

OLD CAY
AMERICA

- 1 - batteria di quattro pezzi da 152
mfm, con fronte ad W.
- 2 - batteria di 4 pezzi da 152 mfm
con fronte ad E.
- 3 - torre di altezza 388 ft (parte in-
pleta); batteria di 6 pezzi da
mfm 254.
- 4 - batteria di 6 pezzi da 254 mfm.
- 5 - batteria di grossi pezzi (forse
superiori al 254 mfm), fronte
ad E. Posizione approssimata
cp $34^{\circ}14'7''$ N., λ $132^{\circ}23'7''$ E.g.
- 6 - Vetta segnata "Kumaga Také":
forte opera, non bene defini-
bile alla distanza alla qua-
le noi siamo passati.
- 10 - batteria di 4 cannoni da
mfm 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
succinto quanto di notevole potermi
osservare nella visita che vi
abbiamo fatta. L'Arsenale si esten-
de per circa mig. 1,5 nella parte
E e S della rade di Kure. Esso
dispone oggi, tenendo anche conto
dei lavori in corso, di tutti i mezz-
gi necessari per costruire comple-
tamente una moderna nave da
battaglia, e largamente quelli
offerti per qualunque genere
di riparazioni.

A) Scali di costruzione.

Ne esistono 3; il maggiore lungo cir-
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"

sizione approssimata $\varphi 34^{\circ}16',51''$
A come da schizzo.

11 - in uguale longitudine ($\varphi =$
prossimata) e φ mezzo miglio
maggiore, batteria di 4
cannoni da 120 m/m -

12 - batteria di 4 pezzi, che più
difesi obici lunghi, del calibro
di m/m 240.

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

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

8 - in $\varphi 34^{\circ}14',2''$ N portici-
no sulla cui riva sorgono vaste
polveriere.

sizione approssimata ϕ 340 16,51
 λ come da schizzo.

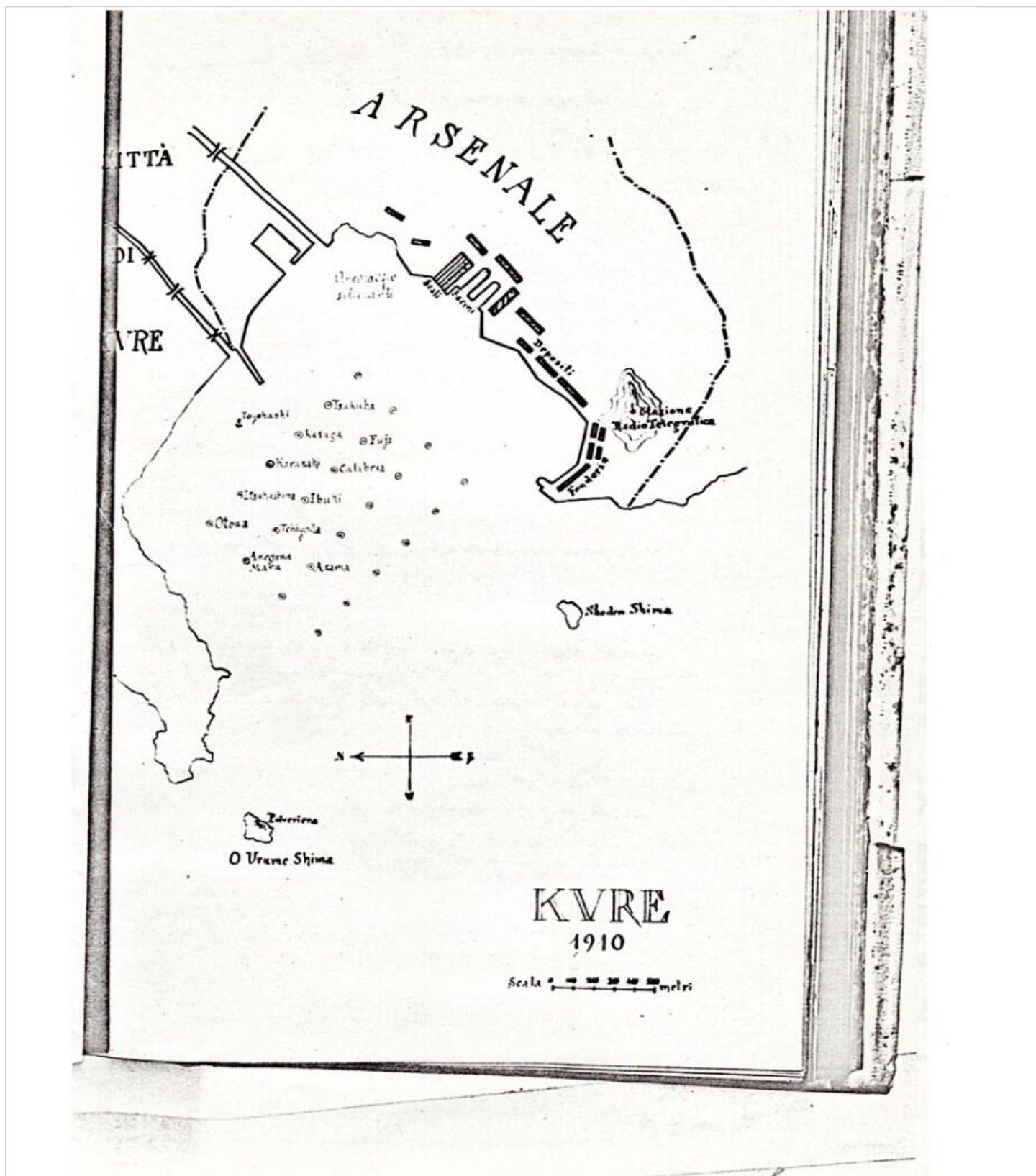
11 - in uguale longitudine (approssimata) e 9 mezzo miglio maggiore, batteria di 4 cannoni da 120 mm -

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

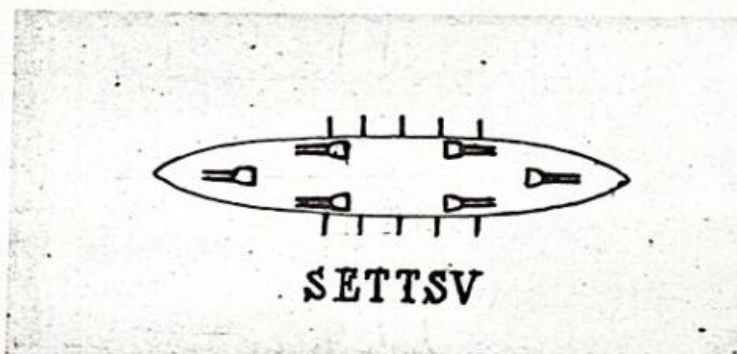
O Urume Shima

KURE

1910

Scala in metri

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



Le caratteristiche di questa nave saranno le seguenti: Dislocamento Tonnell. 20800; linee esterne quelle dell'Atti, colla differenza che in questo la prora è a violino, mentre nel "Settsu" sarà completamente verticale. Lunghezza m. 146,2; larghezza m. 26,2; immersione m. 8,5. Arma principale a turbina, tipo "Curtiss", 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 rotor:

B Bacini di Larenaggio.

In prossimità degli scali sono i bacini di Larenaggio, 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 "Attila", gemella del "Saturno", ed in allestimento.

Disegno dell'

Attila

Il suo tonnellaggio è di Tonnellate 19500; l'armamento conta due torri binate da m. 305, una a prua e l'altra a poppa; quattro torri binate da m. 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 ar-
mamento sarà di III cannoni da
m^m 305, lunghezza 47 calibri, e
disposti in 6 torri binate, una a
prora, l'altra a poppa, e due per cia-
scun fianco; saranno tutte nel pia-
no di coperta. L'armamento di
medie calibro sarà costituito da
X cannoni da 152 m^m, 5 per cia-
scun fianco, in batteria.

Sopra la torretta corazzata pel co-
mandante sarà quella pel diret-
tore del tiro. L'alberatura sa-
rà del tipo tripode (due alberi).

Sugli altri due fusti, di di-
mensioni minori di quello nel
quale è impostato il "Setten", 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: lun =
ghezza m. 146,9; larghezza m. 25,4; im =
mersione m. 8,4. Ora macchine a tur-
bina simili a quelli dell' "Aki", più a-
vanti accumulate.

C Fonderie - Officine - ecc.

L' Arsenal possiede fonderie spa-
ci di getti di grandissime dimensio-
ni; forni per la cottura dei massel-
li d'acciaio destinati alla costru-
zione di loricce; forni verticali per
artiglierie di tutti i calibri moder-
ni (dei piccoli calibri ai 305 di lun-
ghezza ⁴⁵ 47 calibri); due "presses" idro-
liche, l'una da Tonn. 4000, l'altra
di potenza inferiore; laminatoi,
ed altri macchinari 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

mm, 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 fondando, 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 ogni 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.

Fermentazione e la tempera a piastre
di lordezze di grandi dimensioni.
Attualmente la fermentazione è fat-
ta col processo di aggiunta di una
percentuale di nickel.

Officine speciali, fornite di un
gran numero di macchine uten-
sili (presse, lustratrici, piallettrici,
tagliatrici, torni di varie specie e
di differenti dimensioni) provve-
dono alla tornitura, baratura,
rigatura, lustratura a nastro
delle artiglierie (macchine per la
lustratura ne esistono due).

A questo gruppo di officine è po-
re annesso il reparto "costu-
zione 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 (frese, 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. Il 76, 120, 152 hanno otturatore Vickers "single motion". Sono annesse grandi officine per la costruzione di affusti per i Calibri da 76, 120, 152, 203, 274 e 305: speciali Capannoni sono adibiti al montaggio delle torri.

Si lavora attivamente alla costruzione di proiettili di ogni Calibro; 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.

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 montaggio delle torri. Si lavora alacremente alla costruzione di proiettili 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 puramente guerresco: l'arsenale provvede però completamente malaffine, ancora, ecc. Le caldaie (sono usate comunemente le "Myabari") si costruiscono in generale a 1/2.
? Nota -

D Depositi -

Tra le officine e gli stabilimenti sono grandi depositi di materiali guerreschi, sia di ricambio che di rifornimento; comprendono essi reparti di: proiettori, torpedini automatiche, mine, siluri, proiettili, cannoni ed affusti per calibri dal 76 al 103 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'arsenale conta 20 mila operai, pagati in media da uno a ^{meno di} 0.60 ^{per} giorno 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 Colai, ove adesso ha sede il Corso di perfezionamento (il nostro Corso superiore): venne ^{quindi} trasportata presso Kure, e precisamente sulle rive di levante dell'Yatsa Uchi (V. schizzo precedente). Il luogo ove sorge l'Accademia è assai appartato, e vi s'ingiunge 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 canale
fra la fosta ed Yese Shina,
e quindi l' Istmo.

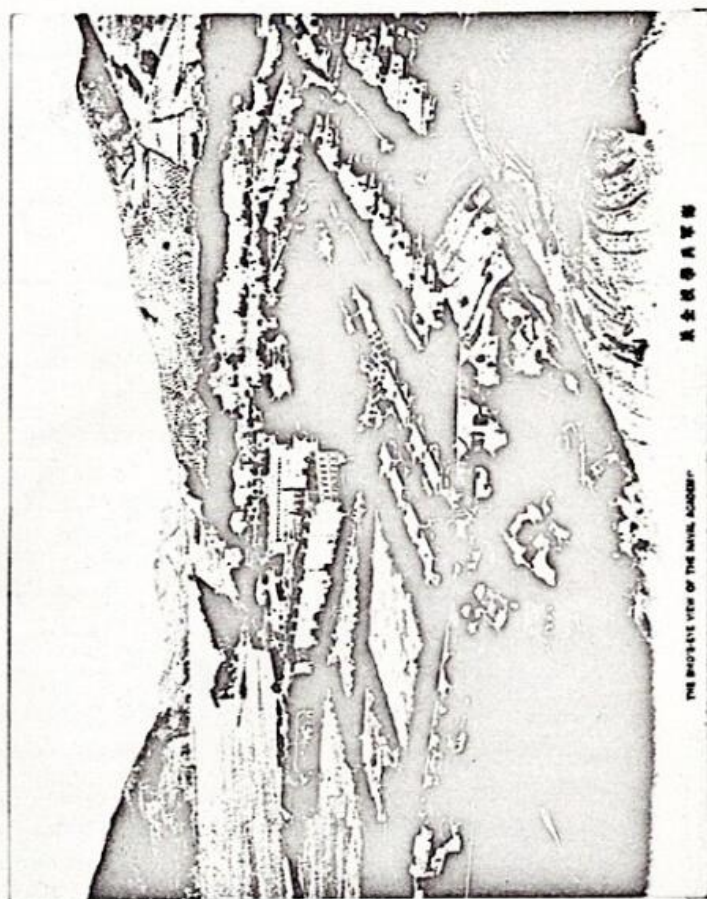
L'Accademia non presenta al
visitatore nulla di superiore non
solo, ma neppure di uguale alla
nostra di Livorno: minore
ampiezza di locali e assai mi-
nor comodità: le scuole ed
i gabinetti (fisica, chimica,
matematica, armi subacquee, ar-
tificeria, attrezzatura e mano-
vera, ecc..) sono addirittura po-
veri al paragone dei nostri.

Molto curata è l'istru-
zione pratica ai pezzi, a giu-
dicare 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



萬全縣志

THE BRISTOL VIEW OF THE MAIN ACADemy

□□□□□□

THE BIRD'S-EYE VIEW OF THE NAVAL ACADEMY

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

Assai curata è pure l'edu-
cazione fisica dell'allievo, il
quale, oltre alle comuni eser-
citazioni ginniche, deve pure
apprendere la lotta giapponese
detta "ju-jitsu".

Il rifornimento 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-
citazioni ginnastiche, deve pure
apprendere la lotta giapponese
detta "ju-jutsu".

Il reclutamento degli allievi

vi si ottiene per mezzo di un fon-
doto fra i funzionari delle scuole
secondarie; la media annuale
dei posti di ammissione è di un
centinaio, contro una media di
circa 2000 fondi orrenti. Attualmente
il numero degli allievi è di 45½
essendo completamente a carico
dello Stato.

Per quanto concerne il programma
ma se le materie di insegnamen-
to, nulla di esatto ho potuto sapere,
perché alla domanda da me fatta
ad uno degli ufficiali, di mostrar-
mi cioè il programma in quistio-
ne, fu risposto evasivamente.

Il comandante la scuola è un

vi si ottiene per mezzo di un fondo forse 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

Fonte 'Ommiraglio; gli istruttori
sono per la massima parte uffiz-
ziali; all'Accademia sono detti:
nati complessivamente 31 uffiz-
ziali. Per i materiali guerreschi
e l'Astronomia l'insegnante è
un Lieutenant-Commander.

Naval da guerra presenti in ra-
da di thure - In questa rada, fo-
moda e spaziosa, che oltre alla
sicurezza dagli attacchi di qual-
siasi nemico offre un riparo com-
pleto da venti di qualsiasi qua-
drante, sono sistemate quattro
linee di boe d'ormeggio per gran-
di navi; ciascuna linea com-
prende sei boe. (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 rada le navi: Tsutkuba, Kasuga, Karasuki, Tsutkushima, Otoro, Inefusa Maru, Ischiyoda, Ibuki, Fuji, Asama, Toyohashi.

Le navi Kasuga, Ibuki, Asama, Tsutkushima, Ischiyoda ^{Inefusa Maru} sono quelle che formavano la divisione da noi incontrata nel largo di Kure nella navigazione da Moji a Kobe. Accennerò quindi alle caratteristiche delle rimanenti navi.

Tsutkuba. Incrociatore corazzato, varato nel 1906. Dislocamento 14000 Tonn.; Velocità 20 mf. Armamento: IV. 305, XII - 152, XII - 120. Potenza in IHP. 20500.

Otoro. 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.

Ujina (30 Marzo)

Alle 8^h30^m del 30 lasciamo la boa di
Hure dirigendo per Ujina che ne di-
sta poche miglia; poco dopo le 9^h30^m
prendiamo ancoraggio nelle rade di
Ujina. Questa località ha una
grande importanza militare, po-
ché è il luogo destinato all'in-
barco di milizie di ogni genere sui
trasporti militari che le devono
portare a destinazione. L'Isthmo,
che collega il monte di Ujina
(v. schizzo precedente) alla Costa,
è completamente battuto, e
fornito di quando in quando di
piani inclinati che permettono
l'attraccaggio di ponte ai pon-
toni 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

Dislofamento 3050 Tonn., velocità
mg. 21. Armamento II-152, VI-
120, IV-76. Potenza in IHP. 10000.

Fuji - nave da battaglia, varata
nel '96; Dislofamento Tonnell.
12600; velocità mg. 18.5. Ar-
mamento IV. 305, X-152, XVI.
76, IV. 37. Potenza in IHP. 13700.
Attualmente a questa nave si
stavano, o riparando, o rifam-
biando le torri.

Zoyohashi - Nave deposito di si-
luri; dislofamento 4200 ton-
nellate. Era un piroscafo mercan-
tile, di velocità 12 mg..

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 Isumu
shima) - Alle 17^h 15^m del giorno stesso,
30 Marzo, lasciamo l'isola dirigun-
do per l'ancoraggio di Miyajima
(od Isumushima), situata tra que-
st'isola e la fosta d'Atli: un'ora
dopo siamo all'ancoraggio.

Non mi dilungherò a descrivere
né l'isola sacra dei Giapponesi,
né i loro templi, né le loro fosta-
manze religiose, improntate più
che altro ad una focolare vene-
ragione della lunga schiera di
imperatorî defilati; o di anima-
li a loro particolarmente cari:
ciò uscirebbe 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 lascia-
mo l'ancoraggio di Miyajima per
far ritorno a Kobe; due ore do-
po prendiamo però l'ancora-
gio a Sud di Kureheshijima
per passarvi la notte. Alle 6^h del
mattino seguente scendiamo ed
entriamo nel Misima Nada; at-
traversato questo, percorriamo il
Kurusima no Seto, entrando in-
di nel Bingo Nada, che percor-
riamo, lasciando nella dritta
Oki Suina, e nella sinistra Ta-
kaikami. Con rotte varie si per-
corre in seguito il passo fra il Bin-
go 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'icl

fuino. Attraversato l'Harime Noda
imboccammo (circa le 19^h) l'A.
Kashi-no-Seto, dirigendo poi per
Wada Misaki. Circa le 20^h - prem.
diamo ancoraggio presso il battello
di quarantena, ed il mattino seguen-
te entriamo nel porto di Kobe, or-
meggiandoci nella baia N° 6.

Kobe (1-8 Aprile)

Questa città è sorta quasi lampes-
tamente sul finire dello scorso seco-
lo, poiché fino a non molti anni
fa era un borgo delle limitro-
fe città di Hyogo, dalla quale è
separata dal fiume Minato.

Deve 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

X
rotta "trans-pacifica" fra la Cina
ed il Nord America, posizione av-
vantaggiata dalla vicinanza di
grandi città che hanno in essa
il loro porto marittimo. Prima
fra esse Osaka, il centro indu-
striale del Giappone, che disten-
de su una gran superficie le sue
immense officine e il suo
milione di abitanti. Osaka, so-
gente presso il mare, non ha por-
to. La sua gli estesi bassifondi
che si estendono lungo la sua
foce; la massima parte dei ma-
teriali e merci di importazione ve-
gono per via mare a Kobe, che
da essa dista sole 18 miglia.
A circa due ore di ferro 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, sorge Kyoto, gran città di più che mezzo milione di abitanti, che fu l'apitale 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 l'area il porto di Kobe, che lavora per una regione completa, ricca di popolazione ed attiva, debba avere un inevitabile 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

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
rispettive di Tonn. 7000 e 12000: il
secondo ne possiede due Lomumi in
numatura, delle lunghezze rispet-
tive di ft. 381 e 425, larghezze
di ft. 49 e 63, profondità di ft.
23.

Kobe, al cui porto fanno scale tutti
le grandi linee d'Europa e del
Pacifico, è una delle città del
Giappone più frequentata dagli
stranieri. È ella di conseguen-
za un grande emporio di "japo-
naiseries": una delle sue più
grandi attrattive è per l'appun-
to quella dei negozi, nei quali si
trova quanto di artistico produce
la vicina Hyogo in seta, porcel-
lane, cloisonnés, ecc...

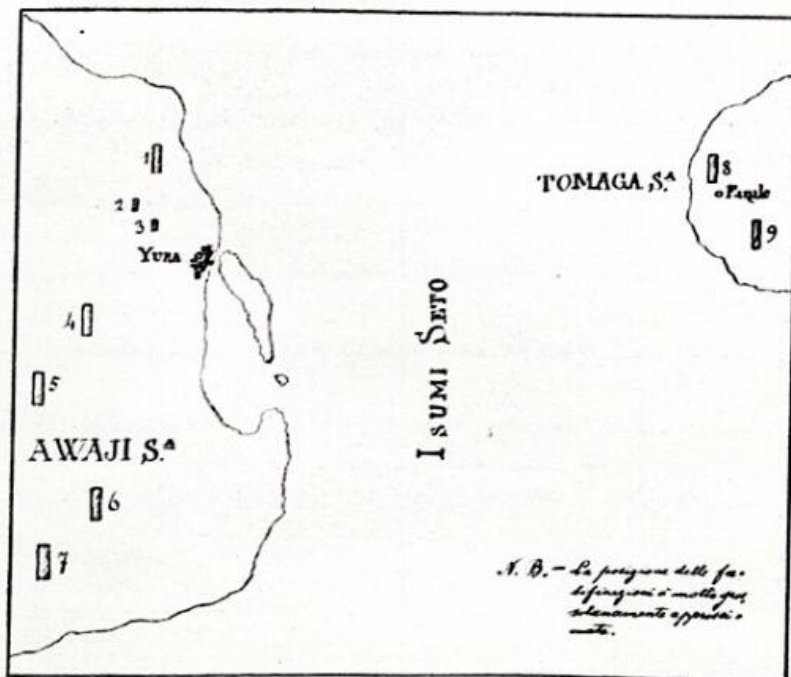
ha due bacini galleggianti, della portata rispettiva di Tonn. 7000 e 12000: il secondo ne possiede due bacini in muratura, delle lunghezze rispettive di ft. 381 e 425, larghezze di ft. 49 e 63, profondità di ft. 23. Kobe, al cui porto fanno scalo tutte le grandi linee d'Europa e del Pacifico, è una delle 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, che
possiede 14 banchi d'ormeggio, 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 effec-
tivo porto, fornito di moli, banchi-
ne, frangenti ecc., si è principiato a
supplire in questi ultimissimi an-
ni. La costruzione di tale porto
è intanto già iniziata.

Questo porto, secondo del Giappone
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 $4 \frac{1}{4}$ a $4 \frac{3}{4}$. Le operazioni di traffico non sono però molto agevoli, ed al bisogno di un effettivo porto, fornito di moli, banchine, gru ecc., si è cominciato 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

Siuna, percorrendo tutto l'Isumi
Nade. Questo passo è assai forti-
ficato, ed è di grande importan-
za strategica perchè rappresenta
una delle entrate al Mare In-
terno. Le fortificazioni che ho
potute osservare nel percorrerlo 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 fortificazioni è molto grossolanamente approssimativa.

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

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

Kobe - Osaka (8 - 9 aprile)

Il mattino dell'8 lasciamo il por-
to di Kobe, diretti ad Osaka,
il porto di Nagoya. Appena
in franchia della punta Na-
da Misaki dirigiamo pel pas-
so tra Owaji Lima e Torisaga

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 altezze sono stimato ad occhio.

1 - metri 50 sul mare - batteria
di 6 pezzi da $\text{m} 254$.

2 - metri 200 - due obici da m
240.

3 - metri 120 - due obici da m .
240.

4 - metri 200 - batteria di 4
pezzi da 254 m .

5 - metri 220 - batteria di 4
pezzi da 152 m .

6 - metri 250 - batteria di 4
pezzi da $\text{m} 254$.

7 - metri 270 - batteria di 4
pezzi da $\text{m} 254$.

Tutte queste opere hanno fron.

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 corazzate; il calibri
di essi è probabilmente
superiore a mm 254.

9 - metri 80 - batteria di quest.
tro pezzi da mm 254.

Queste due opere hanno fronte a
ponente.

Il traverso del canale di Tomaga
Shima dirigiamo per il Kii
Channel, che superiamo circa
le ore 14³⁰, entrando così nel Pa-
cifico, ove troviamo forte vento e
mare da levante-fuorico, con tem-
po oscuro. Alle 21⁴⁵ giungiamo al
traverso del Capo O Shima, doppia-
to il quale avvistiamo successivamente

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, Kashino Zaki, Kanton Z.
ki. Alle 5^h15^m del 9 si accosta
per riconoscere la Costa, della qua-
le si avvista il fanale di Anori.
Riconosciuto, a mezzo di rilvamen-
ti, che siamo spostati verso Ponen-
te, accostiamo successivamente
dritta, dirigendo a levante di
Kani Shima, che avvistiamo alle
7^h45^m; passando fra questa e Ie-
ho Zaki entriamo quindi nella
baia di Owari, che percorriamo
tenendoci in vista della penisola
di Chita. Il vento è pirato a
mano a mano a levante e poi
a grecale, portando piovarechi 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 piovaskie

fotografie. Percorrendo l'Ovian Bay, en-
triamo in Abuta Bay, ove si pren-
de ancoraggio (13^h 30^m) in attesa del
pranzo. Alle 15^h circa si salpa, e,
percorso il canale seguendo le indica-
zioni del pilota, si entra nel por-
to di Abuta, ove la nave viene or-
meggiata (Boa 14^o 2).

Abuta (9-13 Aprile)

È situata all'estremo Nord del mare di
Lee, su una costa contornata da estesi ba-
sifondi, fiancheggiata dai depositi alluvionali
di un considerevole numero di forti d'acqua
che si spollano (la 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 po-
stanti la zona 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 pilota, si entra nel porto di Otonta, ove la nave viencor meggiata (Boa No 2).

Atsuta (9-13 Aprile)

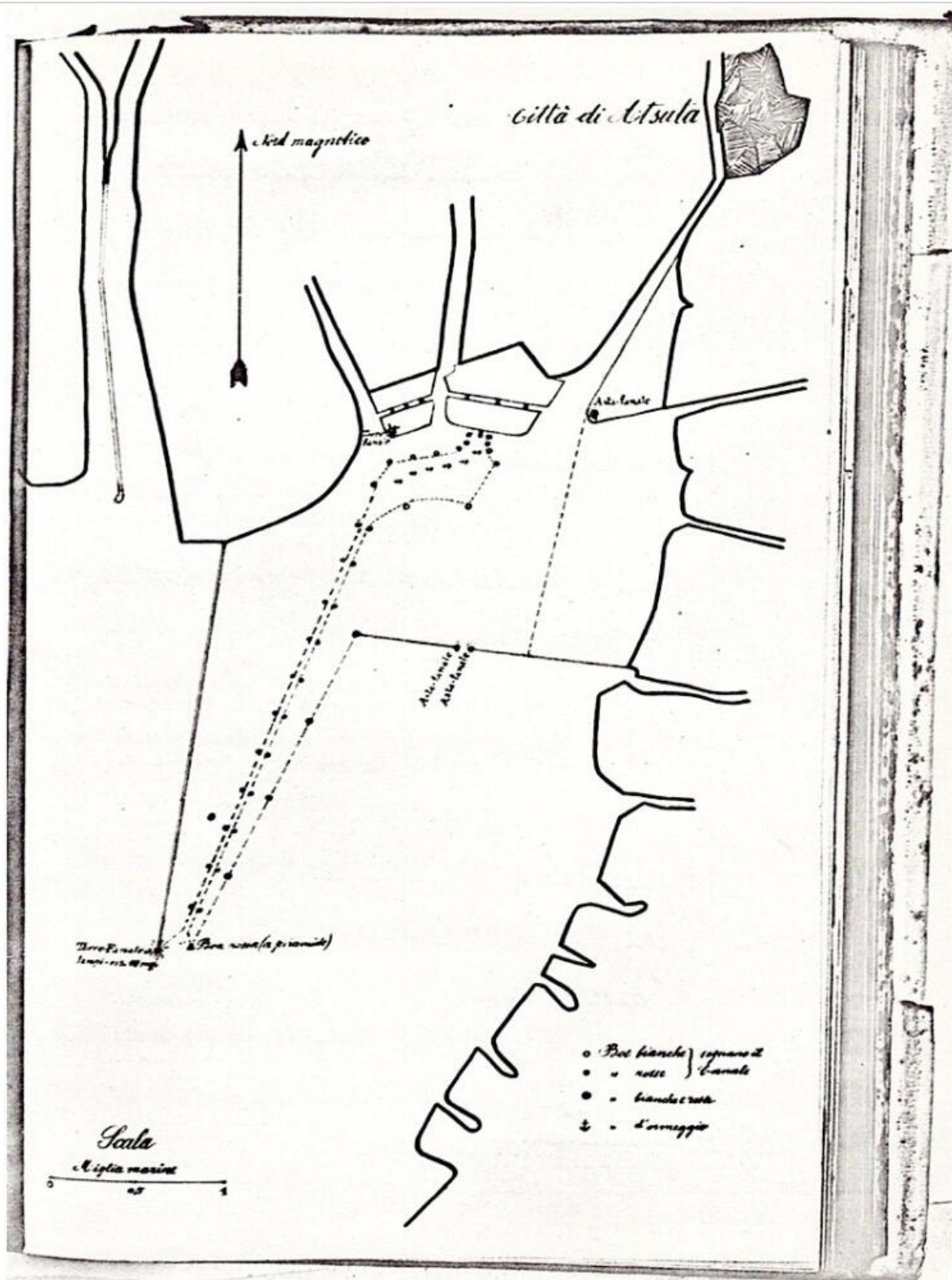
f situato all'estreurs Nord del mere di Ise, su una Costa Contornata da estesi bay sifondi, [ausati dai depositi alluvionali di un Lonsiderevode mumero di forsi d'sequ the vi proffans (ha liver delle 5 braccia Lovre a circa 7 mg. dalla Cortas-

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, situata a
circa 40 mig. dalla costa, si esten-
de fino al mare. - Non è quindi pos-
sibile dire di Attuta, e specie del
suo porto, senza aver prima brevemente
detto di Nagoya, la città che
fece crescere il porto di Attuta.

Nagoya è una città puramen-
te giapponese, di origini assai rem-
ote. Forse durante la serie dei se-
coli del feudalesimo "Shogunale"
attorno ad un imponente castello
del "Daimio" della provincia di "Ise"
il castello rimane ancor oggi in ot-
time condizioni di conservazione a
testimoniare, colla sua massa, la
potenza della famiglia ivi allora re-
gnante. 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 abi-
tanti. In quest'ultimo decennio tale
fu lo sviluppo commerciale che le fruit-
tarono le iniziative dei suoi maggio-
renti, che la città estese largamen-
te i suoi limiti, e il numero degli abi-
tanti, aumentati per l'accentramen-
to delle campagne, raggiunse nel 1909
la cifra considerevole di 400 mila.
La città è in parte nuova, possiede
larghe vie, ben servite da trazione
elettrica; un sistema di fognaie;
ha un'ottima condotta d'acqua,
tutto ciò a differenza di altre città
giapponesi, nelle quali alla mancan-
za 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 condotta d'acqua, tutto ciò a differenza di altre città giapponesi, nelle quali alla mancanza di istituzioni così importanti

pel pubblico benessere si rimediò con trop-
po ritardo in rispetto al felice annun-
zio del Giappone verso la civiltà nostra.
A tale vicinanza di una città tanto
prossima al mare doveva logicamente
seguire l'avvicinamento del suo traffico
al mare stesso. Ciò avvenne: Atomi-
ta, il più prossimo scalo marittimo,
fu sì nostrigianmi chiuso al com-
mercio internazionale, e di limitata
destinazione valere portuale a ragione del-
le condizioni della costa, e sulla via
di diventare un gran porto commer-
ciale, non ostante la vicinanza di
porti di grande importanza, quali
Kobe ed Yokohama.

Nove anni di lavoro occorsero per por-
tare il porto di Atomi 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, non ostante 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 annesso: il co-
sto ammonta ad quasi L. 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 in il Canale di
entrata (separato da boe bianche a si-
nistra 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 continua-
mente allo scopo; per ora il Canale
ha profondità variabili fra gli 8 ed
i 9 metri; ed il bacino di ancoraggio
^{con minimo di 27 piedi}
profondità di 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 ivi aperta il mese di marzo per solennizzare il 3° centenario della formazione di Nagoya. Gli uffici della nostra nave vi furono singolarmente accolti dai membri del Comitato direttivo, e colla guida di essi e di alcuni ufficiali dell'impianto giapponese Ichiyoda, ormeggiato pure in Atsuta, visitammo l'importante mostra, godendoci per di più uno spettacolo di grandiose danze allepori che.

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

la viradrice della macchina di sinistra. Poco dopo le 4^h del 12, in seguito allo sforzo esercitato su essa dalla nostra latena, tenuta sotto una forte raffica, si spezzò la maniglia della bra d'ormeggio: data subito a fondo l'ancora di dritta, si filarono due lunghezze di latena, e che ^{poppa della} la nave si fermò a circa m. 130 dalla bra. 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 infagliata 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

La viradrice della macchina di sinistra. Poco dopo le 14[^] 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
ormeggio con due lavi a doppiino
sulla latena della boa, e con un
lavo d'acciaio la cui maniglia ven-
ne assicurata a quella della boa
per mezzo di una legatura in ca-
no d'acciaio.

- La nostra partenza da Atouta
per Yokohama venne improvvisa-
mente anticipata in seguito ad un
luttuoso avvenimento: il mattino
dello stesso giorno 12, uno dei no-
stri marinai riprendendo a bordo dal-
l'atto di posto venne colto da im-
provviso male, e cadde in acqua.
Fu estratto immediatamente, e por-
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 constatato la morte, che era
tribuita a paralisi cardiaca. Non
essendo ad Ocuta ne affa-
gosa un limitero cattolico, il
Comandante decise di partire il
domani stesso per Yokohama, on-
de dare al più presto conveniente
sepoltura alla salma.

Ocuta - Yokohama (13-14 Aprile)

Il mattino del 13 lasciamo il por-
to di Ocuta, e, percorra l'Owan Bay,
dirigiamo per l'Irakto Channel.
Al traverso di Irakto Faki si dirige
per passare al largo di Mikimoto
Faki, doppiato il quale (22° 22' N) fa-
ciamo rotta pel canale verde di Po-
ka Shimo, che arriviamo alle 1° 15'

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°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^h35^m, usiti dal settore rosso di
Kannon Zati; che avevamo avvistato
circa 25^m prima, dirigiamo per 11°
di rotta vera; passiamo fra Kannon e Fut.
ta Zati; e governiamo poi per la ra.
da di Yokohama, ove prendiamo an.
coraggio alle 6^h; un'ora dopo entria-
mo in porto, e diamo a fondo le due
ancore presso la diga Sud.

Nel posto assegnato nel porto di Yo-
kohama la "Calabria", L'anta il po.
co spazio, inforre parecchie volte nel
pericolo di toffare colla propria la pop-
pa di navi mercantili vicine; ti ov-
vio distendendo di poppa un falso
braccio sulla boa N° 5. Ciò 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 prora, ma poche ore dopo, aven-
do le stesse autorità fatto notare che
nella nuova posizione eravamo d'in-
ferno, uscimmo fuori del porto, ed
ancorammo presso la diga Sud, a
circa m. dalla bocca del porto.

Yokohama (14 Aprile - 14 Maggio)

Il mattino del 15 ebbero luogo, col
l'intervento di S. E. l'Ambasciatore
e di S. M. il Re, i funerali del ma-
rinaro deceduto in Attente.

Nulla di rilevante ho da notare in
quanto avvenne a bordo durante
la nostra permanenza in Yokohama.
La partenza per la rada di Suidai,
stabilita per il 14 Maggio, fu rima-
data fino al 13, e tanta le lattie

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 latic

se informazioni di tempo telegrafarsi
dall'osservatorio di Fikawai.

La nostra lunga fermata in Yokohama
mi fornì sempre nuove occasioni per
maggiormente conoscere 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 profetti d'arte: cose tut.
te il cui studio ha altrettanta attrat.
tiva quanta ne ha quello del suo mo.
derno movimento di riforma.

Èbbi pure occasione di vedere l'Im.
peratore - Dio, che il fedele indolito non
deve fissare in volto. Ciò fu a Yokho,
il 27 Aprile, ad un "cherry garden -
party" dell'imperatore; "garden - par.
ty" che ha luogo annualmente ver.
so la fine di Aprile, quando i filippi

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. Erano
convenuti nel parco, in seguito a sof-
fite personale, tutto il corpo diplo-
matico, molti ufficiali giapponesi
di terra e di mare, gli ufficiali del-
la "Palabria" e dell'incrociatore ame-
ricano "New Orleans", giunto il 25 in
Yokohama, più la "élite" della so-
cietà giapponese e di quella interna-
zionale. 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 Lili in fiore,
mentre risuonavano le note
dell'inno imperiale, lento pure
esso, e recante l'impronta di al-
cunche di mistica. Nel finire 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

Vecchio furvo, poco 'a son aill "en :
tro la mel tagliata uniforme di
generalissimo giapponese, mi s'è for-
nato alla mente quel poco ch'io
ho letto del mosto che Egli ha fat-
to per il progresso economico e mili-
tare del suo impero durante 43 an-
ni di regno; ho pensato al nome
che avrà nei secoli per aver lunga-
mente preparati eserciti ed armate
alle vittorie di un colossale numi-
co, in un duello dal cui esito do-
veva dipendere la vita o la mor-
te dell'impero; e nel salutare mi-
litarmente quell'uomo caduto
ho salutato l'ammosso Dio che
mai non muore, l'Ides 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
occhi a terra, erano a centinaia
i reduci dalla gran guerra; no-
mini che sui campi ghiacciati
di Manchuria e sui colli di Port-
Arthur, seminati di cadaveri, o
sul mare rosso di sangue aveva-
no sfidato la morte e multipli-
cati atti di eroismo, confortati
dal pensiero che servivano quel-
l'uomo!

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

Fra i mille ufficiali giapponesi che lo hanno salutato, fissando gli occhi 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

sano avere per solo scopo la gloria del
Mikado: il militare Lombetta e uno.
re solo pel suo Sovrano. Il 14 Aprile,
pochi mig. a SW di Hantku Shuina,
nel Golfo di Hiroshima, affondò il
sottomarino No 6; il Lorn^{te}, ed i 14 com-
ponenti l'equipaggio furono trovati
morti, per quanto il risapero sia sta-
to eseguito con molta rapidità. Il
Lorn^{te}, tenente di Vascello Sakuma,
ma, che morì da eroe, dimostran-
do un sangue freddo senza pari; po-
chi ferite quanto avvenne a bordo,
fino a tanto che l'addo privo di sen-
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

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

— Durante la permanenza della
nave in Yokohama, il Com^{te} eb.
se autorizzazione di recarsi con al-
cuni ufficiali a visitare l'arsenale
marittimo della vicina Yokosuka.

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

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

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.

2a), "Rainha da Armada" (Portoghese),
"Scharnhorst" e "Leipzig" (Germaniche):
la prima è gemella dell'"Albatros",
da noi incontrata a S. Francisco; la
seconda è un piccolo incrociatore pro-
tetto di tonn. 1600 di dislocazione, varato
nel 1899, e che diade alle prove imp.
18 di velocità ovarie. Il suo arma-
mento consta di IV. 152, II. 120, II.
47, II. 37. Quest'ultima è il "Scharn-
horst", incrociatore corazzato varato nel
1906; disloca tonn. 11600 e possiede
la velocità di imp. 22.5. Il suo arma-
mento è di VIII. 210, VI. 152, XX. 88,
XIV. 37; batte l'insegna del vice-am-
miraglio comandante le forze nava-
li 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 Il. 152, Il. 120, Il. 47, Il. 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 $\text{m.p. } 23.5$.
Il suo armamento è di $X. 105$ e $X. 37$.

— Come ho accennato più avan-
ti, la partenza per Samsai Bay
ebbe luogo il 13 invece che l'11, co-
me era stato stabilito, e ciò per
le condizioni del tempo. Il tele-
gramma avuto da Lihuan 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.

Alla 22^h del giorno stesso il baro-
metro cominciò a scendere (supra-
ve allora $\text{m.p. } 761.5$) e raggiunse il
minimo circa le 17^h del giorno se-
guente ($\text{m.p. } 745.6$). Il vento, ste-

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.

bilisti da E alle 2^h del 12, giro a ma-
no a mano a SE e S, con salti a SSE
e SW, soffiaendo violentemente, e
sollevando grossa mare. Il rialzare
del barometro, accompagnato dal gi-
rare del vento (a W e poi a NW) segna-
rettamente il ristabilimento del tem-
po.

Yokohama - Penck Bay
(13-14 Maggio) Il mattino del
13 (barometro su 760, vento da
Nord) lasciamo Yokohama; poco
a sud di Yokohama incontria-
mo un incrociatore ed una squa-
driglia di torpediniere giapponesi.
Con successive rotte giriamo la pe-
nisola di Awai; da Uojima l'attidi.

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 torpediniere giapponesi.

Con successive rotte giriamo la penisola di Awa; da Kojima Za Hidi.

ripiamo per Inaboga Faki, il cui
fanale, visibile a 19 mg., arriviamo
circa a 19'. Rettificate la posizio-
ne della nave, accostiamo per l'i-
sola Tachiro, che si trova all'estre-
mo E della costa di Sendai. Il
Tempo si passa nella notte, poi
che si stabilisce una foschia che
ci impedisce di arrivare il fanale
di Shiroya Faki (visibile a
23 mg.). alle 5^h35^m del 14 fac-
ciamo rotta per detto fanale, ed
alle 6^h15^m, avvolti dalla nebbia,
determiniamo la posizione della
nave mediante scandagliamento.
Ne risulta che siamo spostati ver-
so Ponente, cosa confermata poco
dopo, durante un breve divacco.

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 apparenza della
fosta. Rimettiamo la prora su Ta-
shiro Shima. Alle 15^h, persistendo
la nebbia, il Com^{te} decide di an-
corare, ritenendo, 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 rifanno.
Per Tashiro Shima, dalla quale
dittiamo di circa 1 mig. . . Alle 17^h
salpiano ed andiamo a prendere
l'ancoraggio di Ohara Bay, più in-
terno. Nel mattino del 15 lam-
biamo ancora ancoraggio, poiché
ci refugiamo a Kotiru 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