, abitazioni sane
e sicure, a creare un paese
abitabile e salubre un paese
ritento a ragione come uno
dei più pericolosi del mondo
intero. Gli Stati Uniti han-

la zona del Canale, e nella città di Colon, si riferivano fino a pochi anni fa il Colera, la peste e la terribile malaria, che mieteva a migliaia vittime fra i nudi lavoratori. Entrati in possesso del Territorio nel 1906, i Dipendenti di Rio San Louis iniziarono a prosciugare i pantani, bonificando i Terreni; a combattere topi e zanzare, a sopprimere fognature, abitazioni sane e varieggiate, e resero così abitabile e salubre un paese ritenuto a ragione come uno dei più pericolosi del mondo intero. gli Stati Uniti han

no speso un anno e più di lavoro
per preparare tutta la Zona del
canale in modo che le migliaia
di lavoratori che vi faranno ve-
nuti non dovessero trovare di-
sagi: da Panama a Colón, in
tutti i punti ove si farebbe mag-
giamente affacciato il lavoro,
forse villaggi formati da vaghe
casette in legno, sollevate da
terra su palafitte, contornate da
spazioe verande, e circondate
da una fitta rete protettrice da
zanzare; tutte



queste abitazio-
ni sono in picio-
lo sul uno del.

Io dell' unica figura, rappresen-
tante l'"Hotel Trioli" in Panama.

no speso un anno e più di lavoro per preparare tutta la Zona del Canale in modo che le migliaia di lavoratori che vi farebbero venuti non dovessero trovare disagi: da Panama a Colon, in tutti i punti ove si farebbe maggiormente affrettato il lavoro, sorseggi villaggi formati da veglie casette in legno, sollevate da terra su palafitte, contornate da spaziose verande, e circondate da una fitta rete protettrice da zanzare; tutte queste abitazioni sono in piccolo sul modello.

La sola unita figura, rappresentante l'Hôtel Tivoli in Panama.

Ravviviarono il binario della
ferrovia Panama - Colón; prov.
videro abbondantemente ai
ferrovieri logistica della futura
colonia; stabilirono in ogni
luogo potenti distillatori - Pre-
parato così sapientemente il
Terreno; si diede inizio ai lavori
nel Canale - E di questo vo-
glia trattare suffisamente -

Il Canale di Panama -
La storia del taglio dell'Uomo -
Uno scherzo si tagliò nell'Uomo
a mezzo di un canale. interrocca-
nico fu suggerito fino dal 1520,
e più tardi da Champlain nel
lo stesso periodo, ma tale idea
non attrasse seriamente l'at-

Raddoppiarono il binario della ferrovia Paname - Colon; provvidero abbondantemente ai servizi logistici delle future colonie; stabilirono in ogni luogo potenti distillatori - Preparato così sapientemente il terreno, diedero inizio ai lavori del canale. E di questo voglio trattare diffusamente -

Il Canale di Panama -

La storia del taglio dell'Istmo.

L'antico schema di taglio dell'Istmo a mezzo di un canale interoceano fu suggerito fino dal 1520, e più tardi da Champlain nello stesso secolo, ma tale idea non attrasse seriamente l'att.

sezione fino al XIX secolo.

Dopo il 1828 varie esplorazioni e rilievi furono fatti, allo scopo di determinare l'attuabilità del canale. Differenti vie furono seguite e vagliate, ma col tempo, tutte, tranne due (quella di Panama e quella di Nicaragua), furono messe fuori questione.

Dopo la scoperta dell'oro in California (1849) una compagnia americana stabilì transiti provvisorii aereo di legure e battelli attraverso Nicaragua, e formò allo stesso piano per completare il sistema dalla costituzione di un canale. Ma tutto ciò non ebbe seguito, sia per incompletezioni di carattere pratico, che in-

tensione fino al XIX secolo.

Dopo il 1828 varie esplorazioni e rilievi furono fatti, allo scopo di determinare l'attuabilità del Canale. Differenti vie furono suggerite e vagilate, ma col tempo, tutte, tranne due (quella di Panama e quella di Nicaragua), furono messe fuori questione.

Dopo la scoperta dell'oro in California (1849) una Compagnia Americana stabilì transiti provvisori a mezzo di diligenze e battelli attraverso Nicaragua, e formato alcuni piani per completare il sistema colla costruzione di un Canale. Ma tutto ciò non ebbe seguito, sia per complicazioni di carattere pratico, che in-

termagionale. Nel 1872-75 gli Stati Uniti fecero eseguire complessi rilievi delle due su nominate vie, e il risultato dell'essere seguitore fu che la via di Panama presentava vantaggi assai superiori. Prima che al fine trattativa fosse approvata tra gli Stati Uniti e la Colombia, padrone dell'istmo di Panama, un francese detto Wyse si assicurò dal governo colombiano la concessione per la costruzione di un canale interoceano. Tuttavia le esplorazioni fatte da Wyse furono affrettate ed incompleti, ma, forte della concessione ottenuta, egli tornò in Francia, e si assicurò l'interesse di

ternazionale. Nel 1872-75 gli Stati Uniti fecero eseguire completi rilievi delle due su nominate vie, e il risultato dell'esame seguitone fu che la via di Panama presentava vantaggi assai superiori. Prima che alcuna trattativa fosse approvata tra gli Stati Uniti e la Colombia, padrona dell'istmo di Panama, un francese Sette Wyse si assicurò dal governo Colombiano la concessione per la costruzione di un canale interoceano. Trilievi e le esplorazioni fatte da Wyse furono affrettati e incompleti, ma, forte della concessione ottenuta, egli tornò in Francia, e si assicurò l'interesse di

Ferdinando de Lesseps. Intanto un congresso scientifico internazionale, riunitosi in Parigi (1879) decise che sarebbe di Panama la via più
giore; si votò (così i delegati avevano disegnato) astenuti dal votare.

Si formò allora una nuova compagnia del canale di Panama,
l'apo de Lesseps, il quale visitò
l'istmo, annunciò esser il canale
attrattivo, e un comitato tec-
nico internazionale stimò il costo
dell'impresa in \$ 169 milioni.
Le somme furono presto raffatte
in Francia e i lavori furono ini-
ziati nell'ottobre 1881. Il
canale avrebbe seguito quasi per
pletamente la via ferrata da
Colombia a Panama. Avrebbe dato

Ferdinando di Lesseps. Intanto un congresso scientifico internazionale, riunitosi in Parigi (1879) decise essere quella di Panama la via migliore; si notò come i delegati annunziarono astenuti dal votare. Si formò allora una nuova compagnia del canale di Panama, capo De Lesseps, il quale visitò l'istmo, annunziò esser il canale attuabile, e un comitato tecnico internazionale stimò il costo dell'impresa in \$169 milioni. Le somme furono presto raccolte in Francia e i lavori furono iniziati nell'Ottobre 1881. Il canale avrebbe seguito quasi completamente la via ferrata da Colon a Panama. Avrebbe dato

to essere un canale a livello marino, avendo una profondità di piedi 29.5 ed una larghezza al fondo di piedi 72, per una lunghezza di mig. 47. Più tardi la compagnia fu obbligata ad ammettere che un canale a livello marino non poteva essere fatto nel tempo specificato, e nella moneta in bilancio, ed allora si affittarono i piani di un canale "a flusso". La famiglia francese fece molti errori; incontrò molti scoraggiamenti; e finalmente abbandonò i lavori in marzo 1889, per mancanza di fondi. I tre ministatori provvisori furono stabiliti dai tribunali francesi e vengono: furono avanzati per

to essere un canale a livello marino, avente una profondità di piedi 29.5 ed una larghezza al fondo di piedi 72, per una lunghezza di mq. 47. Più tardi la compagnia fu obbligata ad ammettere che un canale a livello marino non poteva essere costruito nel tempo specificato, e colla moneta in bilancio, ed allora si affettarono i piani di un canale "a chiuse". La compagnia francese fece molti errori, incontrò molti scoraggiamenti; e finalmente abbandonò i lavori in marzo 1889, per mancanza di fondi. Amministratori provvisori furono stabiliti dai tribunali francesi e verificazioni furono avanzati per

riabilitare la compagnia. Si dice che fino a tale tempo i lavori fanno costati £ 260 milioni; rifiutati per vendita di azioni in tutte le classi sociali francesi; e finalmente con lotterie anticipate dal governo nel 1894 fu formata una nuova compagnia che ottiene la concessione per 10 anni; estesa nel 1900 per altri 6 anni; in modo che finisse l'adulta nel 1910, aprile, epoca per la quale si ritirava il canale potendo essere ultimato. Dodici miglia sulla intera lunghezza del canale furono fatte finite da compagnie francesi; che sono più atti alle manifatture. In queste però non fanno influsso le parti più

riabilitare la Compagnia. Si dice che fino a tale tempo i lavori fiano costati £ 260 milioni; ricavati per vendita di azioni in tutte le classi sociali francesi; e finalmente con lotterie autorizzate dal governo.

Nel 1894 fu formata una nuova Compagnia che ottenne la concessione per 10 anni; estesa nel 1900 per altri 6 anni in modo che sarebbe caduta nel 1910, Aprile, epoca per la quale si stimava il Canale potesse essere ultimato.

Dodici miglia sulla intera lunghezza del Canale furono così finite da Compagnie francesi; che sono più atte alle navigazione. In queste però non sono incluse le parti più

difficile del lavoro, e tanto che si stabilisce il giudizio generale che la compagnia francese non avrebbe mai portati i lavori ad una conclusione prima di successo.

Sabit dopo la finitura delle guerre Spano-Amerikan, gli Stati Uniti annunziarono essere loro intenzione il costruire un canale interoceania, ed entrarono in trattative col Gran Bretagno per provvedere alla realizzazione. Del canale in qualunque luogo esso avesse ad essere costituito, ed al traffico a termini quali per mani su tutte le nazioni. Il 4 gennaio 1902 la compagnia francese propose agli Stati Uniti il rifiuto di tutti i suoi diritti e proprietà nell'isola.

difficili del lavoro, tantoché si stabilì il privilegio generale che la compagnia francese non avrebbe mai portati i lavori ad una conclusione piena di successo. Subito dopo la chiusura della guerra Ispano-Americanica, gli Stati Uniti annunziarono essere loro intenzione il costruire un canale interoceano, ed entrarono in trattative colla Gran Bretagna per provvedere alla neutralità del canale in qualunque luogo esso avesse ad essere costruito, ed al traffico a terminare quali per mari di tutte le nazioni. Il 4 Gennaio 1902 la compagnia francese propose agli Stati Uniti il riscatto di tutti i suoi diritti e proprietà nell'istmo

per \$ 40 milioni. In questo si fece offerto la commissione nord-americana per il canale raccomandando la via di Panama. Il 18 febbraio 1903 fu segnato un trattato fra gli Stati Uniti e la Colombia, in seguito al quale quelli avrebbero ricevuto una confezione di una conveniente striscia di terra per 100 anni; minacciando la confisca se rinnovabile a piacere degli Stati Uniti. Tale trattato fu però respinto da un Congresso colombiano in Agosto 1903. Si seguì la costituzione di Panama in repubblica indipendente. Il 18 Novembre 1903 fu segnato un trattato tra gli Stati Uniti e la nuova repubblica: ^{per} provvedibile alla costruzione e man-

per \$ 40 milioni. Fu rifiutabile offerta la commissione nord-americana per il canale raccomandato via di Panama. Il 22 gennaio 1903 fu segnato un trattato fra gli Stati Uniti e la Colombia, in seguito al quale quelli avrebbero riservata una concessione di una conveniente striscia di terra per 100 anni; rimanendo la concessione rimovibile a piacere degli Stati Uniti. Tale trattato fu però respinto da un Congresso Colombiano in Agosto 1903. A ciò seguì la costituzione di Panama in repubblica indipendente. Il 18 Novembre 1903 fu segnato un trattato fra gli Stati Uniti e la nuova repubblica: l'esso provvedesse alla costruzione e man

intengono del canale colle
seguenti clausole: Paname
garantisce in perpetuo l'uso
di una zona larga 5 mig. da
ambo i lati del canale, ed en-
tro di essa, l'esclusivo control-
lo sulla polizia, giustizi, salute
pubblica ed altre ingreme-
dette Territorio si cede per ca-
usalistiici. Per la difesa
del canale si cede la linea co-
stiera delle Zone sui due oceani;
più le isole della Baia di Pan-
ama - Le città di Paname e Co.
lon rimangono sotto l'autorità
della repubblica panamense, ma
gli Stati Uniti hanno completa
giurisdizione in ambo le città e
nei loro porti per quanto concerne

intenzione del Canale colle seguenti clausole: Panama garantisce in perpetuo l'uso di una zona larga 5 mg. da ambo i lati del Canale, ed, entro di essa, l'esclusivo controllo della polizia, giudizi, salute pubblica ed altre ingerenze. Altro territorio si cede per canali sussidiari. Per la difesa del Canale si cede la linea costiera della zona sui due oceani; più le isole della Baia di Panama. Le città di Panama e Colon rimangono sotto l'autorità della repubblica panamense, ma gli Stati Uniti hanno completa giurisdizione in ambo le città e nei loro porti per quanto concerne

garita e garantisca gli Stati
Uniti pagano tutte queste qua-
ranti per £ 10 milioni all'anno
Sulla accettazione del trattato,
e pagheranno £ 250 mila annua-
mente a cominciare dopo il no-
no anno.

In seguito alla approvazione del
trattato, il Presidente gli Stati Uni-
ti incarica una "Isthmian
Canal Commission" della Costan-
za del Canale per il governo della
Zone di esso. Tale Commissione ri-
ma in Carica fino all'Aprile 1905
quando fu sostituita da un'altra.
Il 24 giugno 1905 si riunì un
confronto fra i seguenti venti Paesi:
gli Stati Uniti, Inghilterra,
Francia, Germania, Olanda, por-

Sanità e quarantena. Gli Stati Uniti pagano tutte queste spese, venti \$ 10 milioni all'atto della accettazione del Trattato, e pagheranno \$ 250 mila annualmente a cominciare dopo il nono anno.

In seguito alla accettazione del Trattato, il Presidente degli Stati Uniti incaricò una "Isthmian Canal Commission" della costruzione del Canale e del governo della Zona di esso. Tale Commissione rimase in carica fino all'Aprile 1905 quando fu sostituita da un'altra. Il 24 giugno 1905 si riunì un Convegno di ingegneri venuto da: gli Stati Uniti, Inghilterra, Francia, Germania, Olanda, per

partecipazione si inviati dalle varie potenze, per decidere sul tipo del Canale da costituirs' & quello che essi desidero e' già fatto è ora in corso di costruzione e che espongo sotto -

Progetti del Canale - I lavori

ad giorno d'oggi - Dicembre anno

giunto ai vari progetti francesi -

- I) ^{progetto} la Compagnia francese avente a capo f. de Lessps aveva assegnato al Canale il seguente tracciato: inizio al fiume Jolffy, presso Colon; seguire approssimativamente il fiume Chagres fino a Bal Obispo; tagliare la cordigliera alpina di Quibla e scendere attraverso la valle del Rio Grande fino al punto sbocco in mare, proseguendo per 2

partecipazione di inviati dalle varie potenze, per decidere sul tipo del Canale da costruirsi e quello che essi desidero e quanto è ora in corso di costruzione e che espongo sotto-

Progetti del Canale - I lavori

al giorno d'oggi - Riassumono tutto ai vari progetti francesi.

1. La Compagnia francese avente a capo F. De Lesseps aveva assegnato al Canale il seguente tracciato: inizio al fiume Gatun, presso Colon; seguire approssimativamente il fiume Chagres fino a Bas Obispo; tagliare la Cordigliera al passo di Culebra e scendere attraverso la valle del Rio Grande fino al prostesso in mare, proseguendo per 2

mo nella baia di Panama. La pro-
fondità del canale 30 piedi: la bar-
riera al fondo circa 18 piedi. Il
problema di infossare il Chagres so-
rebbe risolto colla costruzione di una
gran diga a Gamboa o nelle vicie-
ne; il soprappiù delle acque sareb-
be scaricato in altra direzione a
mezzo di canali di diversione -

Ho fatto avanti l'one tale progetto un
tia stato attuato per mancanza di fon-
di, e come il governo francese nell'85
rialzate le sorti. Sella Compagnia del
canale a mezzo d'una lotteria, ab-
bia mandato nel luogo un ufficiale
per scorrere sul generale D'canale da
adottarsi. E fu deciso:

II.) (ambriare i piani del canale a li-

ing. nella baia di Panama. La profondità del canale 30 piedi: e la larghezza al fondo circa 72 piedi. Il problema di infrasciare il Chagres sarebbe risolto colla costruzione di una gran diga a Gamboa o nelle vicinanze; il soprappio delle acque sarebbe scaricato in altra direzione a mezzo di canali di diversione-

Ho fatto avanti come tale progetto non sia stato attuato per mancanza di fondi; e come il governo francese nell'85 rialzate le sorti della Compagnia del Canale a mezzo d'una lotteria, che fu mandato sul luogo un ingegnere per decidere sul genere di Canale da adottarsi. E fu deciso:

II) (cambiare i piani del Canale a li=

vello marino in un canale a flusso.
pio sulla Cembraia nella linea del
canale, ma la superficie di esso se-
rebbe diventata 49 m., ossia 160 pie-
di sul livello del mare. Il 15 mar-
zo 1889 si sospesero i lavori; essendo
la predetta Compagnia venuta in li-
quidazione dopo aver speso l'equi-
vale cifra di ₣ 234.795.017 -

IIIº) Si formò la seconda compagnia, che
ebbe risultati migliori (1894). Un
Comitato Tecnico francese, esaminato
il luogo, stese tre proposte: la
prima fu scartata perché proponeva
un canale a chiuso al cui impon-
titabile altezza; la seconda compren-
deva un canale a flusso il cui for-
to sarebbe stato m. 20,75 ossia 68 ft
al di sopra del livello del mare. La

nello marino in un canale a flusso. cio' nulla (cambiava nella linea del canale, ma la superficie di esso sarebbe diventata 49 m., ossia 160 piedi sul livello del mare. Il 15 marzo 1889 si sospesero i lavori; essendo la predetta Compagnia venuta in liquidazione dopo aver speso l'enorme cifra di \$ 234.795.017-

III°) b si formò la seconda Compagnia, che ebbe risultati migliori (1894). Il Comitato Tecnico francese, esaminato il luogo, stese tre proposte: la prima fu scartata perchè proponeva un canale a chiuse ad una responsabilità alterna; la seconda comprendeva un canale a flusso il cui fondo sarebbe stato m 20,75 ossia 68 ft al di sopra del livello del mare. La

fluisse l'acqua in tale piano sarebbero state 5; una a Bohio, ed una a Barquisimeto sul versante Atlantico; una a Paraiso, una a Miraflores, ed una flumina si unisce presso Miraflores, sul versante Pacifico. Il terzo piano comprendeva un canale a Chimalé il cui fondo farebbe stata a 32 ft sopra il livello del marino, una con sole 3 flumini: una a Bohio, una a o presso Pedro Miguel, e una terza a Miraflores.

Il piano per realizzare il fiume (ha preso in considerazione avere una quantità d'acqua sufficiente per mantenere la profondità nel canale in ogni tempo) consisteva in una diga a Bohio, a varante 250 milioni di m^3 di capacità ed un'altra diga più a monte, ad Altagracia, l'apice di affluenza.

Chiuse comprese in tale piano sarebbero state 5; una a Bohio ed una a Bas Obispo sul versante Atlantico; una a Paraíso, una a Miraflores, ed una chiusa di marea presso Miraflores, sul versante Pacifico. Il terzo piano comprendeva un Canale a Chiuse il cui fondo sarebbe stato a 32 fts sopra il livello marino, ma con sole 3 Chiuse: una a Bohio, una presso Pedro Miguel, ed una terza a Miraflores. Il piano per regolare il fiume Chagres in modo da averne una quantità d'acqua sufficiente per mantenere la profondità nel Canale in ogni tempo consisteva in una Diga a Bohio, avente 250 milioni di m³ di capacità ed un'altra diga più a monte, ad Alhajuela, capace di afflusso.

lere 150 milioni di m³ di acqua.

Il lavoro effettivamente attuato fu
principalmente al taglio di Guerba,
e all'entrata del Canale nel Paese
pic.

Il complesso lavoro di cavazione
operato dalle due compagnie francesi
si è così riassunto:

Maggior profondità di fiume {
a Guerba 161 ft.
a Bassa Difesa 148 m.

Volumen totale del materiale scavato, ponendo
presso il Canale di diversione: 70 milioni
di yards cubiche.

(V. al proposito uno spallato del
canale qui ammesso).

IV) Eppure giunti all'opera i gli Stati
Uniti - la Commissione per il Ca-
nale dell' "Etna" decise di eseguire
i lavori secondo i piani che più ri-
portò perro a perro:

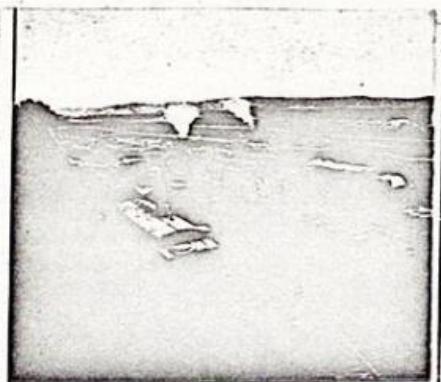
fare 150 milioni di m³ di acqua. Il lavoro effettivamente attuato fu principalmente al taglio di Culebra, e all'entrata del Canale nel Pacifico. Il complesso lavoro di escavazione operato dalle due Compagnie francesi è qui riassunto: Massima profondità di scavo { a Culebra 161 fts. { a Bas Obispo 148 "Volume totale del materiale scavato, compreso il Canale di diversione: 70 milioni di yards cubica.(V. al proposito uno spallato del Canale più annesso). IV-) Abbiamo giunti all'opera esplicati. Uniti. La "Commissione per la Canale dell'Istmo" decise di eseguire i lavori secondo i piani che più si è porto pezzo a pezzo:

A) Canale nel porto di Simon (Attawis):

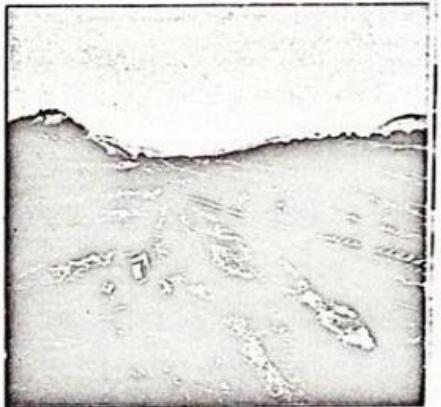
Comincia a circa $\frac{1}{2}$ mig. al largo
Sella linea tracciata tra Manza-
villo Pt e Toro Pt. La larghezza
della bocca del canale sarà approssi-
mativamente 1000 ft., e l'apertura
sarà protetta da dighe convergenti.
Da questo punto della bocca del fiume
Mindi (mig. $4\frac{1}{2}$) avrà al
fondo una larghezza di 500 ft., e
sarà scavato ad una profondità di
40 piedi. Il Mindi, ove effettua-
tivamente comincia il canale, si è
solo un poco più alto che il livello
marino, ma il terreno sale gradual-
mente, tanto che a Gabun, a
mig. 2,6 più in su, l'elevazione
è di 85 ft.

A] Canale nel porto Limon (Atlantico).

Comincia a circa 1/2 mg. al largo della linea trafficata tra Manzanillo Pt. e Toro Pt. La larghezza della bocca del canale sarà approssimativamente 1000 ft., e l'apertura sarà protetta da dighe convergenti. Da questo punto alla bocca del fiume Mindi (mp. 4 1/2) avrà al fondo una larghezza di 500 ft., e sarà scavato ad una profondità di 40 piedi. A Mindi, ove effettivamente finirà il canale, si è solo un poco più alto che il livello marino, ma il terreno sale gradatamente, tanto che a Gatun, a mp. 26 più in su, l'elevazione è di 85 ft.



The Spillway, for discharging the surplus waters of the Ch
at Gatun, Canal Zone, Panama.



The site for the locks at Pedro Miguel, Canal Zone, Panama



The Culebra Cut looking north, Panama Canal.

- Sparsante del Panamá -

The Spillway, for discharging the surplus waters of the Chagres at Gatun, Canal Zone, Panama.

The site for the locks at Pedro Miguel, Canal Zone, Panama.

The Culebra Cut looking north, Panama Canal.

- Sparcato del Canale -

B) Diga a Gatum.

Gatum è il luogo Sella gran diga
distinta a contenere le acque del
Lago. La diga farà in terra, ri-
forzata nelle parti più esposte e de-
terioramento. La cresta della diga
ha una altezza di 50 piedi sopra
il livello normale del lago, ed
una larghezza di 100 piedi. La la-
gheria Sella diga al livello dell'ac-
qua sarà 374 ft, e al livello ma-
ximo 2.625 ft. La sua lunghezza
totale sarà approssimativamente
8000 ft, e la sua altezza 135 ft.
I lavori della diga furono iniziati
in Aprile 1907.

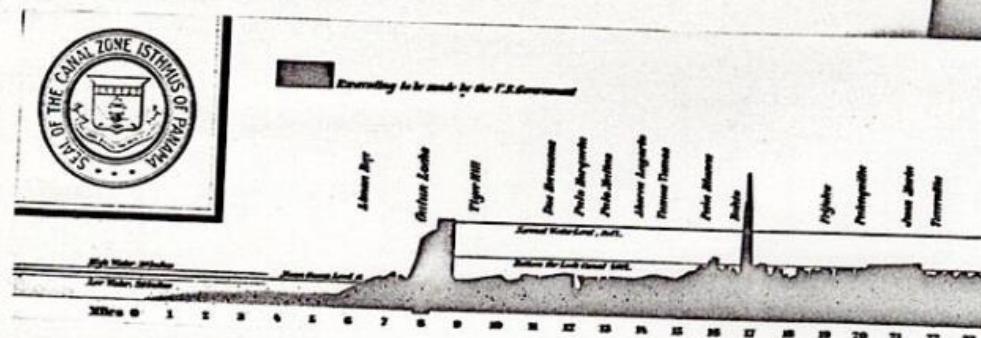
C) Chiese di Gatum - A Gatum
sono pure in costruzione tre gra-

B) Diga a Gatun.

Gatun è il luogo della gran diga destinata a contenere le acque del Chagres. La diga sarà in terra, rinforzata nelle parti più esposte a deterioramento. La cresta della diga ha una altezza di 50 piedi sopra il livello normale del lago, ed una larghezza di 100 piedi. La larghezza della diga al livello dell'acqua sarà 374 ft, e al livello massimo 2.625 ft. La sua lunghezza totale sarà approssimativamente 8000 ft, e la sua altezza 135 ft. I lavori della diga furono iniziati in Aprile 1907.

C) Chiuse di Gatun - A Gatun

sono pure in costruzione tre gra=



SEAL OF THE CANAL ZONE Isthmus of Panama

Excavating to be made by the U.S. Government

Limon Bay

Gatun Locks

Tiger Hill

Rio Chagres

Palo Bergante

Palo Grande

Palo Bonito

Miraflores

Pedro Miguel

Pedro Miguel Locks

Culebra

Paraiso

Corozal

Balboa

Panama

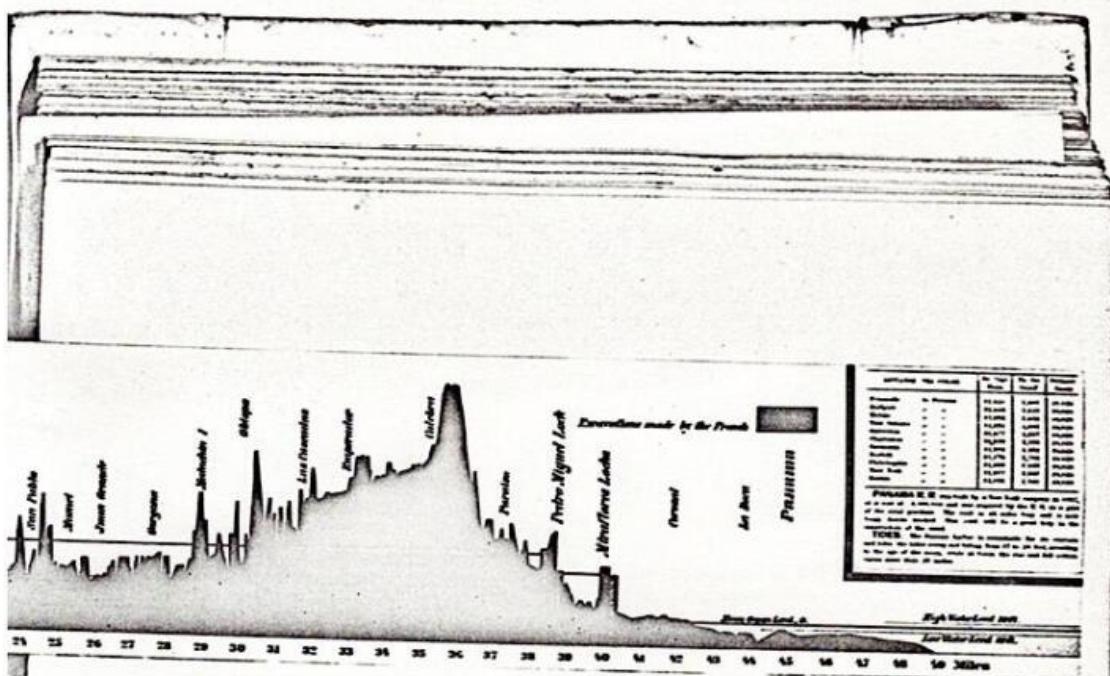
High Water Surface

Mean Sea Level

Low Water Surface

Bottom of Lock Canal 140 ft.

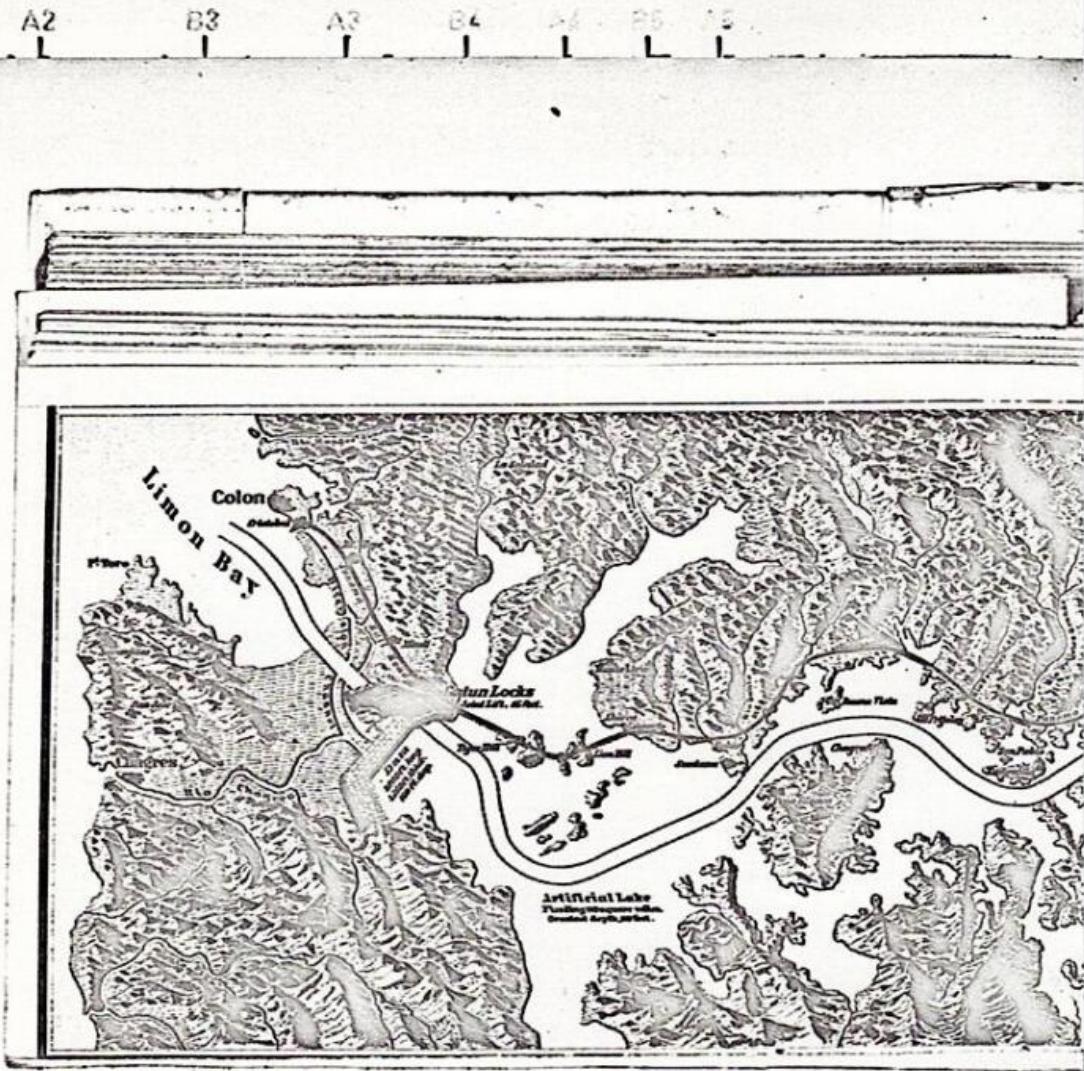
Miles 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23



- Spaccato del Panale -

23 four de they four four de de four four four four

San Pablo Javier Grande Burgos Medellin I Obispo Los Huerfanos Ruperto Puerco Pedro Miguel Lock
Miraflores Lock Coronel Las Boas PACHURRA Elevations made by the French Elevation Depth Width Length
Remarks TIDES HIGH WATER LEVEL 200ft LOW WATER LEVEL 20ft 50 Miles 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 - Spaccato del Canale - BB fiat de l'anno
1800 per la citta di Roma e l'anno 1800 per la citta di Roma e l'anno 1800 per la citta di Roma e l'anno
1800 per la citta di Roma e l'anno 1800 per la citta di Roma e l'anno 1800 per la citta di Roma e l'anno
1800 per la citta di Roma



min di Chine.
Si procedono al
pt, e degr. 100 ft.
questo si fa
piena probabilit
sufficiente ai furt
poco profondi. Si pon
a 110 o 120 ft, se
la parte canale
non ha tracce
notevoli sono fat
piuttosto ist. ad un
livello che non
so. Per difini-
di parte antichissime
fusione abitazione
are le Camini
vario fungono esp
Op. Serrano a Pad.

dini di Chinese. li prevedemano di ft, e leghe 100 ft. questions de la de chezza
prostatici sufficiente ai fut pare quindi di por a 110. 120 ft, il Le porte saranno
Framme rotazione sarà for picle ist all' is
do. Per dipiù-til di parte ausiliarie feriore di L'inMannes ine Sa Larsson - tario
pompare acqui If tunous a Jak

Artificial Lake

etun Locks

Colon

Limon Bay

LL L .

.

A3

83

A2 -



65 84 83 82 Bay of Panama Panama Pedro Miguel Lock Rio Chagres Cocoli Arraijan La Boca Fuerte Venado
Taboga Veracruz

advanced for rehabilitating the company. Up to that time the work is said to have absorbed \$250,000,000, obtained by the sale of shares and bonds, mainly to people of small means in France, and finally by lottery drawings, which were authorized by the French government. In 1854 a new company was formed which obtained a concession for ten years, extended in 1860 by six years, so as to terminate in April, 1910, by which time it was estimated the canal could be finished. Twelve miles of the entire length of the canal had been so far finished by the French companies as to be navigable. This did not, however include the more difficult portions of the work, and the sentiment was pretty well established that the French company would not be able to carry the work to a successful conclusion.

Soon after the close of the Spanish-American war the United States announced its intention to undertake the building of an interoceanic canal and entered into a treaty with Great Britain

providing for the neutralization of the canal by whatever route it might be constructed, and for its use on equal terms by vessels of all nations. On January 4, 1902, the French company offered to sell to the United States all their rights and property on the isthmus for \$40,000,000. In view of this offer, the United States Isthmian Canal Commission recommended the Panama route. On January 22, 1903, a treaty between the United States and Colombia was signed, whereby the United States was to receive a lease of the necessary strip of land for 100 years, renewable at the pleasure of the United States. This treaty was rejected by the Colombian Congress in August, 1903. Then followed the establishment of the Republic of Panama. A canal treaty between the United States and Panama was signed on November 18th, 1904. It provided for the construction and maintenance of the canal, as follows: Panama grants to perpetuity the use of a line five miles wide on each side of the canal route, and, within

this zone, the exclusive control for police, judicial, sanitary, and other purposes. Other territory is ceded for subsidiary canals. For the defense of the canal, the coast line of the zone and the islands in Panama Bay are ceded. The cities of Panama and Colon remain under the authority of Panama, but the United States has complete jurisdiction in both cities and in their harbors in all that relates to sanitation and quarantine. In return for these grants the United States paid Panama \$10,000,000 on the ratification of the treaty, and will pay \$250,000 yearly, beginning after nine years.

Following the ratification of the treaty between the United States and Panama, the President appointed an Isthmian Canal Commission to take charge of the construction of the canal and the government of the Canal Zone. This Commission remained in office until April, 1905, when a new Commission was appointed. A Board of Consulting Engineers was appointed on June 21, 1905, com-

of repairing certain works
to fit my intended port
the United States may well
be making its boats in four
within twelve days of the
explosion of the coal will
a friend to go to the
seaboard American railroads
the battleship Oregon, on
population was hardly
we had some time in could
my bordering on the Pacific
United States to the other the
from sea source to the
"Panama Canal." The road
more perfect, and it will be
is, it will stand forever in
of the canal will have in
primarily for commercial
the Pacific and Asian ports
the Gulf of Mexico and the
the North American States
in ocean steamship will be
the Great Lakes with the
this a few years ago I had
opportunity to see only possible
standard grade and later
route to America and the
plan to dole of Europe
will soon be \$100 billion
in this country and South
to carry on the exchange
built and now steamship
trade will no longer exist
soons we had over three
products. The dredges
action will end the impulse
and zones, from

the Pacific and Asian ports
the Gulf of Mexico and the
the North American States
in ocean steamship will be
the Great Lakes with the
this a few years ago I had
opportunity to see only possible
standard grade and later
route to America and the
plan to dole of Europe
will soon be \$100 billion
in this country and South
to carry on the exchange
built and now steamship
trade will no longer exist
soons we had over three
products. The dredges
action will end the impulse
and zones, from

ately set to my one day
The benefits will not be
changes coming from the
will always be the greatest
in the world now. "Pan-
"A better society,
between the United States and
as the people's welfare
on the American labor
days declared that "a
FOR THE CANAL.

comes of the United States
lives, and the American board
drives on the American board
the President. These men,
and respective governments
or set aside the type of

advanced for rehabilitating the company. Up to that time the work is said to have absorbed \$ 200,000,000, obtained by the sale of shares and bonds, mainly to people of small means in France, and finally by lottery drawings, which were authorized by the French government. In 1834 a new company was formed which obtained a concession for ten years, extended in 1900 by six years, so as to terminate in April, 1910, by which time it was estimated the canal could be finished. Twelve miles of the entire length of the canal had been so far finished by the French companies as to be navigable. This did not, however include the more difficult portions of the work, and the sentiment was pretty well established that the French company would not be able to carry the work to a successful conclusion. 2

Soon after the close of the Spanish-American war the United States announced its intention to undertake the building of an interoceanic canal/ and entered into a treaty with Great Britain

7

providing for the neutralization of the canal by whatever route it might be constructed and for its use on equal terms by vessels of all nations. On January 4, 1902, the French company offered to sell to the United States all their rights and property on the isthmus for \$340,000,000. In view of this offer, the United States Isthmian Canal Commission recommended the Pinamy proposal. On January 22, 1900, a treaty was signed between the United States and Colombia

signed whereby the United States was to obtain a lease of the necessary strip of land for 100 years, renewable at the pleasure of the United States. This treaty was rejected by the Colombian Congress in August 1903. Then followed the establishment of the Republic of Panama. A canal treaty between the United States and Panama was signed on November 18th, 1903. It provided for the construction and maintenance of the canal, as follows: Panama grants the perpetuity the use of a one five miles wide on each side of the canal route, and, within

the Zone, full

this zone, the exclusive control for police, judicial, sanitary, and other purposes. Other territory is ceded for subsidiary canals. For the defence of the canal, the coast line of the zone and the islands in Panama Bay are ceded. The cities of Panama and Colon remain under the authority of Panama, but the United States has complete jurisdiction in both cities and in their harbors in all that relates to sanitation and quarantine. In return for these grants the United States paid Panama \$ 10,000,000 on the ratification of the treaty, and will pay \$250,000 yearly, beginning after nine years.

Following the ratification of the treaty between the United States and Panama, the President appointed an Isthmian Canal Commission to take charge of the construction of the canal and the government of the Canal Zone. This Commission remained in office until April, 1903, when a new Commission was appointed. A Board of Consulting Engineers was appointed on June 21, 1903, comprising

of requiring several weeks notice at any threatened point. The United States navy will = making 16 knots an hour. Within fourteen days of completion of the canal will Francisco to join the American war, made the battleship Oregon, on "postponed" was forcibly sent to the Pacific. United States ever since the from one coast to the other United States." The need layes prophesied, "a part of movements, and it will be - ts. It will afford increased use of the canal will have immediate primarily for commercial

the Pacific and Asian ports. the Gulf of Mexico and via on the Northwestern States even ocean steamships will connect the Great Lakes with the thin a few years an inland routes. It is not only possible expanded trade and

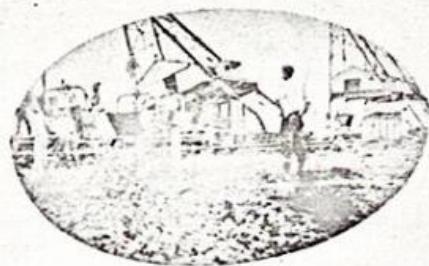
inter- stimable commercial advan- route to Australia and the [s than to those of Europe. will then be 2,000 miles en this country and South ed to carry on the exchange je built and new steamship il trade will no longer exist. in competing four South Pocers have had over those labor and shorter routes products. The advantages rection will feel the impalse

cality nor to any one class The benefits will not be vantages accruing from the will always be the greatest in his recent work, "Pan- rid." Another authority. ween the United States and and Pacific coasts of the e the geographic relations ross the American Isthmus Hayes declared that "an LOM THE CLEAL er and decide the type of The President. These engi- jeir respective governments tives on the advisory board many, and the Netherlands. beers of the United States,

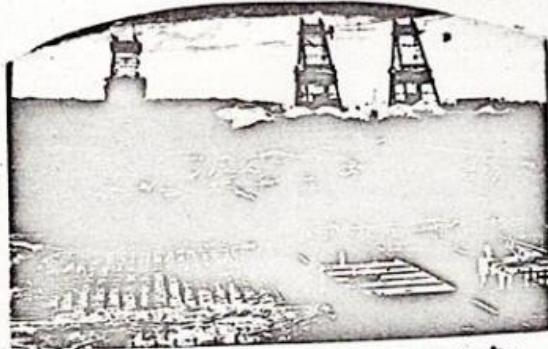
drini di Ghinste. I piani originari prevedevano chiusse lunghe 1000 ft, e larghe 100 ft. Nel 1907 sorse questione se la dimensione in larghezza prestabilita sarebbe stata sufficiente ai futuri bisogni: si propose quindi di portar la larghezza a 110 o 120 ft, il che fu adottato. Le porte saranno doppie e del tipo "mister", tranne che la porta a rotazione sarà sostituita per due piane ed all'estremo inferiore di chiaviuna Ghinste di massimo livello. Per di più si provvederà un paio di porte antichiarie all'estremo inferiore di chiaviuna gradino per servire da cassoni in caso fosse necessario pompare acqua dalle Ghinste. Il terreno a Gabun si presta assai

dini di chiuse. I piani originari li prevederano chiuse lunghe 1000 ft, e larghe 100 ft. Nel 1907 sorse questione se la dimensione in larghezza probabilmente sarebbe stata sufficiente ai futuri bisogni: si propose quindi di portare la larghezza a 110/120 ft, il che fu affettato.

Le porte saranno doppie e del tipo a meriter, tranne che la porta a rotazione sarà sostituita per che = pilate est all'estremo inferiore di ciascuna chiusa di massimo livello. Per di più si provvederà un paio di porte ausiliarie all'estremo inferiore di ciascun gradino per servire da lassoni in caso fosse necessario pompare acqua dalle chiuse. Il terreno a Gatun si presta assai.



3 carrelli degli elevatori
elettrici - "Gatun Locks"



Gli elevatori elettrici (trasporto
cemento)



Costruzione del fondo di uno dei
bacini delle chiuse a Gatun.

I carrelli degli elevatori elettrici - "Gatun Locks".

gli elevatori elettrici (Trasporto cemento)

Costruzione del fondo di uno dei bacini delle chiuse a Gatun.

per sopportare le fondamenta si seguì
ogni opere. I lavori sono assai
avançati, e le fotografie più mitte
fanno vedere chiaramente il
pauro del lavoro: scavato il canale,
attraverso la montagna, e appia-
nata la parte ove hanno posto le
fincie, il fondo di ognuna di esse fu
diviso in quadrati, sui quali si costi-
puon direttamente gli enormi bloc-
chi in cemento armato che for-
mano il fondo della finice: i bloc-
chi poi, riuniti per l'ostensione stes-
sa, formano una superficie lonti-
ma. Essi comunicano fra loro a
mezzo di grandi condutture inter-
ne destinate al passaggio dell'acqua
si di ostentare che si faccio (per ele-
var o abbassare la nave) — Non intendo niente

per sopportare le fondamenta di tali ingenti opere. I lavori sono assai avanzati, e le fotografie più unite fanno vedere chiaramente il punto del lavoro: scavato il canale, attraverso la montagna, e sfrizionata la parte ove hanno posto la chiusa, il fondo di ognuna di esse fu diviso in quadrati; nei quali si costrussero direttamente gli enormi blocchi in cemento armato che formano il fondo della chiusa; i blocchi poi, riuniti per costruzione stessa, formano una superficie continua. Essi comunicano fra loro a mezzo di grandi condutture interne destinate al passaggio dell'acqua si di mandata che di scarico (per elevare o abbassare la nave)

- Non è intanto rete

furovania e tre arditi elevatori
elettrici sboccano le chine dei
materiali che si vanno mano a
mano scavando, scaricandoli
verso un bin a SW, in un
punto non distante al tracollo
del futuro lago di Gatum -

D] Lago di Gatum -

La costruzione della diga, che fer-
ma il porto al mare alle acque
del Phagres, riporta il futuro
allagamento delle vallate di que-
sto fiume. Digniarsi quindi un
lago, che si estende dalle chine
di Gatum a Obigas, occupan-
do il maggior tratto dell'isola,
e favorendo quindi assai la fo-
rmarzione del canale stesso. Ne

ferrovia e tre arditi elevatori elettrici; sbarazzano le chiuse dai materiali che si vanno mano a mano scavando, scaricandoli circa un km a SW, in un punto non destinato al traffico del futuro lago di Gatun -

D] Lago di Gatun -

La costruzione della diga, che ferma il corso al mare alle acque del Chagres, importa il futuro allagamento della vallata di questo fiume. Drizziasi quindi un lago, che si estende dalle chiuse di Gatun a Obispo, occupando il maggior tratto dell'istmo, e favorendo quindi assai la costruzione del canale stesso. Ne

risulta un grande numero di isolotti
attraverso le quali farà il canale.
È probabile che non si permetterà
al fagro di dilagare finché da
raggiungere un livello di 50 o 55
pedici fino a tanto che non sarà for-
mata la ghiaia superiore di Galena
e settinata le pietre superiori.
L'area del lago sarà di approssima-
tamente 164.23 = l'affurta capacità non è
ancora conosciuta. Il fagro at-
traverserà l'area del canale non
meno di 23 volte.

E] Il taglio delle spartiacque -

- Culebra -

Il fagro entrerà nel lago pre-
sto obispo ed in questo punto il ca-
nale comincia ad attraversare lo

risulta un grande numero di isole, attraverso le quali formerà il canale.

È probabile che non si permetterà al Chagres di dilagare finché da parte raggiungere un livello di 50 o 55 piedi fino a tanto che non sarà costruita la chiusa superiore di Gatun ed ultimate le porte superiori.

L'area del lago sarà di mq. quadrate 104.23 = la sua capacità non è ancora conosciuta. Il Chagres attraverserà l'asse del canale non meno di 23 volte.

E Il taglio dello spartiacque - Culebra -

Il Chagres entrerà nel lago presso to Obispo ed in questo punto il canale comincia ad attraversare lo

spartiacque, per Taglio di Culbra,
fino a Pedro Miguel, presso il qua-
le parte il Canale ritornava a
basso livello/ distanza Culbra -
Pedro Miguel n. 10/-



Lo stato dei lavori di taglio del Canale
ad "Emperador" presso Culbra, nel 1906.

Mano a mano che si avanza il
lavoro del taglio di Culbra, urge
il problema del proseguimento -
all'estremo Nord si setta Taglio,
ove il fango infossa il Canale,
la profondità delle acque è 44 o

spartiacque, pel taglio di Culebra, fino a Pedro Miguel, presso il punto di pace il canale ritornerà a basso
livello/ distanza Culebra - Pedro Miguel pag. 10/-

Lo stato dei lavori di taglio del canale ad "Emperador" presso Culebra, nel 1906.

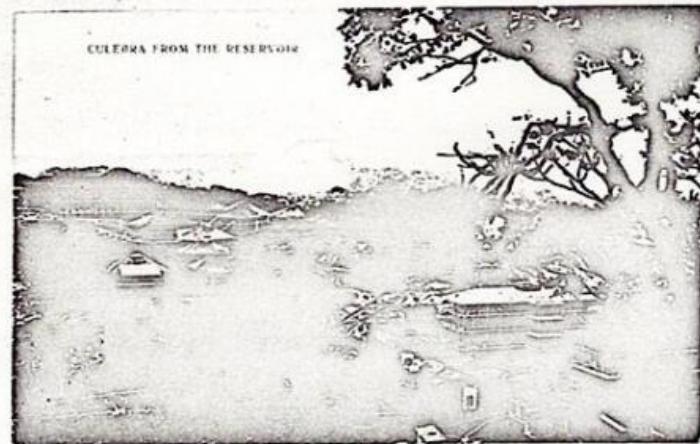
Mano a mano che si avanza il lavoro del taglio di Culebra, urge il problema del prosciugamento -
all'estremo Nord di Sotto Taglio, ove il Chagres interseca il Canale, la profondità delle acque è 44 o

49 o 50 ft nella stagione secca,
ma durante le piogge aumenta
enormemente, tanto che in Dicem.
del 1806 essa fu 5 i piedi F.G. 9. Necò,
fatta quindi la costruzione di una
barriera in tale punto per traversare
le acque del Chagres, stabilendo poi
per le centrifughe per poter disporre dei
le acque che verranno più dal fiume
di Lulebra e che non possono essere
con un canale profondamente, con
comodamente scaricate al Sud, verso
il Pacifico. Si venne quindi alla
decisione di mettere in opera l'an-
dijo (canale di) diversione San Fran-
cisco, infante da Lulebra, e gettan-
tesi nel Chagres ad W del canale
sotto Gamboa.

Lulebra, se quanto ho letto, è

49 o 50 ft nella stagione secca, ma durante le pioggie aumenta enormemente, tanto che in Dicembre 1806 essa fu di piedi 79.9. Necessita quindi la costruzione di una barriera in tale punto per traversare le acque sul Chagres, stabilendo pompe centrifughe per poter disporre delle acque che verranno più pel taglio di Culebra e che non possono essere, non con l'attuale prosciugamento, convenientemente scaricate al Sud, verso il Pacifico. L'esame quindi alla decisione di mettere in opera l'antico Canale di Diversione sul Fracesi, uscente da Culebra, e gettantesi nel Chagres ad W del Canale sotto Gamboa. Culebra, da quanto ho letto, è

il punto critico sulla questione,
sia per il pareggio fra le due acque, che per l'attuale e
nove lavoro di Taglio. Eppure gli
Americani hanno concentrato i
maggiori sforzi (V. anche lo
spallato del canale, più sopra).



F] Dallo spartiacque al Pacifico.

Per questo tratto furono proposti
al governo americano tre progetti.

il punto critico della questione, sia per il pareggio futuro delle acque, che per l'attuale enorme lavoro di taglio. Ognigli Americani hanno concentrati i maggiori sforzi (V. anche lo spallato del canale, più sopra).

CULEBRA FROM THE RESERVOIR

F Dallo spartì acque al Pacifico.

Per questo tratto furono proposti al governo americano tre progetti.

ti, Sei quali riporto solo quello accettato. L'ottuare una Ghinza a Pedro Miguel e due a Miraflores con un Canale largo 500 ft. at traverso il piccolo lago tra Pedro Miguel e Miraflores, ed un canale di 500 piedi dalle Ghinze di Miraflores al Pacifico. Le acque dei fiumi Coeli, Rio grande e Comendador andranno al Pacifico per via speciale, copriti (canale, che non ha più bassini di marea, farà soggetto a sole torrenti di marea, che hanno in esso la velocità maggiore di 1 piede al secondo. Il lago tra Pedro Miguel e Miraflores si ottenerà con una diga corrente a destra e sinistra delle Ghinze

ti, dei quali riporto solo quello accettato. L'aprire una chiusa a Pedro Miguel e due a Miraflores con un canale largo 500 ft, che traversa il piccolo lago tra Pedro Miguel e Miraflores, ed un canale di 500 piedi dalle chiuse di Miraflores al Pacifico. Le acque dei fiumi Cocolí, Rio grande e Comendu andranno al Pacifico per via speciale, così il canale, che non ha qui bacini di marea, farà soggetto a sole correnti di marea, che hanno in esso la velocità massima di 1 piede al secondo. Il lago tra Pedro Miguel e Miraflores si otterrà con una diga corrente a dritta e sinistra delle chiuse

di Miraflores.

Il Lato dell'Anale. W. Taft,
ora presidente gli Stati Uniti d'A-
merica, ha stimato nel 1908 che
al suo governo il Canale si Pa-
nama, a lavori finiti, verrà a
costare \$ 300 milioni, comprese
le spese di acquisto, e che i la-
vori avrebbero richiesto sei an-
ni. Al giorno d'oggi si ritiene
che tale spesa sarà superata,
e che al più presto nel 1915 il Ca-
nale potrà essere ultimato.

I lavori procedono affermente, e
ogni giorno di traffico armate di
pifferone, e centinaia di scava-
trici nell'acqua aprono il ter-
reno. I materiali che in volume

di Miraflores.

Il Costo del Canale. W. Taft,

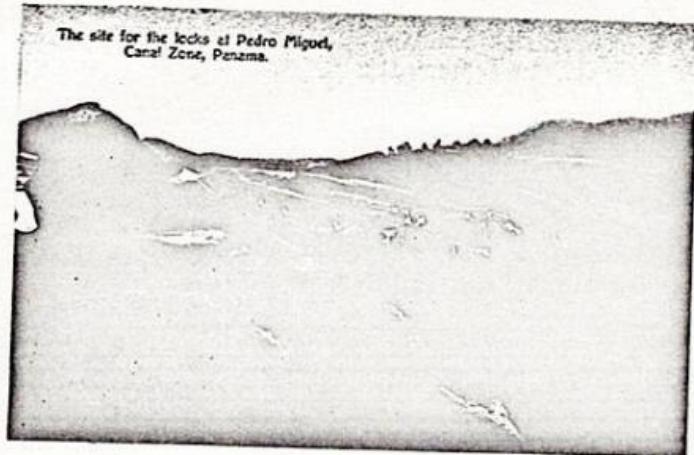
ora presidente gli Stati Uniti d'America, ha stimato nel 1908 che il suo governo il Canale di Panama, a lavori finiti, verrà a costare L. 300 milioni; comprese le spese di acquisto, e che le risorse avrebbero richiesto sei anni.

Al giorno d'oggi si ritiene che tale spesa sarà sorpassata, e che il più presto nel 1915 il Canale potrà essere ultimato.

I lavori procedono alacremente, e migliaia di braccia armate di piccone, e centinaia di scavatrici meccaniche aprono il terreno. I materiali che in volume



Macchina scavatrice -



Macchina scavatrice -

The site for the locks at Pedro Miguel, Canal Zone, Panama.

orme vengono estratte fino in
mediamente perfatti a distan-
za da una rete rovigliatissima di
ferrerie, spesso pasticci, i cui
ri vengono messi mano a mano



sul cammino delle locomotive.
L'interessantissime sono le malliche
a ferare che portano una parte
mobile, l'utile agente, fog-
giata come un'enorme zolfina.
Questi tutti i malchini sono
stati fabbricati dagli Ameriani; es-
sendo questi lavorati dalle con-

enorme vengono estratti fono in: mediatamente ferrifati a distanza da una rete sviluppatissima di ferrovie, spesso porticce, i cui binari vengono messi mano a mano

sul cammino della locomotiva. Interessantissime sono le macchine a scavare che portano una parte mobile, l'utensile agente, fissaggiata come un enorme zoccolone. Quasi tutti i macchinari sono stati fabbricati dagli Americani; essendo quelli rapiati dalle loro

pagine francesi di poca potenza e de-
teriorati.

Lo ho potuto visitare i lavori del can-
ale in un solo giorno, percorrendone
tutto la lunghezza da Panama a Po-
lon; attraversando ^{una vides di} una galleria
sopraffata intensa, selvaggia, che
l'contrasta fortemente collo spettac-
olo del nude lavoro delle potenze
di malfligne modernes, le armi
vittoriose (alle quali l'uomo, pure
a piccolo, soggioga la natura -

A Panama restammo fino al 28
settembre; imbarcammo carbone,
astafolati dal l'altro tempo, che
ci obbligò a partire prima di aver
ultimo tale imbarco. Durante
la nostra permanenza in Panama
giunse dall'Italia il Capo ⁼ Dr. Or.
Vatta Giovanni Giovannini; desti-

pagine francesi di poca potenza e seniorati.

Io ho potuto visitare i lavori del Canale in un solo giorno, percorrendone tutta la lunghezza da Panama a Colon; attraversando la vegetazione tropicale intensa, selvaggia, che contrasto fortemente collo spettacolo del rude lavoro delle potenti macchine moderne, le armi vittoriose colle quali l'uomo, pure si piccolo, soggioga la natura.

A Panama restammo fino al 28 settembre; imbarcammo carbone, ostacolati dal cattivo tempo, che ci obbligò a partire prima di aver ultimato tale imbarco. Durante la nostra permanenza in Panama giunse dall'Italia il Cap. di Corvetta Giovanni Giovannini, destin.

nato ad unbarcare su questa R^a
Nave quale Uffiziale in 2^o; in to-
sitione sul parigrafo Tornielli;
impatriato Se Buenos Ayres

Da Panama a S. Francisco
California. (28 Settembre 14 Ottobre).

Uscia le 10^h del 28 Settembre salpi-
mo, diretti a S. Francisco di Cali-
fornia, dove prenderemo parte alle
feste più menzionate, ed attende-
remo ulteriori ordini ministeriali
per proseguimento delle campe-
gne - Mafiti dalla rada premolie-
mo rotta SE fino ad avere al tra-
verso l'isola Bona; in tale monumen-
to accostiamo per Rv 118°. Manfe-
riamo tale rotta fino alle 0^h 25^m del

nato ad imbarcare in questa R^a Nave quale Uffiziale in 2^o; in sostituzione del parigrado Tornielli, rimpatriato da Buenos-Ayres.

Da Panama a S. Francisco

California. (28-Sett- 14 Ottobre).

L'unica le 16^a del 28 Settembre salpimo, diretta a S. Francisco di California, ove prenderemo parte alle feste più menzionate, ed attenderemo ulteriori ordini ministeriali pel proseguimento delle campagne-Aspetti dalla rada prendemmo rotta SE fino ad avere al traverso l'isola Bona; in tale momento accostiamo per R^o 118^o. Manteniamo tale rotta fino alle 0^h25^m del

giorno seguente, quando al Costiano
per Rv 231°, prendendo più tardi (4^h 20^m)
rotta ponente vero. (fica le 11^h am)
Sello stesso giorno accostiamo all'orecchia
dritta, prendendo Rv 296°, e manteniamo
una tale rotta fino al mezzodì del 12^o
ottobre, lasciando sulla dritta le repubbli-
bliche del Centro America; costeggiando
uno quindi la repubblica del Messico
l'antico rotta al traverso di Cozumel.
fica le mezzanotte dell'ata giorno 11
affostiamo per 337 ieri: (on tale
rotta il giorno 12 (tale 8^h 10^m am)
paffiamo per la dritta dell'isola Gu-
adalupe, a una decina di mig., e pro-
seguiamo (on tale rotta fino alle 4^h
del 13. da navigazione che fin
a tale giorno si era fatta in con-
dizioni favorevoli di tempo, tran-

giorno seguente, quando al Costiano per Pv 231°, prendendo più tardi (4h 20m) rotta ponente vero. (circa le 11h am- Sello stesso giorno accostiamo ancora a dritta, prendendo Pv 296°, e manteniamo una tale rotta fino al mezzodì del 12 Ottobre, lasciando sulla dritta le repubbliche del Centro America; costeggiamo quindi la repubblica del Messico cambiando rotta al traverso di G. Corrientes,

fino la mezzanotte dello giorno 11 allostiamo per 337° vero: con tale rotta il giorno 12 (dalle 8h 10m am) passiamo sulla dritta dell'isola Guadeloupe, a una decina di mg., e proseguiamo con tale rotta fino alle 4h del 13. La navigazione che fino a tale giorno si era svolta in condizioni favorevoli di tempo, tran-

ne un paio di giorni si porta tranne,
fara nell'attraversare il golfo di
Tehuantepec, l'animale ad essere osti-
tolato dalla nebbia, che ci fu quasi
fiscale compagnia per tutto nella na-
vigazione & la notte del 12 ottobre
si comincia a scandagliare ed a far
i segnali di nebbia: attraversammo per
South Farallon in pessime condi-
zioni di cielo, e dirigemmo per l'at-
trato della baia di S. Francisco col.
le macchine a lento moto. circa
le 8^h30^m del 13 ottobre giungiamo
all'entrata della rada; imboc-
cato il pratico, subito affianco il
"Golden Gate" nella cui riva sinis-
tra appaiono attraverso il fondo
della nebbia le alte costruzio-
ni della metropoli dell'ovest. Alla

ne un paio di giorni. Si parte Framon, fatta nell'attraversare il golfo di Tehuantepec, famiglia ad essere osticolata dalla nebbia, che ci fu quasi fedele compagna pel resto della navigazione & la notte del 12 Ottobre ricominciò a frandagliare tra fari. i segnali di nebbia: atterrammo sul South Faralloon in pessime condizioni di cielo, & dirigemmo per l'entrata della baia di S. Francisco colle macchine a lento moto. Circa le 8h30m del 13 Ottobre giungiamo all'entrata della rada; imbarlato il pratico, mirò offriamo il "Golden Gate" nella cui vista appaiono attraverso il denso velo della nebbia le alte costruzioni della metropoli dell'Ovest. Alle

9^h 30^m la "Calabria", giunta al termine
di un lungo viaggio di 11 mila miglia,
l'ampio non comune rapidità,
getta l'ancora in rada di S. Francisco
per, nella posizione precedentemente
assegnatale dalla autorità marittima
ne lo stato, e precisamente nello specie
chios d'acqua riservato alle navi da
guerra estere che partono per le
feste cittadine -

^{Il giorno d'arrivo}
^{l'abbandono}

S. Francisco di California

(14 Ottobre - 10 Novembre - 1909)

Regno baia che si apre entro la
costa americana del Pacifico, è
che ha nome di S. Francisco, Sal.
Capraj. Itto che sorge sulla penisola
la Sind è di una Capitale impor-
tante per la repubblica Nord-Ame-
ricana, sia sul lato commerciale,
che su quello strategico.

9h 30m la "Calabria", giunta al termine di un lungo viaggio di 11 mila miglia, compiuto con non comune rapidità, getta l'ancora in rada di S. Francisco, nella posizione precedentemente assegnatale dalle autorità marittime locali, e precisamente nello specchio d'acqua riservato alle navi da guerra estere che partecipavano alle feste l'ottobre -

S. Francisco di California (14 Ottobre - 10 Novembre - 1909)

Lagran baia che si apre contro la costa americana del Pacifico, e che ha nome di S. Francisco, dalla gran città che sorge sulla penisola Sud è di una capitale importanza per la repubblica Nord-Americana, sia dal lato commerciale, che da quello strategico.

Ottaviano brevemente a questo istante, rifilandosi come si pensava soltanto degli uomini di Stato Nord Americani sia quelli delle province e avviate del Pacifico Nord, tale piano ebbe in parte la sua attuazione nella presa di possesso delle isole Hawaï e coll'avventura amministrativa delle isole Filippine. Importante capitale ha ora assunto questo programma, poiché il Giappone, liberatosi dalla preoccupazione provocatagli dallo sviluppo del dominio Russo in Corea, vintolando affacciata parte delle Manciune, Port-Arthur, e la Corea, forte per mare e per terra, è entrato nel paese delle grandi Potenze. Gli Stati Uniti seguono il progresso na-

Affermiamo brevemente a quest'alfine, ricordando come il pensiero costante degli uomini di Stato Nord Americani sia quello della padronanza assoluta del Pacifico Nord, il quale piano ebbe in parte la sua attuazione nella presa di possesso delle isole Hawaï e coll'avvenuta annessione delle isole Filippine. Importanza capitale ha ora assunto questo problema, poichè il Giappone, liberato dalla preoccupazione provenientegli dallo ingrandirsi del dominio Russo in Asia, vintolo, ed occupate parte della Manciuria, Port-Arthur, e la Corea, forte per mare e per terra, è entrato nel novero delle grandi Potenze. Gli Stati Uniti seguono il proprio via.

(23)

vale e politico dell'impresa det.
Sole Levante, l'arti che il Confit-
to, ben due volte in pochi anni
risolto per via diplomatica, ave-
t'el tempo a risolvere (olle anni).
S. San Francisco c'ha bene na-
vale si pertenca che così allora,
no nel loro piano strategico gene-
rale ad Honolulu - La stazione na-
vale, con arsenale di fabbricazione e
barili c'è Mare Island; molti de
porti di carboncino sono stabiliti n'a
Mare Island che in vari altri punti
della baia; a Goat Island c'è una
stazione con depositi di combustibile
e liquido.

S. San Francisco c'è una fitta sorta com-
pletamente in poco più che 50 an-

vale e politico dell'impero del Sole Levante, forti che il conflitto, ben due volte in pochi anni risolto per via diplomatica, avrà sol tempo a risolversi colle armi. S. Francisco è la base navale di partenza che essi allacciano nel loro piano strategico generale a Honolulu - La stazione navale, con arsenale di distruzione e bacini è a Mare Island; ma i depositi di carbone sono stabiliti in a Mare Island che in vari altri punti della baia; a Goat Island è una stazione con depositi di combustibile liquido.

S. Francisco è una città sorta completamente in poco più di 50 anni:

ni. È nata come poco prima del
la metà del secolo fuori piano sta-
ti fiorerti giacimenti auriferi
vasti e numerosi nello stato di Ca-
lifornia; come a migliaia e mi-
gliaia siano affiorati da tutte le
parti del mondo cercatori d'oro;
P. Grassi fu il luogo di sbors
di tali valanghe umane: fonte-
ggiamente da piccolo paese
di pescatori si sviluppò con un
impetuoso di tanta maggiore
di quanto annualmente si
affiebbe il traffico di moni-
cie d'oro in California. tol-
s'ascrefarsi della popolazione
si accrebbe pure il numero
di quelli che si diedero alla
coltura del terreno, ivi ferbili;

ni. è noto come poco prima della metà del secolo scorso siano stati scoperti giacimenti auriferi vasti e numerosi nello Stato di California; come a migliaia e migliai siano afforsati da tutte le parti del mondo cercatori d'oro. S. Francisco fu il luogo di sbarco di tali valanghe umane: forse precedentemente da piccolo paese di pescatori si sviluppò con un precipuo di tanto maggiore di quanto annualmente ti avrebbe il traffico di nuovi vie d'oro in California. Col l'accrescere della popolazione si accrebbe pure il numero di quelli che si diedero alla coltura del terreno, ivi fertili;

smis. E tutti i prodotti delle terra lez.
gamento folto che ebbero il loro
naturale sbocco marittimo a San
Francisco. La città ebbe tale pro-
luppo, che nel 1906 contava circa
400 000 abitanti. In tale anno
ebbe luogo in California un mu-
rimento tellurico che distrusse
buona parte della capitale; i nu-
merosissimi infundi sviluppati
in tale circostanza cintarono
l'opera distruttrice delle natu-
ra, e San Francisco vide qua-
si completamente rovinato qua-
to era fatto in mezzo secolo di
presente sviluppo. Si rivelò
in tale frangente l'attività de-
l'arabere americano; sia i gi-
ladini che lo Stato prefiggersi che

Quinto. E tutti i prodotti della terra largamente coltivata ebbero il loro naturale sbocco marittimo a San Francisco. La città ebbe tale sviluppo, che nel 1906 contava circa 400 000 abitanti. In tale anno ebbe luogo in California un movimento tellurico che distrusse buona parte della Capitale; i numerosissimi incendi sviluppatisi in tale circostanza aiutarono l'opera distruttrice della natura, e San Francisco vide quasi completamente rovinato quanto era sorto in mezzo secolo di frequente sviluppo. Si rivelò in tale frangente l'attività del carattere americano; sia i cittadini che lo Stato profusero che

la città sarebbe ripristinata
alla perduta grandezza in
meno che tre anni. I bofali
dell'interno inviarono i le-
guani; le nostre truppe i mortai.
Li dissero meglio esser alla costui-
zione, e migliori di lavoratori,
rispetto pagati a prezzi favolosi;
fecero forgere dalle rovine mu-
ri edifici, quartieri nuovi. La
fine del 1909 cede una città
grandiosa, superba per colos-
sali l'ostensione; la "ave nel 1806
non era che un cumulo di ro-
vine fumanti".
S. Francisco, gloriosamente
riprata, guarda fermo l'av-
venire. La sua posizione fa-
vorisca tutta costa America.

la città sarebbe ripristinato alla perduta grandezza in meno che tre anni. I boschi dell'interno inviarono i legnami; le industrie i materiali diversi necessarii alla costruzione, e migliaia di lavoratori, spesso pagati a prezzi favolosi, fecero sorgere dalle rovine nuovi edifici, quartieri nuovi. La fine del 1809 vede una città grandiosa, superba per colossali costruzioni; là ove nel 1806 non era che un cumulo di rovine fumanti.

S. Francisco, gloriosamente risorta, guarda fiduciosa l'avvenire. La sua posizione favorevole sulla costa Americana

ma, c'altro da farsi fare.
Con tutte le città dell'interno,
con tutti i porti del Pacifico, si
del continente americano, che
di quelli Asiatici ed Australiani,
no, lo sviluppo grandioso delle
industrie, le riflicherà in giro
e nel lavoro di più 500 000
abitanti, le hanno meritato
il nome di Metropoli del Pa-
cifico. È opinione degli inter-
ditori che S. Francisco divin-
terà assai presto per il Nuovo
Mondo quello che è Londra
per l'Vecchio.

- Trovandosi la nostra nave
a Santos, il funzionario di bor-
do ebbe dal Ministro della

na, l'attività dei suoi commerci con tutte le città dell'interno, con tutti i porti del Pacifico, si del continente Americano, che di quello Asiatico ed Australia: ma, lo sviluppo grandioso delle industrie, le ricchezze in più co nel lavoro dei suoi 500 000 abitanti, le hanno meritato il nome di: metropoli del Pacifico. È opinione degli intenditori che S. Francisco diventerà assai presto pel Nuovo Mondo quello che è Londra pel Vecchio.

- Trovandosi la nostra nave a Santos, il comando di bordo ebbe dal Ministero della

Marina ordine telegrafico di ac-
celerare lo sbarco di fami-
pagna prefissati, in modo da
essere a S. Francisco per la
metà di Ottobre. L'aria tale
dato avrebbero avuto luogo
molte grandi feste l'Italia, in
perfe' anniversario della ve-
nuta nella roba di S. Fran-
cisco di D. Gaspar de Portola,
il primo che prese possesso del
territorio in nome del Re di
Castiglia e León; in tale ri-
correnza si farebbe pure festeg-
giato la riconversione della
litta. Il governo America-
no inviò in Europa un mes-
so speciale per ottenerne l'ri-

Marina ordine telegrafico di accelerare lo schema di campagna prefissoti, in modo da essere a S. Francisco per la metà di Ottobre. In tale data avrebbero avuto luogo soli grandi feste l' cittadine, per l' anniversario della venuta nella rada di S. Francisco di D. Gaspar de Portola, il primo che prese possesso del territorio in nome del Re di Castiglia e Leon; in tale ricorrenza si farebbe pure festeggiato la risurrezione della città. Il governo Americano inviò in Europa un messo speciale per ottenere dai

verso governi che avranno guerra
fossero presenti a tali feste: quegli
dell'italiano efflusso, ordinan-
do alle "Calabria" si referisca a
San Francisco per le date sopra
esposte - di feste ebbero luogo dal
19 al 23 ottobre, con partecipazione
di sei marine da guerra, cioè: quelle
degli Stati Uniti, Inghilterra, Ger-
mania, Giappone, Italia ed Olanda,
e un numero totale di dieci
navi. Gli Stati Uniti vi erano
rappresentati dal St Louis, dalla
Albany, dall'Albemarle e Flas-
fiatropedimire. Il "St Louis" è un
incrociatore torazzato di Tonnell.
late 9850 di dislocamento, varia-
to nel maggio 1905. Col "Milwan-

Dal governo che navi da guerra fossero presenti a tali feste: il governo italiano acconsentì, ordinando alla "Calabria" di recarsi a San Francisco per la data sopra esposta. Le feste ebbero luogo dal 19 al 23 ottobre, con partecipazione di sei marine da guerra, cioè: quelle degli Stati Uniti, Inghilterra, Germania, Giappone, Italia ed Olanda, ed un numero totale di dieci navi. Gli Stati Uniti vi erano rappresentati dal St. Louis, dalla Albany, dalla Yorktown e dalla Cincinnati. Il 'St. Louis' è un incrociatore corazzato di 9850 tonnellate di dislocamento, varato nel maggio 1905. Col 'Milwaukee'.

Here is the "Charleston" forme il primo
più tipo di incrociatore corazzato
lanciato dalla marina nord-americana.
riporta - Rapporto i dati principali:
tale nave: Velocità nmp. 22.3 -
Arremamento - 14/152 - 12/76 - 12/47
12/37 - Tubi di lancio per siluri
4 da cm. 45, sott'acqua 8° corazz.
zato con una 102 di acciaio Krupp
alla linea 5 segue, alle grosse
e medie artiglierie; ha un ponte
corazzato di nmp. 76. Ha una poten-
za di macchina di IHP 21.000 e una
capacità di carbone di Tons. $\frac{650}{1500}$.
è lungo m. 129, largo m. 20, e pesa
m. 7.1 - L' "Albany" è un incro-
ciatore protetto l'offriva la Armstrong
in Elswick e varato nel 96 - Ecco
i dati principali: Dislocamento 3800

Hee'è il "Charleston" forma il penultimo tipo di incrociatore corazzato lanciato dalla marina nord-americana
- Riporto i dati principali di tale nave:

Velocità mg. 22.3 -

Armamento. 14/152 - 13/76 - 12/47

12/37 - Tubi di lancio per siluri 4 da un. 45, sott'acqua. E' corazzato con un 102 di acciaio Krupp alla linea d'acqua, alle grosse e medie artiglierie; ha un ponte corazzato di un 76. Ha una potenza di macchina di IH 21.000 e una capacità di carbone di Tonn. 650/1500

è lungo m. 129, largo m. 20, e pesca m. 7.1 -

L'"Albany" è un incrociatore protetto costruito da Armstrong in Elswick e varato nel 96 - Eccone i dati principali: Dislocamento 3880

Tonni; velocità mp. 20.5; armamento
6/150 - 4/120 - 10/57 - 8/37 - Ha un
porto di protezione di cm. 7,6 di acciaio
Hawezato. Ha un raggio
d'azione di mp. 4400 al una velo-
cità di mp. 10. Due mafflumie, con
IPL 7500. Lunghezza m. 105. lar.
ghezza m. 13 - immersione m. 5.5 -
L' "Forthorn" è una piccola nave su-
sidaria il cui dislocamento è pres.
so a poco quello della classe "Vol-
turno" della nostra Marina.

Le navi inglesi presenti in rada
furono il "Shearwater" e l'"Alge-
rice", due piccole navi a vela e
vapore, costruite per fare servizio ^{quali}
navigare ^{affiancati} e il micropiatore corazzato
"Bedford" - È questo uno dei 16 in-
crociatori della "Counties" class,

Tonn; velocità mp. 20.5; Armamento 6/150 - 4/120 - 10/57 - 8/37 - Ha un forte di protezione di cm. 7,6 di acciaio Harweizzato. Ha un raggio d'azione di mp. 4400 ad una velocità di mp. 10. Due macchine, con IHP 7500. Lunghezza m. 105. Larghezza m. 13 - immersione m. 5.5.

L'Yorktown è una piccola nave sussidiaria il cui dislocamento è presso a poco quello della classe "Volturno" della nostra Marina.

Le navi inglesi presenti in rada furono il "Shearwater" e l' "Algeciras", due piccole navi a vela e vapore, costruite per fare servizi ausiliari e l'incrociatore corazzato "Bedford" - è questo uno dei 16 incrociatori della "Counties" class,

nella quale c'è Inghilterra speso
molti milioni e molto tonnellaggio
cioe ottienendo navi velocissime ma
poco armate ed altrettanto poco
torazzate. Sono i dati principali.
Tonnelaggio di dislocamento
9950. Velocità mp. 24.4 - Arma-
mento 14/152 - 10/76 - 3/47 - Tubi - 31
lancio sott'acqua cm 2/45 cm. Ponte
di protezione di cm $\frac{51}{40}$ acciaio Krupp.
Forza al galleggiamento cm. $\frac{102}{51}$ -

I.P. 22.000 - Lunghezza in 134 - larghez-
za 20.1 - Immersione m. 7.5 -

Il Germanico "Orion" è un piroscafo
profittatore protetto varato nel
1902. Dislocamento Ton. 2715 - Velo-
cità mp. 21.5 - Armento 10/105
- 10/37. Ha due tubi di lancio sott'acqua.

nella quale l'Inghilterra sprecò molti milioni e molto tonnellaggio soffrendo navi veloci, ma poco armate ed altrettanto poco lorazzate. Secone i dati principali. Tonnellaggio di dislocamento 9950. Velocità mg. 24.4 - Armamento 14/152 - 10/76 - 3/47 - Tubi di lancio sott'acqua 2/45 cm. Ponte di protezione di un 51/20 acciaio Krupp. lorazza al galleggiamento un. 102/51 - IH 22.000 - Lunghezza m 134 - Larghezza m 20.1 - Immersione m. 7.5 - Il Germanico "Arcona" è un piccolo idroplaniatore protetto varato nel 902. Dislocamento Tonn. 2715 - Velocità mg. 21.5 - Armamento 10/105 - 10/37. Ha due tubi di lancio sott'acqua.

Raggio d'azione mig. - 4500 - Capacità dei
fornimenti Tonn. 700 - Cavalli indifatti
8500 - Lunghezza m. 100 - Larghezza m.
12.3 - immersione m. 5.0 -

Il giappone era rappresentato alle
feste Portolane dall'ingegnere
corazzato "Takamatsu", bello nave che
prese parte alla guerra russa giapo-
nese, e che porta visibili segni dei
colpi ricevuti, specie a prora a destra,
presso la linea d'acqua, sotto
le ancore. L'Takamatsu fu fabbrica-
to da Armstrong in Blawick, varia-
to nel 1899. Ha un dislocamento
di Tonn. 9900, velocità mig. 20.
Poggia su un armamento di 4 per
2 da 203, 14 da 152, 12 da 76,
7 da 47. Ha 4 tubi di lancio sot-
t'acqua da 45 cm. Il ponte coraz-

Raggio d'azione mig. 4500. Capacità dei carbonili Tonn. 700. Cavalli indicati 8500. Lunghezza m. 100. Larghezza m. 12.3. immersione m. 5.0 - Il Giappone era rappresentato alle feste Portoliane dall'incrociatore corazzato "Idzumo", bella nave che prese parte alla guerra russo-giapponese, e che porta visibilissimi dei colpi ricevuti, specie a prora a dritta, presso la linea d'acqua, sotto le ancore. L'Idzumo fu costruito da Sa Armstrong in Elswick; varato nel 1899. Ha un dislocamento di Tonn. 9900, velocità sup. 20. Possiede un armamento di 4 per 2i da 203, 14 da 152, 12 da 76, 7 da 47. Ha 4 tubi di lancio sott'acqua da 45 cm. Il ponte corazz.

zato ha uno spessore di mpm 64 - ^{la cintura} / al gal.
leppiamento di mpm 178 ; le grandi ar-
tiglierie e le medie hanno torri e fuc-
ci di rispettivamente di cm. 15.2 - Il
più raggio d'azione è di mpm 7000 ; la
capacità dei carbonili di 1200 Tonn.
Potenza in IIP 14700 - Lunghezza m.
122 ; larghezza m. 21 ; immersione m.
7.5 - Come ho detto, prese parte alla
guerra, e in Oporto a poppa ha si-
stemat un ricordo pieno di tigri
fritte, un proiettile da 305 mpm, che
colpì la nave a prora a diritta, e fu
estratto, la testa tutta deformata.

L'Olanda mandò a S. Francisco
un inviolatore protetto di stazio-
ne nelle colonie olandesi d'Asia,
il Noord Brabant, del quale ri-
porto i dati principali - Varato nel

zato ha uno spessore di m/m 64. /at fal. lappiamento di m/m 178; le grandi artiglierie e le medie hanno forni e feu- di rispettivamente di cm. 15.2 - Il suo raggio d'azione è di mg. 7000; la capacità dei carbonili di 1200 Tonn. Potenza in IHP 14700. Lunghezza m. 122; larghezza m. 21; immersione m. 7,5. Come ho detto, prese parte alla guerra, e in coperta a poppa ha ristemato un ricordo pieno di tigni filato, un proiettile da 305 m/m, che colpì la nave a prora a dritta, e fu estratto, la testa tutta deformata.

L'Olanda mandò a S. Francisco un incrociatore protetto di stazione nelle colonie olandesi d'Asia, il Noord Brabant, del quale n: porto i dati principali - Varetoud

99 - Dislocaimento Torn 4000. Arma.
nuento 2 pezzi da 152, 6 da 120, 4 da
75, 8 da 37, 4 da 37 revolver. Ha un
tubo di lancio sopraelev. Raggio di
azione ing. 4200 a velocità d'ing. 10.
Capacità dei carbonili 1000 Torn - cano-
li indifatti 9800 - Lunghezza m. 94,
larghezza m. 15, immersione m. 5.4-

Le feste, nelle quali ho più so-
pra esposto il muovente, ebbero nel
loro complesso una manifestazio-
ne assai carnevalesca - gli ad-
dotti nelle vie e delle gatopiane
resistini e vari, senza alcun buon
gusto; lodevole invece fu l'ad-
dotto di lampadini elettrici lungo
le vie principali; specie in Mar-
ket Street, ne fu festinato un pa-

99 - Dislocamento Tonn 4000. Armamento 2 torpedini 152, 6 da 120, 4 da 75, 8 da 37, 4 da 37 revolver.
Ha un Tubo di lancio sopra acqua. Raggio di azione mg. 4200 a velocità d'ing. 10. Capacità dei Carboni
1000 Tonn - Livelli indifesi 2800. Lunghezza m. 94; Larghezza m. 15, immersione m. 5.4-

Di fatto, delle quali ho più sopra esposto il movente, ebbero nel loro complesso una manifestazione assai
lamenlera. Gli addobbi delle vie e delle facciate robistini e vari; senza alcun buon gusto; lodevole invece
fu l'addobbo di lampadini elettrici lungo le vie principali; specie in Market Street, ove fu costruito un pa:

Liglione luminoso veramente imponente - tutta la popolazione presso attivissima parte ai festeggiamenti; ^{producenti} spesso tale rigonfio nello fare da rendere impossibile qual siasi viaggio - Si calcola che 500.000 forestieri siano accorsi a S. Giuseppe per godere dei festeggiamenti -

I quali si aprirono con l'entrata in città del predetto "D. Gaspar," seguito da magnifico corteo in festa dell'epoca. Dietro insieme alla richiesta della Municipalità cittadina presero parte allo sfoggio in parata dei drappelli di marinai delle navi da guerra essere presenti in rade; alcuni dei contoli dei vari go-

diglione luminoso veramente imponente. Tutta la popolazione prese attivissima parte ai festeggiamenti; l'aspetto tale ingombro nelle vie da rendere impossibile qualsiasi la circolazione. Si calcola che 500.000 forestieri siano accorsi a San Francisco per godere dei festeggiamenti.

I quali si aprirono con l'entrata in città del predetto "D. Gaspare", seguito da magnifico corteo in fogge dell'epoca. Dietro insistente richiesta della Municipalità cittadina presero parte allo sfilamento in parata dei drappelli di marinai delle navi di guerra estere presenti in rada; alcuni dei Consoli dei vari go-

verni si opposevano, egualmente
a parer mio, a che drappelli di
gente armata, con bandiera na-
zionale alla testa, partecipa-
sero ad un "défilé" di carattere
simbolico, sì, ma anche alquau-
to carnevalesco. Alla fine ^{"comandante"} Floren-
tino nella decisione di partecipare
a tale esibimento - fatto lo spet-
tacolo fu bello e interessante, tan-
to più quando ti ricordi come sia
stato questo fra le poche volte che
gente ^{"straniera"} armata abbia calato il
mantello della repubblica nord-aue-
riana -

A mezzodì - nel giorno stesso (19
ottobre), il Mayor lesse un briv-
ido augurale del presidente del

verni si opposero, equistamente a parer mio, a che drappelli di gente armata, con bandiere nazionale alla Festa, partecipassero ad un "défilé" di carattere simbolico, si, ma anche alquanto carnevalesco. Alla fine l'esonero nella decisione di partecipare a tale sfilamento. Certo lo spettacolo fu bello ed interessante, tanto più quando ti ricordi come sia stato questa fra le prime volte che gente armata abbia calcato il suolo della repubblica nord-americana.

A mezzodì - Del giorno stesso (19 ottobre), il Mayor lesse un brano discorso augurale del presidente del.

la Confederazione; simultaneamente
(per preventivo ordine del governo)
fecerano i lavori in tutti gli Stati
dell'Unione per la durata di 5
mesi, ed i Mayors di tutti i
comuni lessero il brindisi prece-
denziale, immaginante alla prospe-
cta di S. Francisco - l'acqua che
succedono in America!

La grandiosità veramente Ameri-
cana il Comitato delle feste
penso all'ufficialità ed agli
equipaggi delle navi da guerra
fornivente; vari furono e rife-
rimenti e balli e segnali si rese-
dero molteplici uniformi at-
tornate ai rigidi abiti di faccia
del Democratico "high-life" ame-
ricano, ed ai "dicotelles" delle

la Confederazione; simultaneamente (per preventivo ordine del governo) cessarono i lavori in tutti gli Stati dell'Unione per la durata di 5 minuti; ed il Mayors di tutti i comuni lessero il brindisi presidenziale, inneggiante alla prosperità di S. Francisco - cosa che succedono in America!

Con grandiosità veramente Americana il Comitato delle feste pensò all'ufficialità ed agli equipaggi delle navi da guerra convenuti; vari furono e riferimenti e balli eguali; si ressero molteplici uniformi alternate ai ripidi abiti di società del Democratico "high-life" americano, ed ai "décolletés" delle

spesso effettuiche nijoto Sello ^{to}
Sam -

finito le feste portoliane, durante
le quali spesso la stampella del
forpo impeditiva a noi una piace-
vole partecipazione, l'annuncio impre-
riodo assai migliore, come quello
che ci permise di visitare a nostro
piacere la città ed i dintorni, non-
muendo delle gentilezze delle
non poche conoscenze fatte.

Pochi giorni dopo il nostro arrivo
a S. Giorgio il Comte rifece
al Sal Ministro le seguenti istru-
zioni: "dopo le feste portoliane la-
sciare S. Giorgio, raggiungendo
nel più breve tempo Shang-hai;
non sosta in un porto del Giappo-
ne. A Shang-hai troverebbe la

spesso e fentriche nipoti dello Zio

Sam:

Finite le feste portoliane, durante le quali spesso la stanchezza del corpo impediva a noi una piacevole partecipazione, fummo in un periodo assai migliore, come quello che ci permise di visitare a nostro piacere la città di Tindari, usufruendo delle gentilesse delle non poche conoscenze fatte.

Pochi giorni dopo il nostro arrivo a S. Francisco il Cons. ci riferì dal Ministero le seguenti istruzioni: "dopo le feste portoliane lasciare S. Francisco, raggiungendo nel più breve tempo Shang-hai, senza sosta in un porto del Giappone. A Shang-hai troverebbe la

R.M. Puglia, sulla quale ^{la "Calabria"} prenderebbe il posto di stazionaria in Cina, dovendo detta nave rimanere " - Questo, poco più, po-
co meno, l'ordine ministeriale, in seguito al quale la "Calabria", partita dall'Italia nella speranza di fare un'interessante campagna di circumnavigazione, speranza non si è tutto perduta, nonostante l'afflerata circum-
navigazione delle due Americhe, vede rullata ogni speranza e sconsigliato ogni bel sogno. Simile fe-
nomeno è però - successo alla R.M. Puglia in due campagne
conseguenti.

In seguito a tali ordini, il Comitè stabilità la partenza per il 10 Novem-

R.N. Puglia, della quale (Calabria) prenderebbe il posto di stazionaria in Luia, dovendo detta nave rimpatriare" - Questo, poco più, poco meno, l'ordine ministeriale, in seguito al quale la "Calabria", partita dall'Italia colla speranza di fare un'interessante campagna di circumnavigazione, che senza non fu del tutto perduta, non ostante l'accelerata circumnavigazione delle due Americhe, vede crollata ogni speranza e travolto ogni bel sogno. di ordine una parte interessantissima del globo.

Simile fenomeno è però successo alla R.M. Puglia in due campagne fortunabili.

In seguito a tali ordini, il Com.te stabilì la partenza pel 10 Novembre.

bre. La nave si refe' pochi giorni prima a California Point, per rifornimenti di carbone; che abbe del go-
verno Ameriano al prezzo stesso di
costo sul luogo. California Point è
un Promontorio ^{verso l'interno delle baie} recente / della peni-
sola che divide al Nord la Baja di
San Francisco; il governo americano
vi ha stabilito dei grandi depositi
di carbone americano per la sua
Marina.

Riporterò ora alcune notizie riguar-
danti la colonia italiana di San
Francisco e della California in gene-
rale. Le origini della colonia italia-
na in S. Francisco e nello stato
di California risalgono all'epoca
avanti accennata dell'esperta
dell'oro in tale regione. Attratti
prima dalla febbre del guadagno,

bre- La frase si rifornizioni prima a California Point, per rifornirsi di Carbone; che ebbe del Governo Americano al prezzo stesso di costo nel luogo. California Point è un Promontorio sporgente (verso l'intimo della baia) sola che chiude al Nord la Baia di San Francisco; il governo americano vi ha stabilito dei grandi depositi di Carbone americano per la sua Marina.

Riporterò ora alcune notizie riguardanti la colonia italiana di San Francisco e della California in generale. Le origini della colonia italiana in S. Francisco e nello stato di California risalgono all'epoca avanti accennata della scoperta dell'oro in tale regione. Attirati prima dalla febbre del guadagno,

che si potessero avere in poco tempo
col favor della sorte, rifiornati
in seguito dalla fertilità delle ter-
re che non attendevano che il la-
voro dell'aratro e delle seminagio-
ni per fornire rifugi raffinati; mol-
ti dei nostri formazionali, specie
nelle province del Sud, accorsero
in California in cerca di lavoro -
Passato il periodo dell'oro, rissa-
sero i veri lavoratori, che andarono
di anno in anno aumentando, ti-
che al giorno d'oggi nella solaci-
ta di S. Francisco si contano ben
40 mila italiani. Tale numero
di formazionali forma un quartiere
completamente originale, che s'esten-
de a Nord-Est di Market Street,

che si potera avere in poco tempo col favor della forte, ripristianati in seguito dalla fertilità delle terre che non attendevano che il lavoro dell'aratro e delle seminagio. ni per fornire ricchi raccolti; molti dei nostri connazionali; specie delle province del Sud, accorsero in California in cerca di lavoro. Passato il periodo dell'oro, rimasero i veri lavoratori; che andarono di anno in anno aumentando, si che al giorno d'oggi nella sola città di S. Francisco si contano ben 40 mila italiani. Tale numero di connazionali formò un quartiere completamente originale, che si estende a Nord-Est di Market Street,

(24)

ed è limitato a levante dal mare.
Potevoli vie lo percorrono, quali Bay
adway e Montgomery Street. Il
Terremoto e l'incendio del 1906 col-
pirono asciuttamente il quartiere
italiano di San Francisco, riducen-
dolo quasi completamente ad un
cumulo di macerie fumanti. La
devotissima fu, a detta del popolo
e delle autorità americane, la in-
traprendenza e l'attività scien-
tifica americana nel riaffacciare
con sacrifici e lavoro ammirabili.
Di, si le abitazioni private, che
gli edifici di pubblica utilità: le
nostre banche locali; prima fra
tutte le banche della grande cit-
tà, si fecero avanti somministran-

24

e si è limitato a levante dal mare. Notevoli vie lo percorrono, quali Broad-adway e Montgomery Street. Il terremoto e l'incendio del 1906 colpirono accertamento il quartiere italiano di San Francisco, riducendolo quasi completamente ad un cumulo di macerie fumanti. La devolissima fra, a detta del popolo e delle autorità americane, la intraprendenza e l'attività dei nostri connazionali nel ricostruire con sacrifici e lavoro ammirabili; sì le abitazioni private, che gli edifici di pubblica utilità: le nostre banche locali; prima fra tutte le banche della grande città, si fecero avanti somministran-

do fondi per le rifugazioni.
Il giorno d'oggi il quartiere ita-
liano di S. Fran^cisco è completa-
mente riportato a nuova vita.

La nostra colonia in California si
può distinguere in due classi
principali: i lavoratori a giorno,
che in arti e mestieri che si pon-
dono a vivere in città, e i la-
voratori sulla terra. Il numero
più forte di quelli è in San Fran-
cisco, seguono poi Sacramento,
Los Angeles, ecc. Ognimodo a que-
ste classi quel rilevante numero
di italiani delle province meridi-
nali; specialmente siciliani; che
hanno formato in San Fran^cisco
una colonia di preccie fatiche
di persone, e che sono esclusivamente

do fondi per le ricostruzioni. Il giorno d'oggi il quartiere ita-liano di S. Francisco è completa-mente riforto a nuova vita. La nostra colonia in California si può distinguere in due classi principali: i lavoratori a giorna-ta in arti e mestieri che si con-ducono a vivere in città, e i la-voratori della terra. Il numero più forte di quelli è in San Fran-cisco, seguono poi Sacramento, Los Angeles, ecc. Aggiungo a que-sta classe quel rilevante numero di italiani dalle province meridio-nali; specialmente siciliani; che hanno formato in San Francisco una colonia di parecchie centinaia di persone, e che sono esclusivamen-

te dedici alla pesca. Ho parlato con
alguni di essi; fra quali seppi che
il loro lavoro è in genere alla pesca
fiume: in pochi metri riconosce a pa-
gare il battello e il motore a scopo
più col quale eseguitano il loro me-
stiere: quando s'infunde la stagia-
ne della pesca prendono imbarca-
zioni veloci che vanno alla pesca
del salmone nelle coste dell' Alaska.
Questa parte della nostra colonia
San Francisco e quella che ti con-
dico meglio, e sa' meno da fare
alla polizia ed al consolato; quel-
la che t'appià più a deitare come
fondotta generale è la classe degli
operai, manovali, ecc, specialmen-
te meridionali.
La parte più forte, e che meglio

te Dediti alla pesca. Ho parlato con alcuni di essi; dai quali seppi che il loro lavoro è in genere assai proficuo: in pochi mesi riescono a passare il battello e il motore a scafo pio col quale esercitano il loro mestiere: quando si chiude la stagione della pesca prendono imbarco sui velieri che vanno alla pesca del salmone sulle coste dell'Alaska. Questa parte della nostra colonia di San Francisco è quella che ti condurre meglio, e dà meno da fare alla polizia ed al Consolato; quella che lascia più a desiderare come condotta generale è la classe degli operai; manovali; ecc, specialmente meridionali:

La parte più forte, e che meglio

representa il nuovo italiano in California, e' quella dei nostri emigrati che si danno alla coltura. I generi di lavoro prenotati dai nostri commerciali sono le frutta e le verdure (in parte anche per commercio di fiori) - Molti proprietari di terreni si rimborsano infatti, dando origine a ditte di tale importanza, da avere attualmente il monopolio nel paese non solo in San Francisco, ma in tutta la California. Citerò la "California Fruit Farmers Association" (1500 operai - bilancio annuale \$ 80 milioni); la "S. Francisco Gardeners and Ranch

rappresenta il nome italiano in California, è quella dei nostri emigrati che si danno alla agricoltura. I generi di lavoro preferiti dai nostri connazionali sono le frutta e le verdure (in parte anche commercio di fiori) - Molti proprietari di terreni si riuniscono in società, dando origine a ditte di tale importanza, da avere attualmente il monopolio nel genere non solo in San Francisco, ma in tutta la California. Citerò la "California Fruit Farmers Association" (1500 operai - bilancio annuale di otto milioni); la "S. Francisco Gardeners and Rais

L'her's Association for the Countries
of S. Francisco & S. Mateo", che è
proprietaria del grande mercato di
frutta detto "Columbus Market".
Dato l'impiego dei nostri fornitori
giornali, come giustamente osser-
vava il presidente della nostra As-
sociazione di commercio in San Fran-
cisco, per molti signori italiani at-
talla esportazione non si ha più
alcuna richiesta, e questo va certo
a vantaggio dei nostri fornitori;
vantaggio che viene ad essere con-
senziale del tempo, e del rimpianto
dei fornitori italiani che portano in
Italia il frutto di anni di lavoro.
Sarò ancora due parole su un'al-
tra grande impresa con capitale
italiano, la "Italian - Swiss Co-

L'Associazione for the Counties of S. Francisco & S. Mateo", che è proprietaria del grande mercato di frutto detto "Columbus Market". Dato l'impiego dei nostri connazionali; come giustamente osservava il presidente della nostra Camera di Commercio in San Francisco, per molti Signori italiani, att. alla esportazione non si ha più alcuna richiesta, e questo va certo a vantaggio dei nostri commerci: vantaggio che viene ad essere compensato col tempo, l'olmpatrio dei connazionali che portano in Italia il frutto di anni di lavoro. Dirò ancora due parole su una grande impresa con capitale italiano, la "Italian - Swiss Co=

long", che possiede a poche ore di ferrovia da San Francisco sulle vaste estensioni del Terreno coltivato a vigneti: vi siamo ottenuti un raffigurato letto "fucina" di uve italiane, francesi, ecc. Finalmente l'industria e' l'ultima espressione della modernita; il prodotto annuale e' di circa 4 milioni di galloni di vino. La Colonia e' sostituita quasi completamente da italiani; e per la gran parte di settentrionali; presidente della Societa e' anima di esse e' il benemerito Cav. Rossi; attigiano, che pose felicemente il nome di "Nuova Arti" alla Colonia da lui diretta. La ultima importante società

long", che possiede a poche ore di ferrovia da San Francisco delle vaste estensioni di terreno coltivate a vigneti: vi danno oltre mille inrifulsatii detti i "faccieri" di uve italiane, francesi, ecc. I macchinari sono l'ultima espressione della modernità; il prodotto annuale è di circa 4 milioni di galloni di vino. La Colonia è costituita quasi completamente da Italiani; e per la gran parte di Settentrionali; presidente della Società ed anima di essa è il benemerito Cav. Rossi; auspicano, che fosse felicemente il nome di "Nuova Asti" alla Colonia da lui diretta. Altra importante società

vintola con i capitali italiani o la
"California Wine Association" -

Il grande numero di famiglie nati-
vamente in San Francisco e in Cali-
fornia impone la necessità della
estensione delle banche italiane; sono già
stato la "Banca Italo-American",
la "Banca Popolare Operaria", la
"Banca Italiana" e la "Banca Coloni-
za" -

Parlando della nostra colonia in Ar-
gentina ho lamentato la facilità
con la quale i nostri connazionali
dimenticano il compagno proprio,
finendo con non minor fac-
ilità a perdere dell'italiano pure il
sentimento e la nazionalità. Ma
tuttavia ripeto per la nostra colonia

vincola con capitali italiani o la "California Wine Association" - Il grande numero di connazionali viventi in San Francisco ed in California importa la necessità della esistenza di banche italiane; sono presto la "Banca Italo-Americana", la "Banca Popolare Operaia", la "Banca Italiana" e la "Banca Coloniale".

Parlando della nostra Colonia in Argentina ho lamentato la facilità colla quale i nostri connazionali dimenticano il linguaggio proprio, giungendo con non minore facilità a perdere dell' Italiano pure il sentimento e la nazionalità. Che si è autoripeto per la nostra Colonia.

di San Francisco. Coloro che vi sono
da qualche lustro parlano l'ita-
liano con moltissimo slento;
i loro figli sono quasi completamente
americani. Gli sforzi della popo-
lazione italiana, fatti da poco, e più
che rispetto ai bisogni di una po-
polazione tanta numerosa, hanno
per ora avuto ben lievi risultati:
se i bambini imparano l'italia-
no all'asilo, e infatti parlano
americano, il profitto sarà sempre
quasi zero. E la prova lo abbiamo
avuta, assistendo ad alcune re-
citazioni di bambini. Sotto Sette pag-
li al "Washington Teacher"; po-
trei parole italiane, apprezzate con
slento, e pronunciate con sforzo,

di San Francisco. Coloro che vi sono da qualche lustro parlano l'italiano con moltissimo stento; i loro figli sono quasi completamente americani. Gli sforzi della scuola italiana, fortunata poco, e più cola rispetto ai bisogni d'una colonia tanto numerosa, hanno per forza avuto ben lieve risultato: se i bambini imparano l'italiano alla scuola, e in casa parlano americano, il profitto sarà sempre quasi zero. E la prova la abbiamo avuta, assistendo ad alcune recitazioni di bimbi della Settima la al "Washington Theater"; povere parole italiane, apprese con stento, e pronunciate con sforzo,

con accento fortemente francese!

S. Francisco di California -

- Honolulu (10-20 Novembre)

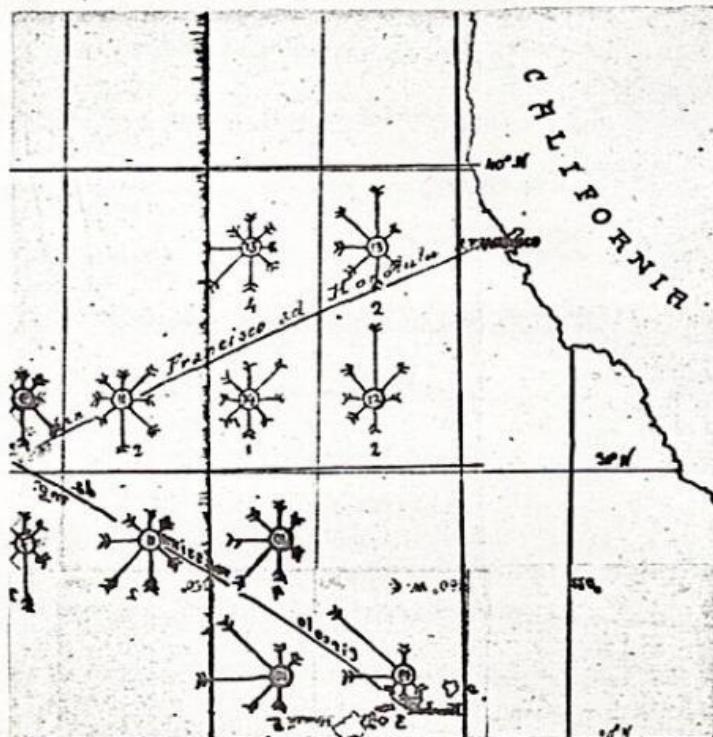
Il giorno 10 Novembre lasciamo la baia di San Francisco, salutati dal comitato delle feste portolane, che fale in massa a bordo a ringraziare il comandante per la partecipazione della nave alle feste, e offre con gentile pentito un maggiolino di fiori a tutti i componenti l'equipaggio. La "Calabria" lascia la bella città avvolta in fitta nebbia, sotto un cielo grigio: nel passare il "Golden Gate" una falce di Alpi, con bandiera ame-

con accento fortemente straniero!

S. Francisco di California -**- Honolulu (10-20 Novembre)**

Il giorno 10 Novembre lasciamo la baia di San Francisco, salutati dal Comitato delle feste Portolane, che sale in massa a bordo a ringraziare il Comandante per la partecipazione della nave alle feste, e offre con gentile pensiero un mazzolino di fiori a tutti i componenti l'equipaggio. La 'Calabria' lascia la bella città avvolta in fitta nebbia, sotto un cielo scuro: nel passare il 'Golden Gate' una salva di 21 colpi, con bandiera amme

riana a noi, esprime il nostro
saluto alla metropoli del Paci-
fico; poi tutto è avvolto nella
nebbia. Il fanto ha deciso
di seguire il faro nappino nel
la presente navigazione; guad-
gueremo in tal modo una ottan-
tina di miglia da navigazione et.



rifana a riva, esprime il nostro saluto alla metropoli del Paci; feci, poi tutto è avvolto nella nebbia, Il Comdo ha deciso di seguire il furioso massimo nella presente navigazione; quadra. puremo in tal modo una ottantina di miglia. La navigazione et.

CALIFORNIA

Francisco ad Honolulu

Honolulu

40°N

30°N

20°N

M.09

olossig

124

120

110

100

90

80

70

60

50

40

30

20

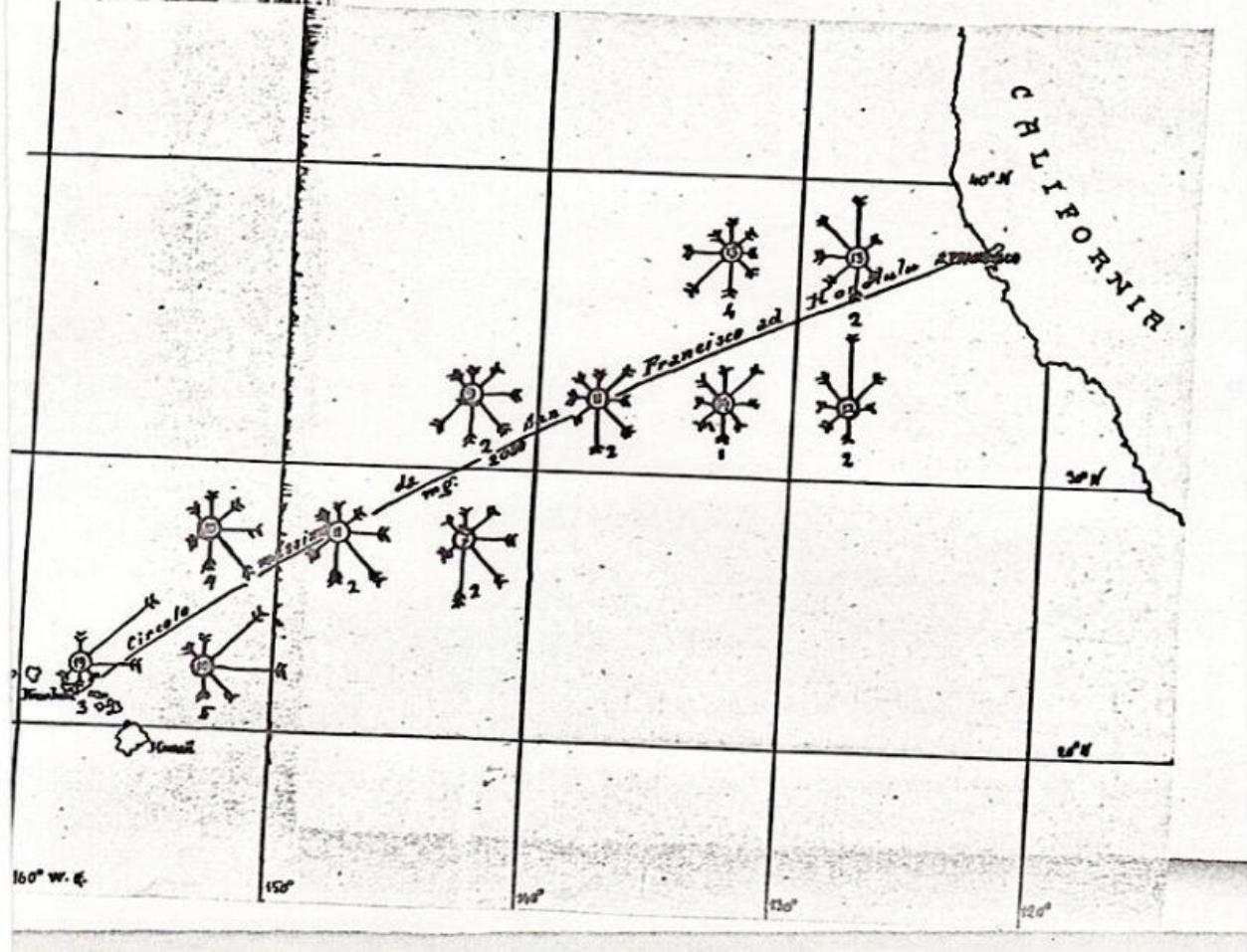
10

0

le lungo alla velocità normale di
80 giri: i primi due giorni soffrirono venti freschi. Dal primo
e quarto quadrante sollevando
mare nelle medesime direzioni.
La direzione del vento cambiò
durante il giorno 13, quando fu
ministro a soffiare con violenza
dal secondo quadrante, restan-
do pressoché invariato per due
giorni, e sollevando mare piuttosto
violento. Tuttavia il vento princi-
pia a SW, ritornando a soffiare
da E SE nel termine delle no-
stre traversate. Verso le 19^h 30'
del giorno 19 avvistiamo il faro
bianco a splendori dell'isola Mo-
loKai; le cui caratteristiche sono sta-
te cambiate da poco tempo. Accosta-

he luogo alla velocità normale di 80 giri: i primi due giorni soffiarono anche freschi dal primo e quarto quadrante sollevando mare dalle medesime direzioni. La direzione del vento cambiò durante il giorno 13, quando cominciò a soffiare con violenza dal secondo quadrante, restando pressoché invariato per due giorni, e sollevando mare piuttosto violento. Quindi il vento passò a SW, ritornando a spirare da E SE sul termine della nostra traversata. Circa le 19h 30m del giorno 19 avvistiamo il fanale bianco a splendori dell'isola Molokai, le cui caratteristiche sono state cambiate da poco tempo. Accosta

ripara a riva, esprime il nostro
saluto alla metropoli del Pacifico;
poi tutto è avvolto nella
nebbia. Il fanto ha deciso
di seguire il faro più basso nel
la presente navigazione; guad.
queremo in tal modo una ottan-
tina di miglia. La navigazione è.



rifana a riva, esprime il nostro saluto alla metropoli del Pacifico; poi tutto è avvolto nella nebbia. Il fumo ha deciso di seguire il circolo massimo nella presente navigazione; quade. pureremo in tal modo una ottantina di miglia. La navigazione et.

CALIFORNIA

40°N

da S. Francisco ad Honolulu

2000 mg.

30°N

Circolo

Hawaii

20°N

160° W. G.

150°

140°

130°

120°

le lungo alla velocità
80 giri: i primi due
giorni sono stati freschi
e quarto quadrante
mare delle medesime
La direzione del vento
durante il giorno 13, è
inizio a soffiare for
tal secondo quadranti
di pressoché invariati
giorni, e sollevando
tosto violento. Tron
zo a SW, ritornando a
da E SE sul termine
tra traversate. Luce
del giorno 19 avistiamo
bianco a splendori dell
lokai; le cui caratteristic
te l'abbiate da poco tempo

le luogo alla veloci 80 giri: i primi due fiarono assai freschi! e quarto quadrante mare dalle medesime
La direzione del vento durante il giorno 13, unificò a soffiare for dal secondo quadrante do pressoché
invariato giorni, e sollevando rotto violento. Indi rò a SW, ritornando a da ESE sul termine della traversata.
L'aria
del giorno 19 avevamo bianco a splendori del lokai; le cui caratteristic te cambiate da poco tempo