

OLD CAY
AMERICA

- 1 - batterie di quattro pezzi da 152
m.m., con fronte ad N.
- 2 - batterie di 4 pezzi da 152 m.m.
con fronte ad E.
- 3 - forte di altezza 388 ft (forte in
plessi); batteria di 6 pezzi da
m.m. 254.
- 4 - batteria di 6 pezzi da 254 m.m.
- 5 - batteria di grossi pezzi (forse
superiori al 254 m.m.), fronte
ad E. Posizione approssimata
 $\varphi 34^{\circ}14'7'' N$, $\lambda 132^{\circ}23'7'' E. g.$
- 6 - Vetta segnata "Kumaga Take":
forte opera, non bene definibile
alla distanza alla quale
le noisiamo passati.
- 10 - batteria di 6 cannoni da
m.m. 254, fronte a levante; po-

1 - batterie di quattro pezzi da 152 mhm, con fronte ad W.

2 - batterie di 4 pezzi da 152 mhm, con fronte ad E.

3 - folle di altezza 388 ft (parte inglese); batteria di 6 pezzi da mhm 254.

4 - batteria di 6 pezzi da 254 mhm.

5 - batteria di grossi pezzi (forse superiori al 254 mhm), fronte ad E. Posizione approssimata ϕ 34°14'.7 N,
 λ 132°23'.7 E. Gr.

- Vetta separata "Kumaga Take": forte opera, non bene definibile alla distanza alla quale noi siamo passati.

10 - batteria di 4 cannoni da mhm 254, fronte a levante; po

1 - Polveriera.

L'Arsenale di Kure. Riferisco in
questo quanto di notevole potem-
mo osservare nella visita che vi
abbiamo fatta. L'Arsenale si esten-
de per circa mig. 1,5 nella parte
E e S della rada di Kure. Essso
dispone oggi, tenendo anche conto
dei lavori in corso, di tutti i mezzi
necessari per costituire comple-
tamente una moderna nave da
battaglia, e largamente quelli
opportuni per qualunque genere
di riparazione.

A] Scali di costruzione.

Ne esistono 3; il maggiore lungo ca.
ca m. 200; in esso è al presente, in
corso di costruzione, il "Settsu",

Polveriere.

L'Arsenale di Kure. Riferisco in succinto quanto di notevole potemmo osservare nelle visita che vi abbiamo fatta. L'Arsenale si estende per circa mq. 1,5 nella parte E e S della rada di Kure. Esso dispone oggi, venendo anche conto dei lavori in corso, di tutti i mezzi necessari per costruire completamente una moderna nave da battaglia, e largamente quelli occorrenti per qualunque genere di riparazioni.

A] Scali di Costruzione.

Ne esistono 3; il maggiore lungo circa m. 200; in esso è al presente, in corso di Costruzione, il "Settsu"

zione approssimata di $34^{\circ}16'51''$

1 come da disegno.

11 - in uguale longitudine (approssimata) e di mezzo miglio maggiore, batteria di 4 fauconi da 120 mfp -

12 - batteria di 4 pezzi, che giudici obici lunghi; del calibro di mfp 240 -

I numeri 7, 8, 9 non segnano fortificazioni, ma depositi o polveriere:

7 - lungo tutta la piccola riva sorgono grandi fabbricati (officine, caserme, depositi).

8 - in di $34^{\circ}14'2'' N$ partecinando sulla cui riva sorgono vasti polveriere.

sizione approssimata ϕ 340 16,51

λ come da schizzo.

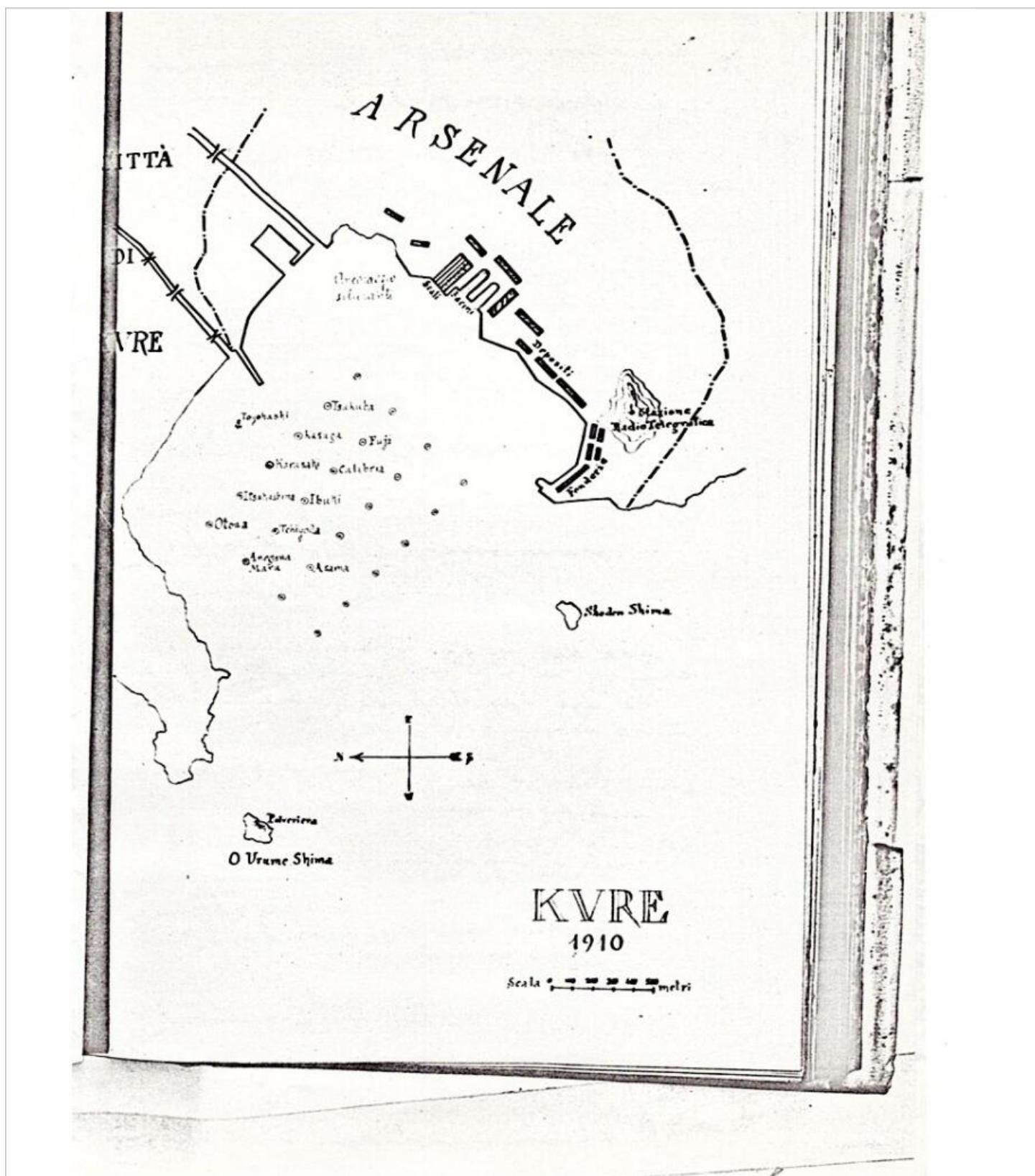
11 - in uguale longitudine (approssimata) e 9 mezzo miglio maggiore, batteria di 4 cannoni da 120 mm -

12 - batteria di 4 pezzi, che difesi obici lunghi; del calib. di mm 240-

I numeri 7, 8, 9 non segnano fortificazioni; ma deposito polveriere:

7 - lungo tutta la piccola rada sorgono grandi fabbricati (Officine, Caserme, depositi).

8 - in ϕ 34°14':2 N porticino sulla cui riva sorgono vaste polveriere.



CITTÀ

DI

KURE

ARSENALE

Darsena interna

Depositi

Stazione

Radio Telegrafica

Fonderie

Toyohashi

OTsukuba

Kasuga

Fuji

Karasaki

Calabria

Itsukushima

Ibuti

Otosa

Tchiyoda

Asama

Shodo Shima

Polveriera

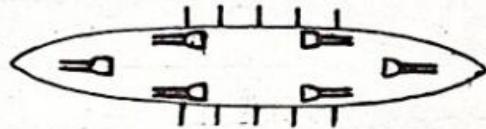
O Urume Shima

KURE

1910

Scala in metri

uno dei due "Dreadnoughts" giapponesi - La costruzione e' ora (Marzo 1910) giunta al punto di stiva.



SETTSV

Le caratteristiche di questa nave saranno le seguenti: Dislocamento Tonell. 20800; linee esterne quelle dell' "Ahi", colla differenza che in questo la prora e' a violino, mentre nel "Settsu" sarà completamente verticale. Lung. ghiera m. 146.2; larghezza m. 26.2; immersione m. 8.5. Avrà maffline a turbina, tipo "Gurkha," con 4 rotori.

uno dei due 'Dreadnoughts' giapponesi - La Costruzione è ora (Marzo 1910) giunta al ponte di stiva.

SETTSV

Le Caratteristiche di questa nave saranno le seguenti: Dislocamento Tonnell. 20800; linee esterne quelle dell'Athi, colla differenza che in questo la prora è a violino, mentre nel "Setton" sarà completamente verticale. Lunghezza m. 146.2; larghezza m. 26.2; immersione m. 8.5. Avrà macchine a turbina, tipo "Curtis", con 4 rotori:

B] Bacini di Farnaglio.

In prossimità degli scali sono i bacini di Farnaglio, per ora in numero di due, l'uno lungo circa m. 160, l'altro circa m. 125. Il primo è attualmente occupato dalle navi da battaglia "Alessio", gemella del "Savoia", ed in allestimento.

Giugno 1911

Aldo

Il suo tonnellaggio è di Tonnelate 19500; l'armamento conta due torri binate da un 305, una a prora e l'altra a poppa; quattro torri binate da un 254, due per ciascun lato; dodici pezzi da 120

B Bacini di Larmaggio.

In prossimità degli scali sono i bacini di Lavenaggio, per ora in numero di due, l'uno lungo circa m. 160, l'altro circa m. 125. Il primo è attualmente occupato dalla nave da battaglia "Atti", gemella del Saturno, ed in allestimento.

At

Il suo tonnellaggio è di tonnellate 19500; l'armamento conta due torri binate da mm 305, una a prora e l'altra a poppa; quattro torri binate da mm 254, due per ciascun lato; dodici pezzi da 120

due eliche a tre patte. Il suo armamento sarà di III canoni da m.p. 305, lunghezza 47 calibri; e disposti in 6 torri binate, una a prora, l'altra a poppa, e due per ciascun fianco; saranno tutte sul piano di coperta. L'armamento di medio calibro sarà costituito da X canoni da 152 m.p., 5 per fianco, in batteria.

Sopra la torretta fornita per il mandante sarà quella del direttore del tiro. L'alberatura sarà del tipo tripode (due alberi).

Sugli altri due fari, di dimensioni minori di quello sul quale è impostato il "Sette", non è attualmente impostata alcuna nave.

due eliche a tre patte. Il nuovo armamento sarà di III cannoni da mm 305, lunghezza 47 calibri, e disposti in 6 torri binate, una a prora, l'altra a poppa, e due per ciascun fianco; saranno tutte sul piano di coperta. L'armamento di medio calibro sarà costituito da X cannoni da 152 mm, 5 per ciascun fianco, in batteria. Sopra la torretta corazzata per l'osservatore comandante sarà quella per il direttore del tiro. L'alberatura sarà del tipo tripode (due alberi). Sugli altri due scali, di dimensioni minori di quello sul quale è impostato il "Setton", non è attualmente impostata alcuna nave-

Le dimensioni della nave sono: lunghezza m. 146,9; larghezza m. 25,4; immersione m. 8,4 - Alora mafflinie a bina simili a quelli dell' "Ahi," più avanti accennate.

C] Fonderie - Officine - ecc.

L'Arsenale possiede fonderie e officine di getti di grandissime dimensioni; forni per la cottura dei masselli d'acciaio destinati alla costruzione di fortezze; forni verticali per artiglierie di ferri; falibri moderni (dai piccoli falibri ai 305 di lunghezza 47^{1/2} alibri); due "presses" idrauliche, l'una da Tonn. 4000, l'altra di potenza inferiore; laminatoi; ed altri mafflinari per dare la

Le dimensioni della nave sono: lunghezza m. 146,9; larghezza m. 25,4; immersione m. 8,4. Avrà macchine a turbina simili a quelle dell'Athi," più avanti accumulate.

C] Fonderie ----- Officine - ecc.

L'Arsenale possiede fonderie capaci di getti di grandissime dimensioni; forni per la cottura dei masselli d'acciaio destinati alla costruzione di Corazze; forni verticali per artiglierie di tutti i calibri moderni (dai piccoli calibri ai 305 di lunghezza 47 calibri); due "presses" idrauliche, l'una da Tonn. 4000, l'altra di potenza inferiore; laminatoi, ed altri macchinari per dare la

mpm, sei per lato in batteria. I pezzi da 305 sono di 47 falibri; quelli da 120 mpm di 45 falibri; quelli da 254 credo siano di 45 falibri. D'etro la torretta per direttore del tiro, sistemata di proravia al tripode prodiero, e leggermente posteriore a quella di fornando, alla quale torreto, in questa nave si trova un ridotto corazzato (munito di feritoie per la visibilità all'esterno) per esempio lato, al centro della batteria dei pezzi da 120 mpm, ed è destinato al direttore del tiro delle batterie di medio falibro.

L'armamento subacqueo è costituito da 5 tubi di lancio subacquei, due laterali per fianco, uno a poppa estrema.

mpu, sei per lato in batteria. I pezzi da 305 sono di 47 calibri; quelli da 120 mm di 45 calibri; quelli da 254 credo siano di 45 calibri. Oltre la torretta pel direttore del tiro, sistemata di proravia al tripode prodiero, e leggermente posteriore a quella di comando, alla quale sovrasta, in questa nave si trova un ridotto corazzato (munito di feritoie per la visibilità all'esterno) per ciascun lato, al centro della batteria dei pezzi da 120 mm, ed è destinato al direttore del tiro delle batterie di medio calibro. L'armamento subacqueo è costituito da 5 tubi di lancio subacquei, due laterali per fianco, uno a poppa estrema.

L'ementazione è la tempera a piastre di porazzi di grandi dimensioni. Attualmente la fementazione è fatta col processo di aggiunta di una percentuale di nichel.

Officine speciali, fornite di un gran numero di maffline utensili (fresce, binarie, pialletrici, sagliatrici, torni di varie specie di differenti dimensioni) provvedono alla fornitura, barelle, rigature, l'cerchiatura a nastro nelle artiglierie (maffline per le le cerchiatura ne esistono due).

A questo gruppo di officine è pure annesso il reparto "fornizione di otturatori" ed "accessori".

Il sistema di otturazione è quello

Cementazione è la tempera a piastre di corazze di grandi dimensioni. Attualmente la cementazione è fatta col processo di aggiunta di una percentuale di nichel. Officine speciali, fornite di un gran numero di macchine utensili (fresce, limatrici, piallatrici, tagliatrici, torni di varie specie di differenti dimensioni) provvedono alla tornitura, barenature, rigatura, cerchiatura a nastro delle artiglierie (macchine per la cerchiatura ve ne esistono due). A questo gruppo di officine è pure annesso il reparto "Costruzione di otturatori" ed "accessori". Il sistema di otturazione è quello

Vickers per tutti i calibri, con leggere modifiche. Ile 76, 120, 152 hanno otturatore Vickers "single motion". Sono ammesse grandi officine per la costruzione di affusti per l'acribi da 76, 120, 152, 203, 294 e 305: speciali lapamoni sono adibiti al montamento delle torri.

Si lavora altrettanto alla costruzione di proietti di ogni calibro; apposite officine costruiscono i bassoli (203 infatti).

Grande impianto c'è pure quello di costruzione dei siluri: sono tutti del tipo "Whitehead": attualmente si costruiscono quasi esclusivamente siluri d'acciaio, tipo A 90 -

Vickers per tutti i calibri, con leggere modifiche. Il 76, 120, 152 hanno otturatore Vickers "single motion": Sono ammesse grandi officine per la costruzione di affusti per i calibri da 76, 120, 152, 203, 284 e 305: speciali capannoni sono adibiti al montamento delle torri. Si lavora alacremente alla costruzione di proietti di ogni taglia; apposite officine costruiscono i bossoli (203 incluso). Grande impianto è pure quello di costruzione dei siluri: sono tutti del tipo "Whitehead": attualmente si costruiscono quasi esclusivamente siluri d'acciaio, tipo A 90.

Questo per quanto riguarda la costruzione di materiale piuttosto guerresco. L'arsenale provvede però completamente malfine, ancora, ecc. Le fonderie (sono usate formemente le "Myabari") si costituiscono in generale a 1000 metri.

? Rossetto.

D] Depositi

Tra le officine e gli scali sorgono grandi depositi di materiali guerreschi; sia di rifornimenti che da riferimento; comprendono essi reparti di: proiettori, torpedini automatiche, mine, luci, proiettili, fiamoni ed affusti per l'alibri dal 76 al 203 mm.

Questo per quanto riguarda la costruzione di materiale puramente guerresco: l'arsenale provvede però completamente macchine, ancora, ecc. Le Caldaie (sono usate comunemente le "Miyabara") si costruiscono in generale a...

D] Depositi

Tra le officine e gli scali sono grandi depositi di materiali guerreschi, sia di ricambi che di rifornimento; Comprendono essi reparti di: proiettori, torpedini automatici, mine, siluri, proiettili, cannoni ed affusti per Calibri dal 76 al 203 mm.

L'indennale fonda 20 mila operai; pagati in media da uno a ^{lavoro} 0.60 lire ^{lavoro} due giri per giornata; questa comprende sei ore di lavoro diurno e tre notturni.

L'Accademia Navale.

Fino a dieci anni or sono era a Tottyo, nei cofali ove adesso ha sede il foro di perfezionamento (il nostro foro superiore): venne ^{quindi} trasportata presso Kure, e precisamente sulla riva di levante dell'Yata Uchi (V. schizzo precedente). Il luogo ove soffre l'Accademia è assai appartato, e vi giunge da Kure

L'Arsenale conta 20 mila operai; pagati in media da uno a due yen per giornata; questa comprende sei ore di lavoro diurno e tre notturno.

L'Accademia Navale.

Fino a dieci anni or sono era a Tokyo, nel Cofano ove adesso ha sede il corso di perfezionamento (il nostro corso superiore): venne trasportata presso Kure, e precisamente sulla riva di levante dell'Yeta Uchi (V. schizzo precedente). Il luogo ove sorge l'Accademia è assai appartato, e vi si giunge da Kure.

attraversando prima il parco
fra la costa ed Yese Shima,
e quindi l'Ytmo.

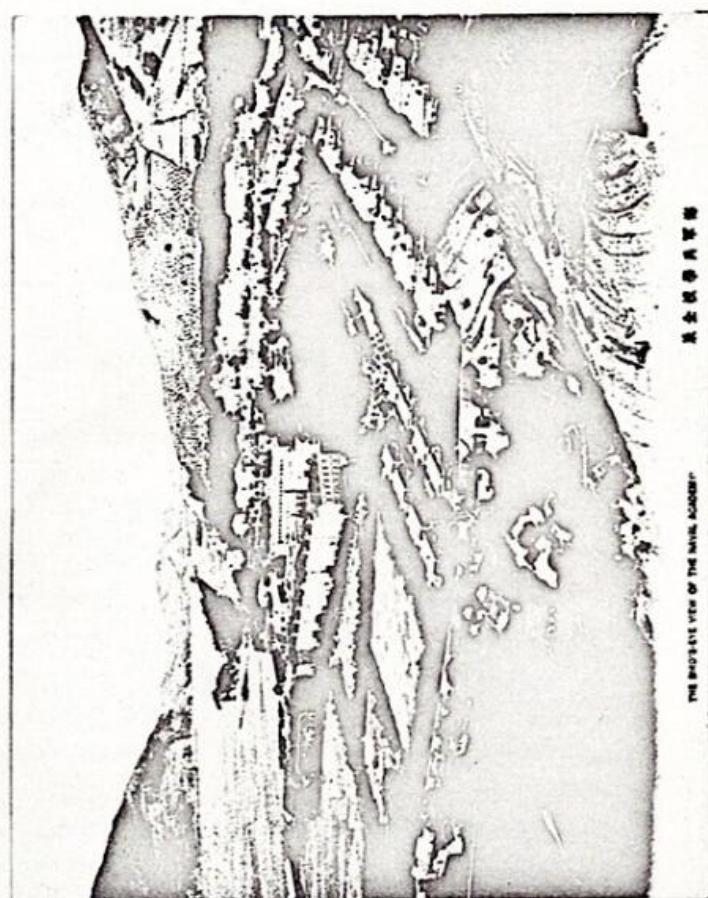
L'Accademia non presenta al
visitatore nulla di superiore non
solo, ma neppure di uguale al-
la nostra di Livorno: misure
ampie di locali e assai nu-
ovi (conodita: le sale ed
i gabinetti (fisica, chimica,
malattie, anni subacque, ar-
tiglieria, attrezzature e manu-
ora, ecc..) sono addirittura po-
veri al paragone dei nostri.

Molto furata è l'istru-
zione pratica ai pezzi; a più
difare dalla batteria che

Attraversando prima il fanale fra la costa ed Yese Shiina, e quindi l'Istmo.

L'Accademia non presenta al visitatore nulla di superiore non solo, ma neppure di uguale al la nostra di Livorno: minore ampiezza di locali e assai minori comodità: le scuole ed i gabinetti (fisica, chimica, macchine, armi subacquee, artiglieria, attrezzature e manovra, ecc.) sono addirittura pro-veri al paragone dei nostri.

Molto curata è l'istruzione pratica ai popoli, a giudicare dalla batteria che

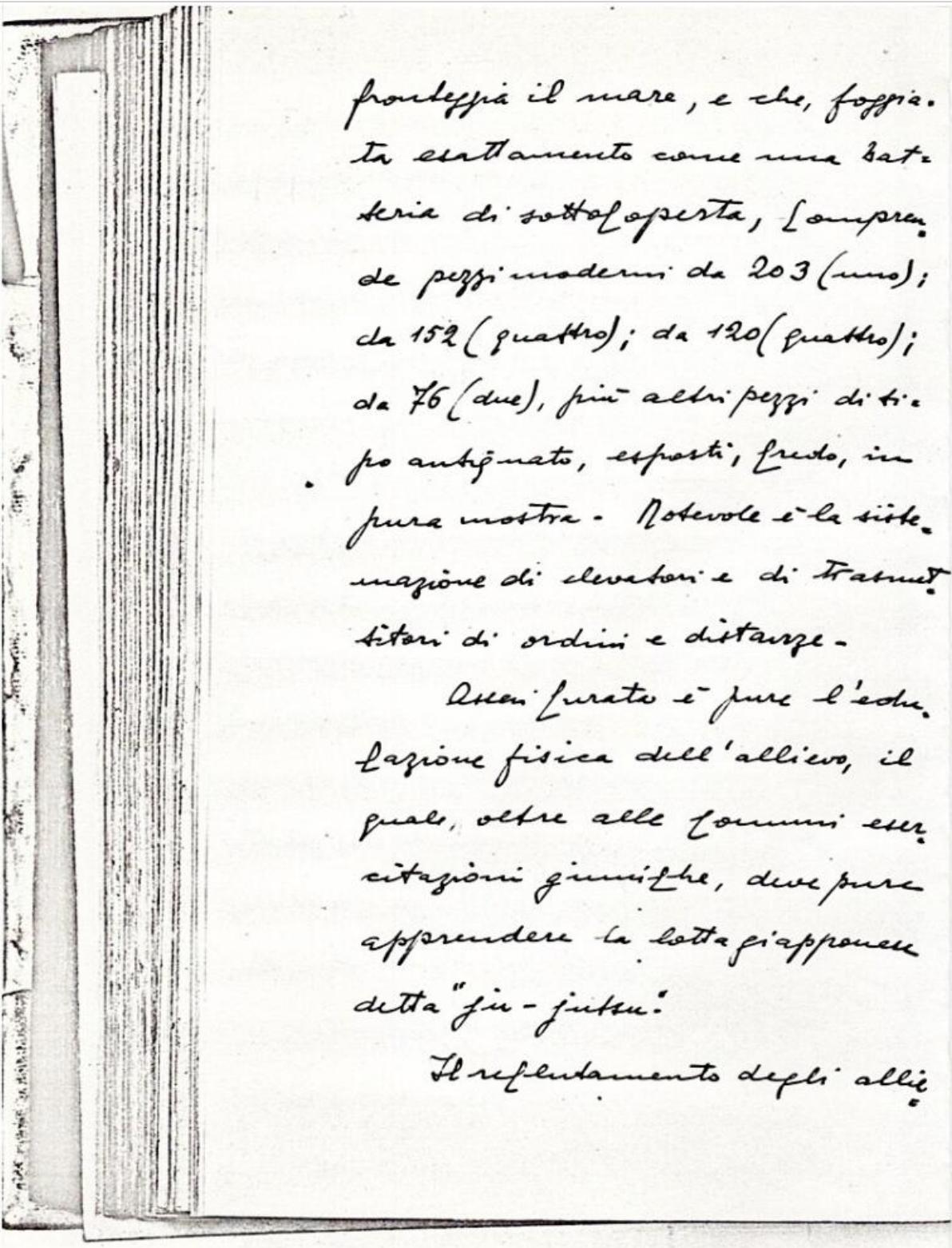


MARMARA

THE BOSTON VIEW OF THE BAY OF MARMARA

□□□□□□

THE BIRD'S-EYE VIEW OF THE NAVAL ACADEMY



fronteggia il mare, e che, foggia.
ta settamento come una bat-
teria di sette aperta, l'ampia
de pezzi moderni da 203 (uno);
da 152 (quattro); da 120 (quattro);
da 76 (due), più altri pezzi di ti-
po antico, esposti, freddo, in
pura mostra. Notevole è la siste-
mazione di elevatori e di trame-
titori di ordini e distanze.

Quest'urata è pure l'edu-
cazione fisica dell'allievo, il
quale, oltre alle lezioni ex-
citazioni ginniche, deve pure
apprendere la lotta giapponese
detta "jiu-jitsu".

Il refettamento degli allie-

fronteggia il mare, e che, foggia.
ta esattamente come una bat-
teria di sottocoperta, compren-
de pezzi moderni da 203 (uno);
da 152 (quattro); da 120 (quattro);
da 76 (due), più altri pezzi di ti-
po antiquato, esposti, credo, in
pura mostra. Notevole è la siste-
mazione di elevatori e di trasmet-
titori di ordini e distanze.

Oltre a ciò, è pure l'edu-
cazione fisica dell'allievo, il
quale, oltre alle comuni eser-
ciziazioni ginnastiche, deve pure
apprendere la lotta giapponese
detta "ju-jutsu".

Il reclutamento degli allievi

vi si ottiene per mezzo di un fondo fra i dipendenti delle scuole secondarie; la media annuale dei posti di ammissione è di un centinaio, l'altro una media di circa 2000 proforrenti. Attualmente il numero degli allievi è di 45% essi sono completamente a carico dello Stato.

Per quanto concerne il programma, ma se le materie di risparmio, nulla di esatto ho potuto sapere, perfino alle domande da me fatta ad uno degli ufficiali, di mostrarmi cioè il programma in questione, fu risposto evasivamente.

Il formandante la scuola è un

vi si ottiene per mezzo di un fondo forso fra i licenziati delle scuole secondarie; la media annuale dei posti di ammissione è di un centinaio, contro una media di circa 2000 concorrenti. Attualmente il numero degli allievi è di 45% essi sono completamente a carico dello Stato.

Per quanto concerne il programma e le materie di insegnamento, nulla di esatto ho potuto sapere, perché alla domanda da me fatta ad uno degli ufficiali, di mostrarmi il programma in questione, fu risposto evasivamente.

Il Comandante la scuola è un

Dopo l'ammiraglio; gli istitutori sono per la maggior parte ufficiali; all'Accademia sono dettati complessivamente 31 ufficiali. Per i materiali guerreschi e l'astronomia l'insegnante è un Lieutenant-Commander.

Navi da guerra presenti in rada di Kure - In questa rada, fonda e spaziosa, che oltre alla sicurezza dagli attacchi di qualsiasi nemico offre un riparo completo da venti di qualsiasi grandezza, sono sistemate quattro linee di bocche d'arsenale per grandi navi; ciascuna linea comprende sei bocche. (V. schizzo).

Porto l'Ammiraglio; gli istruttori sono per la massima parte ufficiali; all'Accademia sono destinati complessivamente 31 ufficiali. Per i materiali guerreschi e l'Astronomia l'insegnante è un Lieutenant-Commander-

Navi da guerra presenti in rada di Thure - In questa rada, comoda e spaziosa, che oltre alla sicurezza dagli attacchi di qualsiasi nemico offre un riparo completo da venti di qualsiasi quadrante, sono sistemate quattro linee di boe d'ormeggio per grandi navi; ciascuna linea può prendere sei boe. (V. schizzo)-

(30)

Si trovavano in rade le navi: Tsukuba -
ba, Karuga, Karasaki, Tsuruhime,
Otoya, ^{Amagasa Maru} Enyaku Maru, Eschijoda, Ibu
ki, Fuji, Asama, Toyohashi.

Le navi Karuga, Ibusaki, Asama, Tsuruhime,
^{Amagasa Maru} Eschijoda sono quelle
che formavano la divisione da noi
incontrate al largo di Kure nella
navigazione da Moji a Kobe. Occu-
pero quindi alle caratteristiche del-
le rimanenti navi.

Tsukuba. Incrociatore scattato, va-
rato nel 1906. Dislocamento
14 000 Tonn.; Velocità 20 m.p.
Arma: IV-305, XIII -
-152, XII-120. Potenza in
I.P. 20500.

Otoya. Incroc. protetto, varato 1903.

30

Si trovavano in rada le navi: Tsukuba, Kasuga, Karasahi, Itsukushima, Otowa, Anegawa Maru, Chiyoda, Ibuki, Fuji, Asama, Toyohashi.

Le navi Kasuga, Ibuki, Asama, Itsukushima, Chiyoda sono quelle che formavano le divisioni da noi incontrate al largo di Kure nella navigazione da Moji a Kobe. Accennerò quindi alle caratteristiche delle rimanenti navi.

Tsukuba. Incrociatore corazzato, varato nel 1906. Dislocamento 14000 Tonn.; Velocità 20 nodi.

Armamento: II. 305, XII -152, XII-120. Potenza in IHP. 20500.

Otowa. Incroc. protetto, varato 1903.

Mojina (30 Marzo)

Alle 8^h30^m del 30 lasciammo la baia di
Kure dirigendo per Mojina che ne dista
poche miglia; poco dopo le 9^h30^m
prendiamo ancoraggio nelle rade di
Mojina. Questa località ha una
grande importanza militare, poiché
è il luogo destinato all'in-
barco di missaglie di ogni genere sui
trasporti militari che le devono
portare a destinazione. L'Istmo,
che collega il monte di Mojina
(v. Schizzo precedente) alla Costa,
è completamente battistrada, e
fornito di grandi innumerevoli
piani inclinati che permettono
l'attraccaggio di punte riportate
sui speciali destinati all'in-
barco di artiglierie, grossi pezzi, o

Mojina (30 Marzo)

Alle 8h30m del 30 lasciammo la boa di Thurè dirigendo per Mojina che ne dista poche miglia; poco dopo le 9h30m prendemmo ancoraggio nella rada di Mojina. Questa località ha una grande importanza militare, poiché è il luogo destinato all'imbarco di milizie di ogni genere sui trasporti militari che le devono portare a destinazione. L'istmo, che collega il monte di Mojina (V. schizzo precedente) alla costa, è completamente banchinato, e fornito di quando in quando di piani inclinati che permettono l'attraccaggio di ponti ai pontoni speciali destinati all'imbarco di artiglierie, grossi pesi, o

Dislocamento 3050 Ton., velocità
mig. 21. Armaamento II-152, VI-
120, IV-76. Potenza in IHP. 10000.

Fuji - nave da battaglia, varata
nel 96; dislocamento Tonell.
12600; velocità mig. 18.5. Ar-
maento IV-305, X-152, XVI-
76, IV-37. Potenza in IHP. 13700.
Attualmente a questa nave si
stavano, o riparando, o riam-
bando le barche.

Toyohashi - Nave deposito di si-
liri; dislocamento 4200 ton.
velocità. Era un piroscafo mercan-
tile, di velocità 12 mig..

Dislojamento 3050 Toun., velocità
img. 21. Armamento II-152, VI-
120, IV-76. Potenza in IP. 10000.

Fuji - nave da battaglia, varata
nel 96; dislofamento Tornell.
12600; velocità p. 18.5. Ir :
mamento IV. 305, X-152, XVI.
76, IV. 37. Potenza in IIP: 13700.

Attualmente a questa nave ti stavano, o riparando, o rifambiando le torri.

Boyohashi. Nave deposito di si's
hiri; dislocamento 4200 ton. mellate. bra un pirofeafo mercantile, ch' velocità 12 ch..

gianti, ecc.).

Miyajima (Isole di Itsukushima) - Alle 17^h 15^m del giorno stesso, 30 Marzo, lasciamo Miyajima dirigendo per l'ancoraggio di Miyajima (ad Itsukushima), situato tra questa isola e la costa d'Atti: un'ora dopo siamo all'ancoraggio.

Non mi dilungherò a descrivere né l'isola sacra dei Giapponesi, né i loro templi, né le loro feste mazze religiose, importantate più che altro ad una secolare venerazione delle lunga schiera di imperatori deificati; o di animarli a loro particolamente facili: ciò ufficerebbe dai limiti di un giornale quale il presente.

gianti, ecc.).

Miyajima (Isola di Itsukushima) - Alle 17h 15 del giorno stesso, 30 Marzo, Lasciamo quindi dirigendo per l'ancoraggio di Miyajima (od Itsukushima), situato tra quest'isola e la Costa d'Aki: un'ora dopo siamo all'ancoraggio.

Non mi dilungherò a descrivere né l'isola sacra dei Giapponesi, né i loro templi, né le loro costumanze religiose, improntate più che altro ad una secolare venerazione della lunga schiera di imperatori deificati, o di anima a loro particolarmente cari: ciò uscirebbe dai limiti di un giornale quale il presente.

Da Miyajima a Kobe

(31 Marzo - 1 Aprile) -

Alle 16^h 30^m del 31 Marzo lafiammo l'ancoraggio di Miyajima per far ritorno a Kobe; due ore dopo prendiamo però l'ancoraggio a Sud di Kurashiki Jima per passarvi la notte. Alle 6^h del mattino seguente salpiamo ed entriamo nel Misima Nada; attraversato questo, percorriamo il Kurusima no Seto, entrando in di nel Bingo Nada, che percorriamo, lasciando sulla destra Oki Sima, e sulla sinistra Za-HaiKami. La rotta varie si percorre in seguito il passo fra il Bingo Nada e l'Harima Nada, e, circa le 15^h 30^m si entra in quest'ul-

Da Miyajima a Kobe

(31 Marzo - 1 Aprile).

Alle 16h 30m del 31 Marzo lasciammo l'ancoraggio di Miyajima per far ritorno a Kobe; due ore dopo prendiamo però l'ancoraggio a Sud di Kurahashi Jima per passarvi la notte. Alle 6h del mattino seguente salpiamo ed entriamo nel Misima Nada; attraversato questo, percorriamo il Kurusima no Seto, entrando in di nel Bingo Nada, che percorriamo, lasciando nella dritta Oki Suna, e nella sinistra Ban-Kaikami. Non rotte varie si perfore in seguito il passo fra il Bingo Nada e l'Harima Nada, e, circa le 15h 30m si entra in quest'ici

fino. Attraversato l'Harine Yodo
imboschito (circa le 19^h) è l'A.
Kashi-no-Seto, dirigendo poi per
Wada Misaki. Fino le 20^h-pre-
diamo ancoraggio presso il battello
di quarantena, ed il mattino seguente
ci entriamo nel porto di Kobe, or-
meggiandoci sulla baia N° 6.

Kobe (1-8 Aprile)

Questa città è sorta quasi lentamente sul finire dello scorso seco-
lo, poichè fino a non molti anni
fa era un borgo delle limitro-
fe città di Hyogo, dalle quali è
separata dal fiume Minato.

Dove essa il suo sorprenden-
te sviluppo alla sua fortunata po-
sizione nell'isola di Nippon, sulla

Fino. Attraversato l'Harima Nada imbocchiamo (circa le 19h) l'a. Hachi-no-Seto, dirigendoci per. Wada Misaki. Circa le 20h45 - prendemmo ancoraggio presso il battello di quarantena, ed il mattino seguente entriamo nel porto di Kobe, ormeggiandoci nella boa N° 6.

Kobe (1-8 Aprile)

Questa città è sorta quasi completamente sul finire dello scorso secolo, poichè fino a non molti anni fa era un borgo della limitrofa città di Hyogo, dalla quale è separata dal fiume Minato.

Deve essa il suo sorprendente sviluppo alla sua fortunata posizione nell'isola di Nipon, sulla

rotta "trans-pacifica" fra la Cina
ed il Nord America, posizione av-
vantaggiata dalla vicinanza di
grandi fitti che hanno in essa
il loro porto marittimo. Primo
fra essi Dsaka, il fondo in-
dustriale del Giappone, che disten-
de su una gran superficie le sue
immense officine e il suo
milione di abitanti. Dsaka, so-
gente presso il mare, non ha por-
to, & l'acqua gli esteti bassifondi
che si estendono lungo la sua
costa, la massima parte dei ma-
teriali e mezzi di importazione ve-
gono per via mare a Kobe, che
da essa dista sole 18 miglia.
A circa due ore di ferrovia da Kobe, nel

rotta "Trans-pacifico" fra la Cina ed il Nord America, posizione avvantaggiata dalla vicinanza di grandi città che hanno in essa il loro porto marittimo. Prime fra esse Osaka, il centro industriale del Giappone, che distende su una gran superficie le sue innumerevoli officine e il suo milione di abitanti. Osaka, sorgente presso il mare, non ha porto, * a causa gli esteri bassifondi che si estendono lungo la sua costa; la massima parte dei materiali e merci di importazione vengono per via mare a Kobe, che da essa dista sole 18 miglia. A circa due ore di ferrovia da Kobe, nel

La parte centrale di Nippon, sopra Kyoto,
gran città di più che mezzo milio-
ne di abitanti, che fu l'apicale
dell'impero fino al '68. Anche per
Kyoto la più breve via al Pacifico
e quella che passa per Kobe.

A parte la popolazione di questa,
che raggiunge oggi i 280 mila ab-
itanti, si comprende come il por-
to di Kobe, che lavora per una
regione completa, ricca di popola-
zione ed attiva, debba avere un
mirabilmente avvenire.

Il porto comprende due ancora-
gi: quello N propriamente detto
"di Kobe"; quello S detto "di Hyo-
go." Il più frequentato, special-
mente dalle gran-mari, è quello

La parte Centrale di Nipon, sorge Kyoto, gran città di più che mezzo milione di abitanti, che fu capitale dell'impero fino al '68. Anche per Kyoto la più breve via al Pacifico è quella che passa per Kobe. A parte la popolazione di questa, che raggiunge oggi 280 mila abitanti, si comprende come il porto di Kobe, che lavora per una regione completa, ricca di popolazione ed attiva, debba avere un invidiabile avvenire. Il porto comprende due ancoraggi: quello N propriamente detto "di Kobe"; quello S detto "di Hyogo". Il più frequentato, specialmente dalle gran navi, è quello.

ha due bacini galleggianti; delle portate rispettiva di Ton. 7000 e 12000 - il secondo ne possiede due colonne in muratura, delle lunghezze rispettive di ft. 381 e 425, larghezze di ft. 49 e 63, profondità di ft. 23 -

Kobe, al cui porto fanno scalo tutte le grandi linee d'Europa e del Pacifico, è una delle città del Giappone più frequentata dagli stranieri. È essa di conseguenza un grande emporio di "japo-maiseries": una delle sue più grandi attrattive è per l'appunto quella dei negozi, nei quali si trova quanto di artistico produce la vicina Hyoto in seta, porcellane, cloisonnés, ecc..

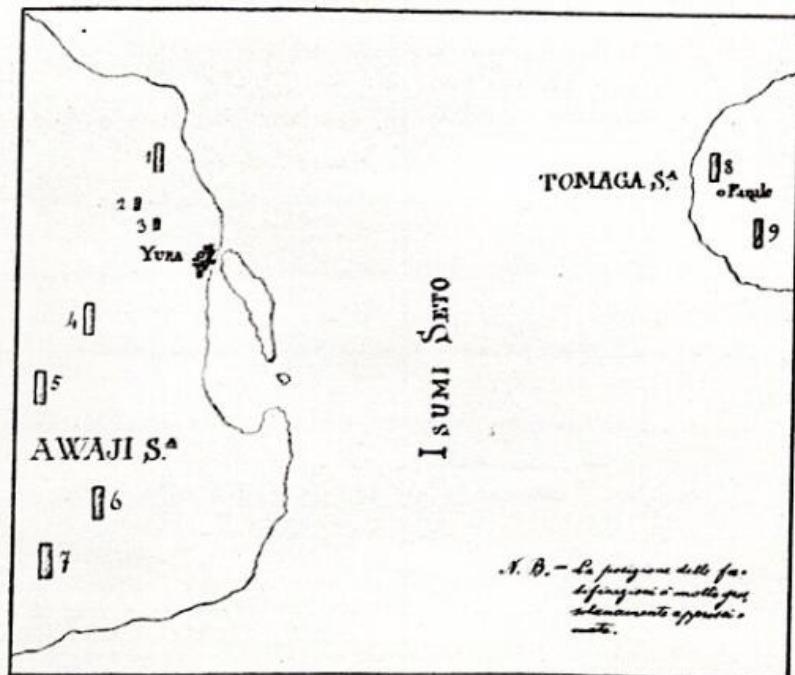
ha due bacini galleggianti, della portata rispettiva di Tonn. 7000 e 12000: il secondo ne possiede due bacini in muratura, delle lunghezze rispettive di ft. 381 e 425, larghezze di ft. 49 e 63, profondità di ft. 23. Kobe, al cui porto fanno scalo tutte le grandi linee d'Europa e del Pacifico, è una delle città del Giappone più frequentata dagli stranieri. Essa di conseguenza è un grande emporio di "japonaiseries"; una delle sue più grandi attrattive è per l'appunto quella dei negozi, nei quali si trova quanto di artistico produce la vicina Kyoto in sete, porcellane, cloisonnés, ecc...

fronteggiante la città di Kobe, ed ha
posto 14 bocche d'arremaggio, situa-
te in fondali variabili da braccia
inglesi $4\frac{1}{4}$ a $4\frac{3}{4}$. Le operazioni di
traffico non sono però molto age-
voli; ed al bisogno di un effe-
tivo porto, fornito di moli, banghi-
ni, grue ecc., si è principiato a
supplire in questi ultimissimi an-
ni. La costruzione di tale porto
è intanto già iniziata.

Questo porto, secondo del Giap-
pone come importanza, possiede
due potenti cantieri di costruzio-
ni navali; l'uno è il "Mitsu-
Bishi", della stessa società che ha
il gran cantiere a Nagasaki, e
l'altro è il "Kawasaki". Il primo

fronteggiante la città di Kobe, e che possiede 14 boe d'ormeggio, situate in fondali variabili da braccia inglesi 4 1/4 a 4 3/4. Le operazioni di traffico non sono però molto agevoli, ed al bisogno di un effettivo porto, fornito di moli, banchine, gru ecc., si è principiato a supplire in questi ultimissimi anni. La Costruzione di tale porto è intanto più iniziata. -Questo porto, secondo del Giappone come importanza, possiede due potenti cantieri di costruzione navali; l'uno è il "Mitsubishi", della stessa società che ha il gran cantiere a Nagasaki, e l'altro è il "Kawasaki". Il primo

Siria, percorrendo tutto l'Isola
Norda. Questo passo è assai fortifi-
fato, ed è di grande importan-
za strategica perché rappresenta
una delle entrate al Mare In-
terno. Le fortificazioni che ho
potuto osservare nel percorso so-
no segnate nello schizzo sottostante.



Srina, percorrendo tutto l'Jouni Nada. Questo passo è assai fortificato, ed è di grande importanza strategica perchè rappresenta una delle entrate al Mare Interno. Le fortificazioni che ho potute osservare nel percorrerlo sono segnate nello schizzo sottostante.

1

2

3

YURA

4

5

AWAJI SA

6

7

ISUMI SETO

TOMAGA SA

8

Fanale

9

N. B. - La posizione delle for.

tificazioni è molto gros.

solanamente approssi.

mata.

La città non differisce nel suo
completo da altre grandi cit-
tà giapponesi marittime, qua-
le è, ad esempio, Yokohama.

Il quartiere più notevole è quel-
lo che formava sempre fa la
"concessione": in esso sono gran-
di alberghi, le sedi delle prin-
cipali aziende, e molte residen-
ze di stranieri.

Kobe - Atsuta (8 - 9 aprile)

Il mattino dell'8 lasciammo il por-
to di Kobe, diretti ad Atsuta,
il porto di Nagoya. Appena
in franchia della punta Na-
da Misaki dirigimmo pel pas-
so tra Awaji Lina e Tsuruga

La città non differisce nel suo complesso da altre grandi città giapponesi marittime, quale è, ad esempio, Yokohama. Il quartiere più notevole è quello che formava tempo fa la "concessione": in esso sono grandi alberghi, le sedi delle principali aziende, e molte residenze di stranieri.

Kobe-Osaka (8-9 aprile)

Il mattino dell'8 lasciamo il porto di Kobe, diretti ad Osaka, il porto di Nagoya. Appena in franchigia della punta Wada Misaki dirigiamo pel passo tra Awaji Shima e Tomogashima.

I numeri dello specchio sottostante
si riferiscono a quelli dello schizzo;
le alzette sono stimate ad occhio.

1 - metri 50 sul mare - batterie
di 6 pezzi da $\frac{m}{f}$ 254.

2 - metri 200 - due obici da $\frac{m}{f}$
240.

3 - metri 120 - due obici da $\frac{m}{f}$.
240.

4 - metri 200 - batterie di 4
pezzi da 254 $\frac{m}{f}$ -

5 - metri 220 - batterie di 4
pezzi da 152 $\frac{m}{f}$.

6 - metri 250 - batterie di 4
pezzi da $\frac{m}{f}$ 254.

7 - metri 270 - batterie di 4
pezzi da $\frac{m}{f}$ 254.

Tutte queste opere hanno fra-

I numeri dello specchio sottostante si riferiscono a quelli dello schizzo; le altezze sono stimate ad occhio.

- 1 - metri 50 sul mare. batteria
di 6 pezzi da mm 254.
- 2 - metri 200 - due obici da mm
240.
- 3 - metri 120 - due obici da mm.
240.
- 4 - metri 200 - batteria di 4
pezzi da 254 mm.
- 5 - metri 220 - batteria di 4
pezzi da 152 mm.
- 6 - metri 250 - batteria di 4
pezzi da mm 254.
- 7 - metri 270 - batteria di 4
pezzi da mm 254.

Tutte queste opere hanno fron

te a levante.

8 - metri 50 - batteria di 4 pezzi
in cupole corezzate; il falso
bro di essi è probabilmente
superiore a m. 254 -

9 - metri 80 - batteria di quat.
tro pezzi da m. 254 -

Queste due opere hanno fronte a
levante -

il traverso del canale di Toma-
ga Shima dirigiamo per il Kii
Channel, che superiamo circa
le ore 14'30" entrando così nel Pa-
cifico, dove troviamo forte vento e
mare da levante-faisco, con tem-
po aperto. Alle 21'15" già siamo al
traverso del Capo O Shima, doppiata
la quale arriviamo successivamen-

Te a levante.

8 - metri 50. batteria di 4 pezzi in cupole corazzate; il calibro di essi è probabilmente superiore a mm 254.

9 - metri 80- batteria di quattro pezzi da mm 254.

Queste due opere hanno fronte a ponente.

Al traverso del canale di Tomaga Shima dirigiamo per il Kii Channel, che superiamo circa le ore 14:30, entrando poi nel Pacifico, ove troviamo forte vento e mare da levante-furocco, con tempo oscuro. Alle 21:15 giungiamo al traverso del Capo O Shima, doppiato il quale avvistiamo successivamen-

te sulla sinistra i fanali di Shio
misaki, Kashio Taki, Kanto Taki.
Alle 5^h 15^m del 9 si accosta
per riconoscere la costa, dalla qua-
le si avista il farale di Amori.
Ricontrato, a mezzo di rilevan-
ti, che siamo spostati verso Pon-
te, accostiamo successivamente a
dritta, dirigendo a levante di
Kami Shima, che arriviamo alle
7^h 45^m; passando fra questi e Te-
to Taki entriamo quindi nella
baia di Oware, che percorriamo
tenendoci in vista della penisola
di Chita. Il vento è girato a
mano a mano a levante e poi
a grecale, portando piovoschi e

te sulla sinistra i fanali di Shio Misaki, Kathuno Latki, Kautori Lu Ki. Alle 5:15 del 9 si accosta per riconoscere la Costa, della quale si avvista il fanale di Anori. Riscontrato, a mezzo di rilevamenti, che siamo spostati verso Ponente, accostiamo successivamente a dritta, dirigendo a levante di Kami Shrine, che avvistiamo alle 7:45 passando fra questi e Fretro Zaki entriamo quindi nella baia di Orvari, che percorriamo tenendoci in vista della penisola di Chita. Il vento è girato a mano a mano a levante e poi a grecale, portando piovaschie

fotchia. Percorre l'Osami Bay, uno
strano in Atsuta Bay, ove si pren-
de ancoraggio (13° 30') in attesa del
pratico. Alle 15^h circa ti segna, e,
percorso il canale seguendo le indic-
azioni del piloto, si entra nel por-
to di Atsuta, ove la nave viene or-
meggiata (Boa 11° 2').

Atsuta (9-13 aprile)

È situato all'estremo Nord del mare di
Sete, su una costa formata da estesi da-
tifondi, l'uno dei depositi alluvionali
di un fonte crude numero di porti d'acqua
che vi sboccano (ha linea delle 5 braccia
(corre a circa 7 mig. dalla costa))

Il paese non era fino a pochi anni
or sono che un borgo, uno dei molti for-
manti la catena per la quale Nagoya,

fofathie. Percorse l'Dwan Bay, ne triams in Atoute Bay, ove si pren. de ancoraggio (13h 30m) in attesa del pratico. Alle 15h circa si salpa, e, percorso il Canale seguendo le rindi = Lazioni del piloto, si entra nel porto di Otonta, ove la nave viencor meggiata (Boa No 2).

Atsuta (9-13 Aprile)

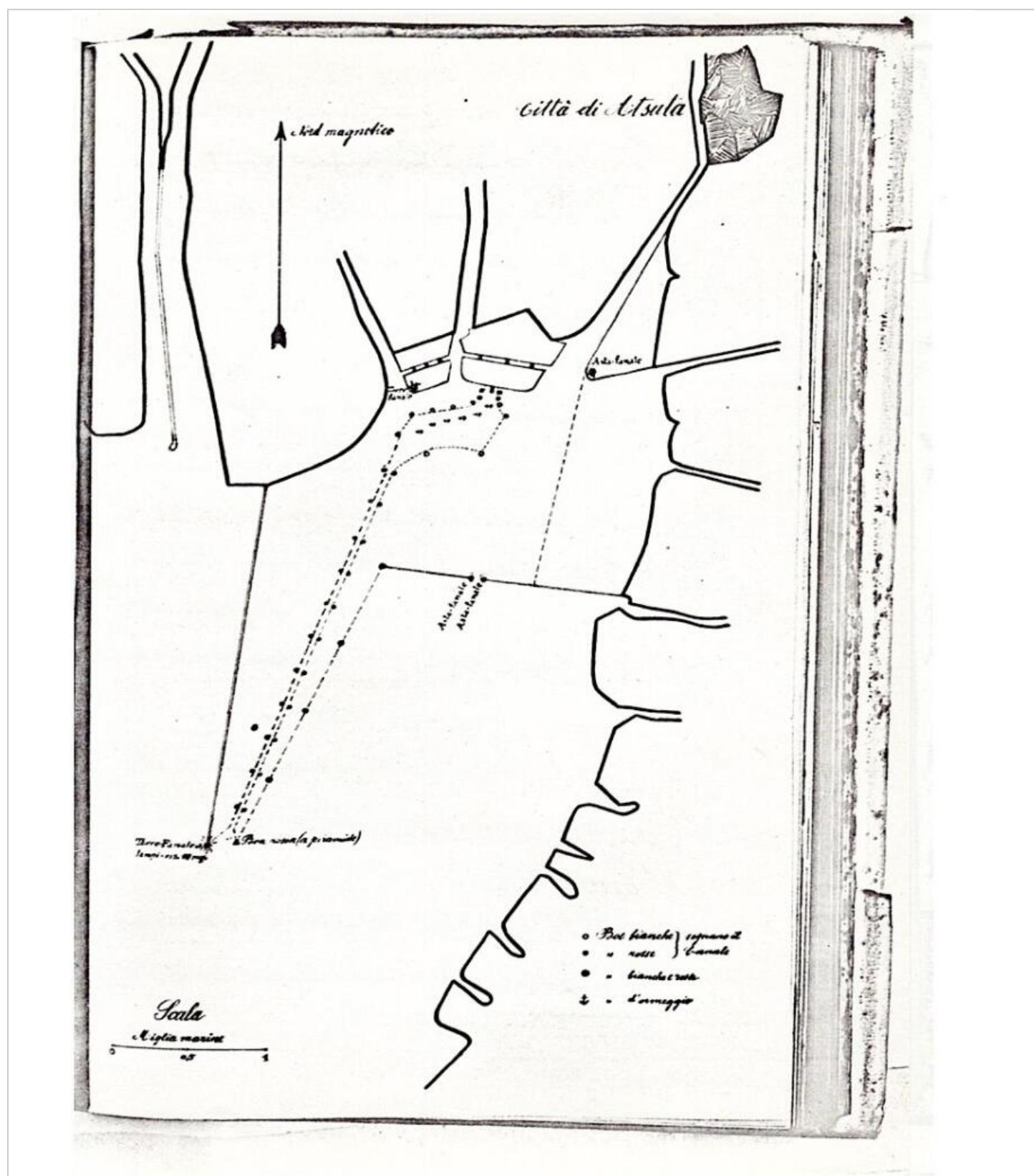
f situato all'estreurs Nord del mere di Ise, su una Costa Contornata da estesi bay sifondi, [ausati dai depositi alluvionali di un Lonsiderevode numero di forsi d'sequ the vi proffans (ha liver delle 5 braccia Lovre a circa 7 mg. dalla Cortas-

Il pase nou ere fins a pochi ami or sous che un borgo, uno dei moltifor manti la fatena per la quale Nagoza,

grande città Commerciale, situate a
circa 40 mig. dalla foce, si esten-
de fino al mare. Non è quindi pos-
sibile dire di Atata, e specie del
suo porto, senza aver prima breve-
mente detto di Nagoya, la fitta che
fece crescere il porto di Atata.

Nagoya è una città puramen-
te giapponese, di origini assai remo-
te. Forse durante la serie des-
colti del feudalesimo "Shogunale"
attorno ad un imponente castello
del "Daimio" della provincia di "Ise".
Il castello rimane ancora oggi in ot-
time condizioni di conservazione a
testimoniare, colla sua mole, la
potenza della famiglia ivi allora re-
gante. Pure essendo col tempo di-

grande città commerciale, situata a circa 4 miglia dalla costa, si estende fino al mare. Non è quindi possibile dire di Atsuta, e specie del suo porto, senza aver prima breve cenno detto di Nagoya, la città che fece crescere il porto di Atsuta. Nagoya è una città puramente giapponese, di origini assai remote. Sorse durante la serie dei secoli del feudalesimo "Shogunale" attorno ad un imponente Castello del "Daimyo" della provincia di Ise. Il castello rimane ancor oggi in ottime condizioni di conservazione a testimoniare, colla sua massa, la potenza della famiglia ivi allora regnante. Pure essendo col tempo di



Città di Atsula
A. Sed magnetico
Asta-fanale
Asta-fanale
Asta-fanale
Terre-Penetrati
tempo-113.80 mg
Pura rosmala (piramide)

Scala
Miglia marine
0.5 1

- Boi bianche segnano 2
- rosse
- bianche e rosse
- d'ormeggio

venuta una delle città principali di Nippon, Nagoya non contava, fino a dieci anni or sono, che 100 mila abitanti. In quest'ultimo decennio tuttavia lo sviluppo commerciale che le fruttarono le iniziative dei suoi maggiorenti, che la città estese largamente i suoi limiti, e il numero degli abitanti aumentati per l'accorciamento delle campagne, raggiunse nel 1909 la cifra l'onorevole di 400 mila. La città è in parte nuova, possiede larghe vie, ben servite di trazione elettrica; un sistema di fogne; ha un'ottima condutture d'acqua, tutto ciò a differenza di altre città giapponesi, nelle quali alla mancanza di istituzioni così importanti

venuta una delle città principali di Nippon, Nagoya non contava, fino a dieci anni or sono, che 100 mila abitanti. In quest'ultimo decennio tale fu lo sviluppo commerciale che le fruttarono le iniziative dei suoi maggiorenti, che la città estese largamente i suoi limiti, e il numero degli abitanti, aumentati per l'accentramento dalle campagne, raggiunse nel 1889 la cifra considerevole di 400 mila.

La città è in parte nuova, possiede larghe vie, ben servite da trazione elettrica; un sistema di fognature; ha un'ottima condutture d'acqua, tutto ciò a differenza di altre città giapponesi, nelle quali alla mancanza di istituzioni così importanti

per pubblici beni non si rimediò con tempo
pro ritardo in rispetto al farle l'annun-
cio del Giappone verso la flotta nostra.
Il tale avvenimento di una città tanto
prossima al mare doveva logicamente
seguire l'avvenimento del suo traffico
al mare stesso. L'io avvenne: Atene-
ta, il più prossimo porto marittimo,
fu in ai nostri giorni chiuso al com-
mercio internazionale, e di limitata
fisionomia valere portuale a cagione delle
le condizioni della costa, è sulla via
di diventare un gran porto commerci-
ale, nonostante la vicinanza di
porti di grande importanza, quali
Kobe ed Yokoahama.
Nove anni di lavoro occorsero per por-
tare il porto di Atene al punto in cui

pel pubblico benessere si rimediò con troppo ritardo in rispetto al celere farsi del Giappone verso la civiltà nostra. A tale incremento di una città tanto prossima al mare doveva logicamente seguire l'avviamento del suo traffico al mare stesso. Ciò avvenne: Atsuta, il più prossimo scalo marittimo, fu, ai nostri giorni, chiuso al commercio internazionale, e di limitatissimo valore portuale a cagione delle condizioni della costa, è sulla via di diventare un gran porto commerciale, nonostante la vicinanza di porti di grande importanza, quali Kobe e Yokohama.

Nove anni di lavoro occorsero per portare il porto di Atsuta al punto in cui

lo rappresenta il piano ammesso: il co-
sto ammonta ad quasi 2.800.000. Il
lavoro più notevole fu quello della co-
struzione delle due grandi dighe; ciò
che rimane a fare è ancor molto, po-
ché necessita portare via il canale di
entrate (segnato da tre bianche a si-
nistra e rosse a destra) che lo specchio
d'acque destinato all'ormeggio delle navi
ad una ^{profondità} maggiore che non l'attuale.
Numerose draghe lavorano costante-
mente allo scopo; per ora il canale
ha profondità variabili fra gli 8 ed
i 9 metri; e il bacino di ancoraggio
^{con minimo di 37 piedi}
profondità di m. m. m. ? -
Il porto fu aperto al traffico inter-
nazionale il 10 Novembre 1907.

Lo rappresenta il piano annesso: il costo ammonta ad £ 1.800.000. Il lavoro più notevole fu quello della costruzione delle due grandi dighe; ciò che rimane a fare è ancor molto, poi che necessita portare sia il Canale di entrata (segnato da boe bianche a sinistra e rosse a dritta) che lo specchio d'acque destinato all'ormeggio delle navi ad una profondità maggiore che non l'attuale. Numerose draghe lavorano continuamente allo scopo; per ora il canale ha profondità variabili fra gli 8 ed i 9 metri, ed il bacino di ancoraggio profondità di m. ---? Il porto fu aperto al traffico internazionale il 10 Novembre 1907.

Prova dell'importanza della città di Nagoya è l'esposizione generale nazionale qui aperte il mese di marzo per solennizzare il 3º centenario della formazione di Nagoya. Gli ufficiali della nostra nave vi furono simpaticamente accolti dai membri del Consiglio direttivo, e colla guida di essi e di alcuni ufficiali dell'importante giapponese Zchiyoda, ormeggiato pure in Atsuta, visitarono l'importante mostra, godendo per di più uno spettacolo di grandiose danze allegoriche.

- Durante la permanenza delle navi in Atsuta ebbe luogo a bordo un incidente che non portò gravi conseguenze, se ti escludi un'averia al-

Prova dell'importanza della città di Nagoya è l'esposizione generale nazionale ivi aperta il mese di marzo per solennizzare il 3° centenario della formazione di Nagoya. Gli ufficiali della nostra nave vi furono simpaticamente accolti dai membri del comitato direttivo, e colla guida di essi e di alcuni ufficiali dell'incrociatore giapponese Chiyoda, ormeggiato pure in Atsuta, visitarono l'importante mostra, godendo per di più uno spettacolo di grandiose danze allegoriche.

che.

Durante la permanenza della nave in Atsuta ebbe luogo a bordo un incidente che non portò gravi conseguenze, se si eccettui un'avarìa al.

la viradice della macchina di sinis-
tro. Poco dopo le 4^a del 12, inse-
guito allo sforzo esercitato su essa dal
la nostra fatica, si spezzò la maniglia
della boa d'ormeggio: data subito a
fondo l'ancora di dritta, si filaro-
no due lunghezze di catena, si che
~~la nave si fermò a circa m. 130 dal~~
~~la poppa della~~
la boa. Scandagliato il fondo dal
barcarizzo di sinistra si trovarono po-
fundità variabili dai m. 4,80 ai m. 5,30,
e risultò che la nave era infagliata
su un bassofondo di sabbia, poggiar-
do sul banco la parte poppiera del
fianco sinistro. Si fece ritornare la
nave sulla boa grazie ad un fal-
so braccio dato volta al di sotto

La viradrice della macchina di sinistra. Poco dopo le 14^h del 12, in seguito allo sforzo esercitato in essa dalla nostra catena, tesata sotto una forte raffica, si spezzò la maniglia della barra d'ormeggio: data subito a fondo l'ancora di dritta, si filarono due lunghezze di catena, sicché la poppa della nave si fermò a circa m. 130 dalla barra. Scandagliato il fondo dal barcarizzo di sinistra si trovarono profondità variabili dai m. 4.80 ai m. 5,30, e risultò che la nave era incagliata su un bassofondo di sabbia, poppiando sul banco la parte poppiera del fianco sinistro. Si fece ritornare la nave sulla boa grazie ad un falso braccio dato volta al di sotto.

(31)

della maniglia rotta, riprendendo
ormeggi con due fari a doppino
sulla l'asta della boa, e con un
faro d'acciaio la cui maniglia ven-
ne assicurata a quella della boa
per mezzo di una legatura in ca-
vo d'acciaio.

- La nostra partenza da Atento
per Yokohama venne improvvisa-
mente anticipata in seguito ad un
evidente avvenimento: il mattino
dello stesso giorno 12, uno dei no-
stri marinai rিপalcando a bordo dal
l'asta di posta venne colto da un
provvisto maleore, e cadde in acqua.
Fu estratto immediatamente, e pas-
tato all'ospedale di bordo, ove il me-

3/

della maniglia rotta, riprendendo ormeggio con due cavi a doppino sulla catena della boa, e con un cavo d'acciaio la cui maniglia venne assicurata a quella della boa per mezzo di una legatura in cavo d'acciaio.

- La nostra partenza da Aomori per Yokohama venne improvvisamente anticipata in seguito ad un luttuoso avvenimento: il mattino dello stesso giorno 12, uno dei nostri marinai risalendo a bordo dall'asta di prora venne colto da un improvviso malore, e cadde in acqua. Fu estratto immediatamente, e portato all'ospedale di bordo, ove il medico

dopo ne fu constatata la morte, che attribui a paralisi cardiaca. Non esistendo ad Adenta ne' affari
goya un funerale cattolico, il comandante decise di partire il domani stesso per Yokohama, onde dare al più presto l'onorevole sepoltura alla salma.

Adenta - Yokohama (13-14 Aprile)

Il mattino del 13 lasciamo il porto di Adenta, e, percorso l'Owan Bay, dirigiamo per l'Anello Phamell. Al traverso di Tratto Fatti si dirige per passare al largo di Mikonudo Fatti; doppiato il quale (22°22'') facciamo rotta per fumale verde di Fooka Shrine, che arriviamo alle 1⁴⁵'

difo ne constatato la morte, che attribuì a paralisi cardiaca. Non esistendo ad Atsuta né a Maizuru un cimitero cattolico, il Comandante decise di partire il domani stesso per Yokohama, onde dare al più presto conveniente sepoltura alla salma.

Atsuta - Yokohama (13-14 Aprile)

Il mattino del 13 lasciamo il porto di Atsuta, e, percorsa l'Owaki Bay, dirigiamo per l'Irako Channel. Al Traverso di Pratto Saki si dirige per passare al largo di Mikomoto Saki, doppiato il quale ($22^{\circ}22'$) facciamo rotta pel fanale verde di Foka Shima, che avvistiamo alle 17h

del 14. Alla 2^a accostiamo per 70° vero,
ed alle 3^h 35^m, infatti dal settore rosso di
Kamou Taki; che avevamo avvistato
circa 15° prima, dirigiamoci per 110°
di rotta vera; passiamo fra Kamou e Taki.
su Taki; e governiamo poi per la re-
da di Yokohama, ove prendiamo an-
coraggio alle 6^h; un'ora dopo entri-
mo in porto, e diamo a fondo le due
ancore presso la diga Sud.

Nel posto assegnabile nel porto di Yo-
kohama la "Galatia", Lauta 1/10.
e spazio, infine parecchie volte nel
periodo di sbarcare sulla propria la-
pa di navi mercantili vicine; si ov-
vio distendendo di poppa un falso
braccio sulla baia N° 5. Gio' non an-
do a genio alle autorità del porto;
il 23 ci spettammo alquanto, restan-

del 14. Alle 2h accostiamo per 70° vero, ed alle 3h 35mm, fatti dal settore rosso di Haunon Lath, che avevamo avvistato circa 15" prima, dirigiamo per 110 di rotta vera; passiamo fra Kanion e Fut. su Zathi, e governiamo poi per la rada di Yokohama, ove prendiamo ancora coraggio alle 6, un'ora dopo entriamo in porto, e diamo a fondo le due ancore presso la diga Sud.

Nel porto assegnatole nel porto di Yokohama la "Calabria", lasciatole spazio, incorse parecchie volte nel pericolo di soffiare colla propria la poppa di navi mercantili vicini; si ovvio distendendo di poppa un falso braccio sulla boa N°5. Ciò non andò a genio alle autorità del porto; il 23 ci spostammo alquanto, restan-

do ancorati in modo da aver libera
la prata, ma poche ore dopo, avven-
do le stesse autorità fatto notare che
nella nuova posizione eravamo al'in-
gombro, uscimmo fuori del porto, ed
ancorammo presto la diga Sud, a
circa m. dalla bocca del porto.

Yokohama (14 Aprile - 11 Maggio)

Il mattino del 15 ebbero luogo, col
l'intervento di S. E. l'Ambascista-
re di S. M. il Re, i funerali del ma-
rinai disceso in Atene.

Nella di rilevante ho da notare in
quanto avvenne a bordo durante
la nostra permanenza in Yokohama.
La partenza per la rada di Sunda,
stabilita per il 11 Maggio, fu riman-
data fino al 13, e fatta le fatti.

do ancorati in modo da aver libera la pirata, ma poche ore dopo, avendo le stesse autorità fatto notare che nella nuova posizione eravamo d'ingombro, uscimmo fuori del porto, ed ancorammo presto la diga Sud, a circa m. dalla bocca del porto.

Yokohama (14 Aprile - 14 Maggio)

Il mattino del 15 ebbero luop, col l'intervento di S. E. l'Ambasciatore di S. M. il Re, i funerali del marinaio deceduto in Attute.

Nulla di rilevante ho da notare in quanto avvenne a bordo durante la nostra permanenza in Yokohama.

La partenza per la rada di Sunda, stabilita per l'11 Maggio, fu rimandata fino al 13, a causa le lattic

se informazioni di tempo telegrafate
dall'osservatorio di Tukawu.

La nostra lunga fermata in Yokohama
mi fornì sempre nuove occasioni per
maggiormente conoscerne il popolo giap.
ponese nelle molteplici manifestazio-
ni del suo carattere e delle sue abitu-
dini, dei suoi principi religiosi e mo-
rali, dei suoi "perfetti" d'arte: cose tutt-
te il cui studio ha altrettante attrac-
tive quanta ne ha quello del suo mo-
derno movimento di riforma.

Ebbi pure occasione di vedere l'Im-
peratore - Dio, che si feude undolito un
deve fissare in volto. L'io fa a Tokyo,
il 27 Aprile, ad "Theerry garden -
party" dell'imperatore; "garden-par-
ty" che ha luogo annualmente verso
la fine di Aprile, quando i filogi-

le informazioni di tempo telegrafate dall'osservatorio di Hikavei.

La nostra lunga fermata in Yokohama ci forma sempre nuove occasioni per maggiormente conoscere il popolo giapponese nelle molteplici manifestazioni, ni del suo carattere e delle sue abitudini, dei suoi principi religiosi e morali, dei suoi manufatti d'arte: cose tutte il cui studio ha altrettanta attrattiva quanta ne ha quello del suo immenso movimento di riforma.

Ebbi pure occasione di vedere l'Imperatore - Dio, che il fedele suddito non deve fissare in volto. L'Imperatore a Tokyo, il 27 Aprile, ad un cherry garden-party dell'Imperatore; garden-party che ha luogo annualmente verso la fine di Aprile, quando i ciliegi

sono maggiormente in fiore. Brano
fioriunti nel parco, in seguito ad un
vito personale, tutto il corpo diplo-
matico, molti ufficiali giapponesi
di terra e di mare, gli ufficiali del-
la "Galatia" e dell'incrociatore ameri-
ciano "New Orleans"; quindi il 25 in
Yokohama, più la "élite" della so-
cietà giapponese e di quella interna-
zionale d'Imperatore, seguito dal-
l'Imperatrice e da tutti i Principi
imperiali; passo lento e grave fra
le due lunghe ali di invitati, nel
viale fiancheggiato dai liliaci in fi-
ore, mentre risonavano le note
dell'imo imperiale, lento pure
esso, e rifante l'impronta di al-
lunghè di mistico. Nel fissare quel-

sono maggiormente in fiore. Erano gioventù nel parco, in seguito al convito personale, tutto il Corpo diplomatico, molti ufficiali giapponesi di terra e di mare, gli ufficiali del la 'Calabria' e dell'incrociatore americano 'New Orleans', giunto il 25 in Yokohama, più la 'élite' della società giapponese e di quella internazionale. L'Imperatore, seguito dalla l'Imperatrice e da tutti i Principi imperiali, passo lento e grave fra le due lunghe ali di invitati, nel viale fiancheggiato dai filari in fiore, mentre risuonavano le note dell'inno imperiale, lento pure esso, e recante l'impronta di al- funghi di misticismo. Nel fissare quel

Vedrai furio, poco' a son dire "entro la mia tagliata uniforme di generalissimo giapponese, mi è tornato alle mente quel poco ch'ho letto del molto che egli ha fatto per il progresso economico e militare del suo impero durante 43 anni di regno; ho pensato al nome che avrei scelto per aver lungamente preparati essendo ed armato alla vittoria di un folosale nemico, in un duello dal cui esito doveva dipendere la vita o la morte dell'impero; e nel salutare ufficialmente quell'Onore facendo ho parlato l'omosso più che mai non more, l'Ideale e la gloria!"

Vecchio Lurvo, poco a son aise "en fro la mal tagliata uniforme di Generalissimo giapponese, mi è tornato alla mente quel poco ch'io ho letto del molto che Egli ha fatto per il progresso economico e militare del suo impero durante 43 anni di regno; ho pensato al nome che avrà nei secoli per aver lungamente preparati esercito ed armata alla vittoria di un Colossale nemico, in un duello dal cui esito doveva dipendere la vita o la morte dell'impero; e nel salutare militarmente quell'Uomo Cadente ho salutato commosso ciò che mai non muore, l'Idea e la Gloria!

fra i mille ufficiali giapponesi che
lo hanno salutato, fissando gli
uffici a terra, erano a centinaia
a ridursi dalla gran guerra; no-
mini che sui campi ghiaffiati
di Manchuria e sui folti di Port
Arthur, seminati di Ladacee, o
nel mare rosso di sangue aveva-
no sfidato la morte e molti più
fatti atti di eroismo, confortati
dal pentiero che servivano quel-
l'Uomo!

Nel popolo giapponese, che gode ora,
fame è noto, di regime costituziona-
le, è rinnata la profonda convinzione
che tutti gli atti del militare, da
quelli della vita giornaliera in pace,
al sacrificio della vita in guerra, deb-

Frasi mille ufficiali giapponesi che lo hanno salutato, fissando gli offesi a terra, erano a centinaia i reduci dalla gran guerra; uomini che sui campi ghiacciati di Manciuria e sui colli di Port Arthur, seminati di cadaveri, o sul mare rosso di sangue avevano sfidato la morte e moltiplicati atti di eroismo, confortati dal pensiero che servivano quel l'Uomo! Nel popolo Giapponese, che gode ora, dove è noto, di regime Costituzionale, è innata la profonda convinzione che tutti gli atti del militare, da quelli della vita giovanile in pace, al sacrificio della vita in guerra, del

bano avere per solo scopo la gloria del Mikado: il militare fumetto è nato.
re solo per suo Lavoro. Il 14 Aprile,
pochi mig. a SW di Tschuk Shima,
nel Golfo di Hiroshima, affondo il
sottomarino ff 6; il Lam^{te}, ed i 14 con-
ponenti l'equipaggio furono trovati
morti, per quanto il risparmio sia sta-
to seguito con molta rapidità. Il
Lam^{te}, tenente di Vascello Sakura-
ma, che morì de eroe, dimostran-
do un sangue freddo senza pari, po-
ché ferisse quanto avvenne a bordo,
fino a tanto che l'adde privo di sa-
si, non ebbe che un rimpianto, quel-
lo di aver perduta una nave dell'
l'Imperatore!

Per quanto le nazioni dell'West non

hanno per solo scopo la gloria del Mikado, il militare combatté e morì solo per il suo Sovrano. Il 14 Aprile, poche miglia a SW di Itsuka Shima, nel Golfo di Hiroshima, affondò il sottomarino n° 6; il Com.te ed i 14 componenti l'equipaggio, furono trovati morti, per quanto il recupero sia stato eseguito con molta rapidità. Il Com.te, tenente di Vascello Sakuma, che morì da eroe, dimostrando un sangue freddo senza pari; poiché ferisse quanto avvenne a bordo, fino a tanto che l'addio privo di sensi, non ebbe che un rimpianto, quello di aver perduta una nave dell'Imperatore! Per quanto le nazioni dell'West non

difettoso certo di eroi; ritengo che
noi siamo assai differenti dai più
voli uomini del paese del Sole
levante!

- Durante la permanenza della
nave in Yokohama, il Comitato
di autorizzazione di recarsi con al-
cuni ufficiali a visitare l'arsenale
marittimo della vigua Yokosuka.

La visita fu breve, e di ciò che fu
detto ^{avrà} visto ritengo che la cosa
di maggiore interesse sia stata la
nave da battaglia "Kawachi", ge-
nunica del Sette. Detta nave
è in costruzione.

Durante il nostro soggiorno ad Yoko-
hama giunsero in rada le navi da
guerra "New Orleans" S. M. d'ameri-

difettosi certo di eroi; ritengo che noi siamo assai differenti dai piccoli uomini del paese del Sole Levante!

Durante la permanenza della nave in Yokohama, il Com.te ebbe autorizzazione di recarsi con alcuni ufficiali a visitare l'arsenale marittimo della vicina Yokosuka.

La visita fu breve, e di ciò che fu detto e visto ritengo che la cosa di maggiore interesse sia stata la nave da battaglia "Kawachi", gemella del Settsu. Detta nave è in Costruzione.

Durante il nostro soggiorno ad Yokohama giunsero in rada le navi da guerra "New-Orleans" S. M. d'America.

la), "Rainha da m^a Duncia" (Portuguese),
"Scharkorset" e "Leipzig" (Germania) -
La prima è gemella dell'"Asbury,"
da noi incontrato a S. Francisco; la
seconda è un piccolo incrociatore pro-
tetto di tonn. 1600 di diseg. E., varata
nel 1899, e che diede alle prove una
18 di velocità oraria. Il suo arri-
mento frontale di II. 152, II. 120, II.
47, II. 37. Gave moderna è il "Schark-
horst," incrociatore leggero varato nel
1906; dislocu tonn. 11600 e possiede
la velocità di navi. 22. 5. Il suo arri-
mento è di VIII. 210, VI. 152, XI. 82,
XIV. 37; batte l'assegna del vice-am-
miraglio comandante le forze naval-
i germaniche in Estremo Oriente -
Il "Leipzig," incrociatore protetto

La), "Ravisca Vieira Amelie" (Portoghese), "Scharnhorst" e "Leipzig" Germaniche:

La prima è gemella dell' "Albany", da noi rincontrato a S. Francisco; la seconda è un piccolo incrociatore protetto di tonn. 1660 di disloc., varati nel 1899, e che diede alle prove di 18 di velocità oraria. Il suo armamento consta di II. 152, II. 120, II. 47, II. 37. Nave moderna è il Scharnhorst, incrociatore corazzato varato nel 1906; disloc. tonn. 11600 e possiede la velocità di nodi 22.5. Il suo armamento è di VIII: 210, VI: 152, XX: 8.8, XIV. 37; tutte all'insegna del vice-ammiraglio Comandante le forze navali germaniche in Estremo Oriente.

Il "Leipzig", incrociatore protetto

varato nel 1905, disloca tonn. 3250,
e raggiunge la velocità di navi. 23.5.
Il suo armamento è di X. 105 e X. 37.

- Forse ho accennato più avan-
ti; la partenza per Sendai Bay
ebbe luogo il 13 giugno che l'11, co-
me era stata stabilita, e ciò per
le condizioni del tempo. Il tele-
gramma avuto da Tikkau il 10
ci avvertiva dell'esistenza di un
tifone il quale sarebbe passato,
con rotta NE, col suo centro in
vicinanza del golfo di Tokio.

alla 22^h del giorno stesso il baro-
metro incominciò a scendere (segna-
re allora m 761.5) e raggiunse il
minimo fino al 17^h del giorno se-
guente (m 745,6). Il vento, sta-

varato nel 1905, disloca tonn. 3250, e raggiunge la velocità di nodi 23.5. Il suo armamento è di mm 105 e mm 37. Come ho accennato più avanti, la partenza per Sendai Bay ebbe luogo il 13 invece che l'11, come era stato stabilito, e ciò per le condizioni del tempo. Il telegramma avuto da Likaven il 10 ci avvertiva dell'esistenza di un tifone il quale sarebbe passato, con rotta NE, col suo centro in vicinanza del golfo di Tokyo. Alle 22 del giorno stesso il barometro cominciò a scendere (segnava allora un 761.5) e raggiunse il minimo circa le 17 del giorno seguente (mm 745,6). Il vento, staz.

girato da E alle 2^h del 12, gira a ma-
no a mano a S E e S, ben salti a SSE
e SW, soffiando violentemente, e
sollevando prosci mare. Il rialzare
del barometro, accompagnato dal gi-
rare del vento (a W e poi a NW) segui-
rettamente il ristabilimento del tem-
po.

Yokohama - Penai Bay
(13-14 Maggio) Il mattino del
13 (barometro tra 760, vento da
Nord) lasciamo Yokohama; poco
a sud di Yokosuka incontriamo
uno un incrociatore ed una squa-
driglia di torpediniere giapponesi.
Con successive rotte giriamo la pe-
ninsula di Atsushi, da Kojima a Tottori.

bilitati da E alle 2h del 12, giro a mano a mano a SE e S, con salti a SSE e SW, soffiando violentemente, e sollevando grossa mare. Il rialzare del barometro, accompagnato dal zirare del vento (a W e poi a NW) seguì vittamente il ristabilimento del tempo.

Yokohama - Penolsi Bay

(13-14 Maggio) Il mattino del 13 (barometro fu 760, vento da Nord) lasciamo Yokohama; poco a sud di Yokohama incontriamo un incrociatore ed una squadriglia di torpedinieri giapponesi. Con successive rotte giriamo la penisola di Awa; da Kojima Za Hidi.

ripiamo per Shioya Fatti; il cui
fanale, visibile a 19 mig. avvistiamo
circa le 18^h. Rectificata la posizio-
ne della nave, accostiamo per l'i-
sola Tashiro, che si trova all'estre-
mo E della rocca di Sendai. Il
tempo si guasta nella notte, poi
che si stabilisce una tempesta che
ci impedisce di arrivare il fanale
di Shioya Fatti (visibile a
23 mig.) - alle 5^h 35^m del 14 feb-
braio rotta per detto fanale, ed
alle 6^h 15^m, avvolti dalla nebbia,
determiniamo la posizione delle
nave mediante fondagliamento.
Si risulta che siamo spostati verso
so Ponente, cosa confermata poco
dopo, durante un breve diradarsi.

ripariamo per Juasoge Fachi, il cui fanale, visibile 19 mg. avvistiamo circa le 17. Rettificata la posizione della nave, accostiamo per l'isola Tashiro, che si trova all'estremo E della rada di Sendai. Il tempo si guasta nella notte, poi che si stabilisce una foschia che ci impedisce di avvistare il fanale di Shioya Fachi (visibile a 25 mg.) - alle 5h35 del 14 feb. Siamo rotta per detto fanale, e alle 6h15, avvolti dalla nebbia, determiniamo la posizione delle nave mediante scandagliamento. Ne risulta che siamo spostati verso Ponente, cosa confermata poco dopo, durante un breve diradar.

si della nebbia, dalla apparsa della
festa. Rinotiamo la prora su Ta-
shiro Shima. Alle 15^h, persistendo
la nebbia, il Gome decide di an-
dare, ritenuendo, pel portato del
la stima, prossima la Terra.

Prendiamo ancoraggio, e meno che
un'ora dopo stabilitosi vento da
Ponente, e diradata per buon trat-
to d'orizzonte la nebbia, si rifa.
Fce Tashiro Shima, dalla quale
dittiamo di circa 1 my.. Alle 17^h
salpiamo ed andiamo a prendere
l'ancoraggio di Ohara Bay, più in
terno. Nel mattino del 15 fai-
biamo ancora ancoraggio, poiché
si rifiammo a Kobira Wan, l'an-
coraggio di Ponente della rada di

della nebbia, dalla apparenza della costa. Rimettiamo la prora su Tashiro Prince. Alle 15, persistendo la nebbia, il Goum decide di ancorare, ritenendolo per la portata dell'isola, prossima la terra. Prendiamo ancoraggio, e meno che un'ora dopo, stabilito vento da ponente, e diradata per buon tratto d'orizzonte la nebbia, ci rifugiamo presso Tashiro Shiina, dalla quale distiamo di circa 1 miglio. Allora salpiamo ed andiamo a prendere l'ancoraggio di Ohara Bay, più interno. Nel mattino del 15 siamo ancora all'ancoraggio, poiché ci rifugiamo a Kobiru Wan, l'ancoraggio di Ponente della rada di