

Honolulu (20-26 Novembre)
Notizie generali sull'isola e sulla
Littà. - Honolulu sorge sulla costa
SE dell'isola Oahu, appartenente
al gruppo delle Hawaii. Queste
isole, situate presso a poco nel mez-
zo del Pacifico, furono scoperte da
Cook, che vi trovò la morte. Furo-
no fino al 1893 sotto il domi-
nio di re nativi, di razza Kane-
hi. Detronizzati ^{questi} dal governo ame-
ricano, il governo fu assunto da
una giunta provvisoria, fino a che
gli Stati Uniti vi impadronirono
completamente dell'intero grup-
po. L'arcipelago è di origine vul-
canica, e parecchi dei vulcani ivi
esistenti sono in attività. Il clima
è tropicale vi fa sfoggio della

Honolulu (20-26 Novembre)

Notizie generali sull'isola e sulla città. - Honolulu sorge sulla costa SE dell'isola Oahu, appartenente al gruppo delle Hawaii. Queste isole, situate presso a poco nel mezzo del Pacifico, furono scoperte da Cook, che vi trovò la morte. Furono fino al 1893 sotto il dominio di re nativi, di razza Kanaka. Detronizzati dal governo americano, il governo fu assunto da una giunta provvisoria, fino a che gli Stati Uniti si impadronirono completamente dell'intero arcipelago. L'arcipelago è di origine vulcanica, e parecchi sei vulcani ivi esistenti sono in attività. Il clima tropicale vi fa sfoggio della

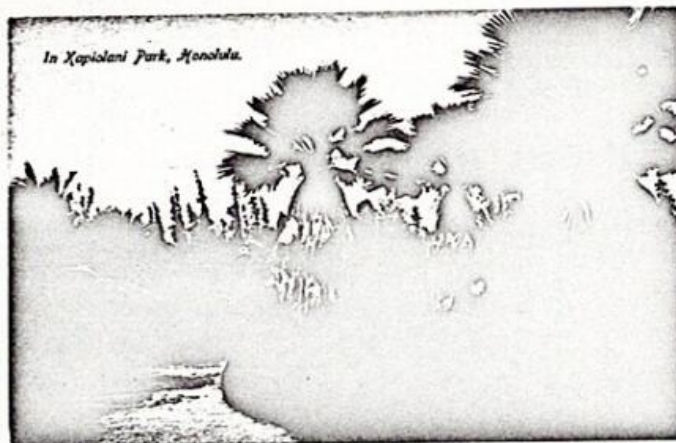
mo in seguito sulla sinistra, ed
intorliamo il Canale Kāiwi,
che separa l'isola Molokai dall'is-
ola Oahu. Si diminuisce di ve-
locità per non giungere in pros-
simità dell'ancoraggio che a fur-
no fatto: circa le 23^h30^m si avvi-
sta il fanale di Lāroka, e un'ora
dopo il fanale di Diamond Pt, sor-
gente sullo fastoso promontorio che
chiudea levante Diamond Beach,
la rada di Honolulu. Circa le ore
7 del giorno 20 entriamo nel porto
di Honolulu, sotto la guida del por-
tiro, e ci ormeggiamo al pontile No.
3, innanzi alla Stazione Navale del-
la Marina americana.

mo in seguito sulla sinistra, ed imbocchiamo il Canale Kaiwi, che separa l'isola Molokai dall'isola Oahu. Si diminuisce diversità per non giungere in prossimità dell'ancoraggio che a fier. fatto: Circa le 23h30 si avvista il fanale di Saroka, e un'ora dopo il fanale di Diamond Po, sorgente sullo stesso promontorio che chiude a levante Diamond Beach, la rada di Honolulu. Circa le ore 7 del giorno 20 entriamo nel porto di Honolulu, sotto la guida del pratico, e ci ormeggiamo al pontile N° 3, innanzi alla Stazione Navale della Marina americana.

mi di Fath. 75.4 in Giugno e 71.9 in
Settembre. Vi è una continue pre-
cipitazione acquea, che mantiene
moderata la temperatura, renden-
do il clima dolce. La massima
precipitazione media ^{nel 24/25} si ha in marzo
(pall. 8.09) e la minima in luglio (pal-
lici 0.16). Il vento spira quasi costan-
temente la NE con velocità annua
media di mg. 8.4 orarie.

Ho riferito tutti questi particolari
per dar ragione del fatto che ho
notato, pure trovandomi entro il
Tropico, gode di un clima tempe-
rato e quasi costante, che le vale
il nome di "Madera" del Paci-
fico. Da parecchi anni a questa
parte la ridente cittadina è me-
ta ove si dirigono dalle Americhe
grandi legami nella mitiga di

mesi di Gen. 75.4 in Giugno e 71.9 in Dicembre. Vi è una continua precipitazione acquee, che mantiene moderata la temperatura, rendendo il clima dolce. La massima precipitazione media si ha in maggio (pollici 8.09) e la minima in luglio (pollici 0,16). Il vento spira quasi costante fermente da NE con velocità annua media di miglia 8.4 orarie. Ho riferito tutti questi particolari per dar ragione del fatto che Honolulu, pure trovandosi entro il Tropico, gode di un clima temperato e quasi costante, che le valse il nome di "Madeira" del Pacifico. Da parecchi anni a questa parte la ridente cittadina è un ove si dirigono dalle Americhe quanti cercano nella misura di



sua flora rigogliosa; la vegetazione
megli è superba. Ciò che è mag-
giormente sorprendente in queste
isole è forse il clima che non
sia affatto eccessivo, mantenendo
si quasi costante la temperatura
nei vari mesi dell'anno; si è
da un famoso dell'osservatorio
meteorologico di Honolulu che la
temperatura media dell'anno è
di Feh. 74.3, raggiungendo più volte:

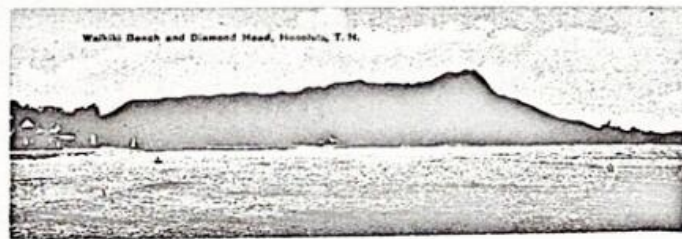
In Kapiolani Park, Honolulu.

sua flora rigogliosa; la vegetazione è superba. Ciò che è maggiormente sorprendente in queste isole è come il clima non sia affatto eccessivo, mantenendosi quasi costante la temperatura nell'arco di tutto l'anno; rilevo da un resoconto dell'osservatorio meteorologico di Honolulu che la temperatura media dell'anno è di Fahr. 74.3, raggiungendo più oltre:

molto grande, e però fornito di buon
numero di pontili da attracco.
La parte di levante di esso l'abitato
fu il porto militare, in attesa del
grandioso porto militare in costru-
zione alle foci del fiume Pearl (V.
notizie in seguito). Presso il por-
to militare sono i depositi di car-
bone e la "Naval Station" della
Marina da guerra Nord-America-
na. La parte principale della
città, quella cioè, ove sono gli edi-
fici pubblici e commerciali, sorge
nelle vicinanze del porto, entro
un raggio di $\frac{1}{4}$ di mig. Alle spiag-
ge di questa si elevano le monta-
gne, che formano vallate pitto-
resche, ove sono le abitazioni
elegantissime. In alcune di esse
trovato la spiaggia che corre fino

molto grande, è però fornito di buon numero di pontili da attracco. La parte di levante di esso costituisce, fa il porto militare, in attesa del grandioso porto militare in connessione alle foci del fiume Pearl (V. notizie in seguito). Presso il porto militare sono i depositi di far, bone e la "Naval Station" della Marina da guerra Nord-America. La parte principale della città, quella cioè, ove sono gli edifici pubblici e commerciali; sorge nelle vicinanze del porto, entro un raggio di 1/4 di miglio. Alle spalle di questa si elevano le montagne, che formano vallate pittoresche, ove sono le abitazioni eleganti. Incantevole è pure tutta la spiaggia di Coro fino

un salubre clima marino qualche
vantaggio per la loro perduta
salute. La Città sorge, come ho
detto, sulla costa SE dell'isola,
lungo una spiaggia infantevole
estendentesi fino al caratteristico
promontorio del Diamante.
(Diamond Head); a circa $\frac{1}{2}$



miglio dalla spiaggia. L'area una
fitta foresta corallina, sulla
quale frange violentemente l'on-
da maestosa dell'Oceano. Si
affida al porto (V. pianta) per
mezzo di un canale limitato
da barriere luminose. Il porto, non

un salubre clima marino qualche vantaggio per la loro perduta salute. La Città sorge, come ho detto, sulle costa SE Dell'isola, lungo una spiaggia incantevole estendentesi fino al caratteristico promontorio del Diamante (Diamond Head); a circa 1/2

Waikiki Beach and Diamond Head, Honolulu, T. N.

miglio dalla spiaggia sorge una fitta scogliera corallina, sulla quale frange violentemente l'onda maestosa dell'Oceano. Si accede al porto (V. piante) per mezzo di un canale limitato da boe luminose. Il porto, non

Cenni sopra l'importanza strategica
del gruppo delle Hawaii, e partico-
larmente di Honolulu - Lavori
in corso per la formazione di una
potente base navale - (Da infor-
mazioni assunte dal T. di V. Lou-
mat) -

Parlando di S. Francisco come piazza
militare e base navale, ho bre-
vemente allusato alla importan-
za strategica delle isole Hawaii,
ed ho aggiunto come tale impor-
tanza sia andata crescendo in que-
sti ultimi anni, col crescere del-
la potenza giapponese. Honolulu
infatti si trova 2100 mig. più
prossimo al Giappone che non San
Francisco; la sua posizione, cir-
ta al centro dell'oceano Pacifico,
così, rende evidente l'impiego

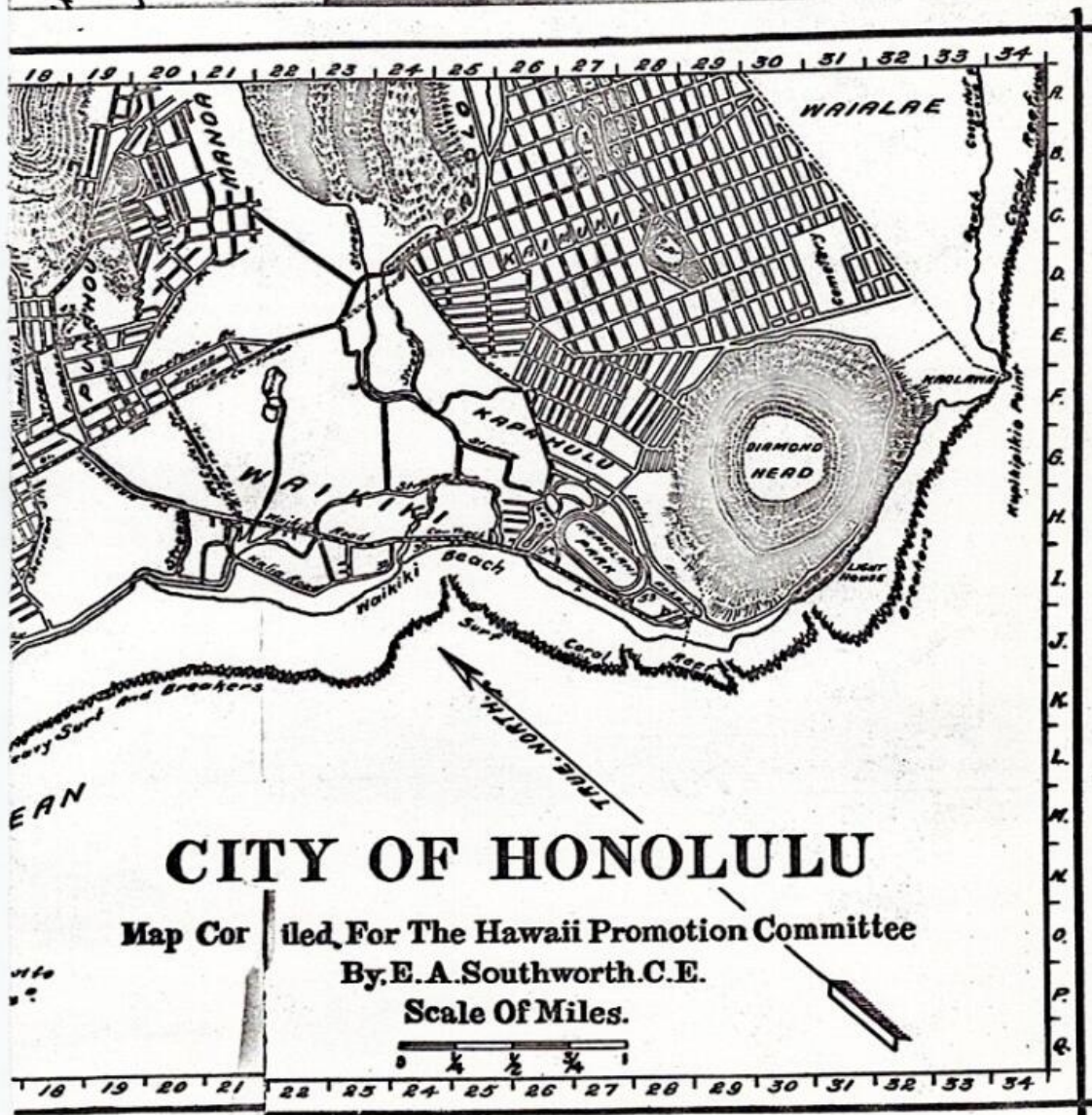
Cenni sopra d'importanza strategica del gruppo delle Hawaïis, e pastilo. lamento di Honolulu - Lavori in corso per la formazione di una potente base navale- (Da informazioni assunte dal T. di V. Sommati)-

Parlando di S. Francisco come piazza militare e base navale, ho brevemente affermato alla importanza strategica delle isole Havari, ed ho affrontato come tale importanza sia andata crescendo in questi ultimi anni, col crescere della potenza giapponese. Honolulu infatti si trova 2100 miglia più prossimo al Giappone che non San Francisco; la sua posizione, circa al centro dell'oceano Pacifico, ne rende evidente l'impiego

a Diamond Head. La piffola
fitta, che conta circa 45000 ab.
santi è assai bene tenuta; le
cariche pubbliche sono natural-
mente in mano ad ameriziani:
vi è una fortissima colonia di prof.
ponesi e francesi; gli Europei sono
Tedeschi in buona parte; gli Ha-
liani non raggiungono la Secina-

La permanenza della "Calabria"
in Honolulu, che secondo delifio-
ne del fante di bordo avrebbe do-
vuto protrarsi fino al 30 Novem-
bre, non durò che fino al 26,
dovendosi guadagnare tempo e
giungere a Shang-hai nel più
presto: così in seguito ad ordine
telegrafico ricevuto in Honolulu,
in 2 giorni dopo il nostro arrivo.

A Diamond Head. La piccola città, che conta circa 45000 ab.; i canti è assai bene tenuta; le cariche pubbliche sono naturalmente in mano ad americani: vi è una fortissima colonia di Giapponesi e Cinesi; gli Europei sono Tedeschi in buona parte; gli Italiani non raggiungono la decina. La permanenza della "Calabria" in Honolulu, che secondo delizie del carte di bordo avrebbe dovuto protrarsi fino al 30 Novembre, non durò che fino al 26, dovendosi guadagnare tempo e giungere a Shang-hai al più presto: così in seguito ad ordine telegrafico ricevuto in Honolulu, in 2 giorni dopo il nostro arrivo.



Kiki Beach - Bo
Loni di prosto La

18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34

MANDA

WAIALAE

DIAMOND
HEAD

Cemetery

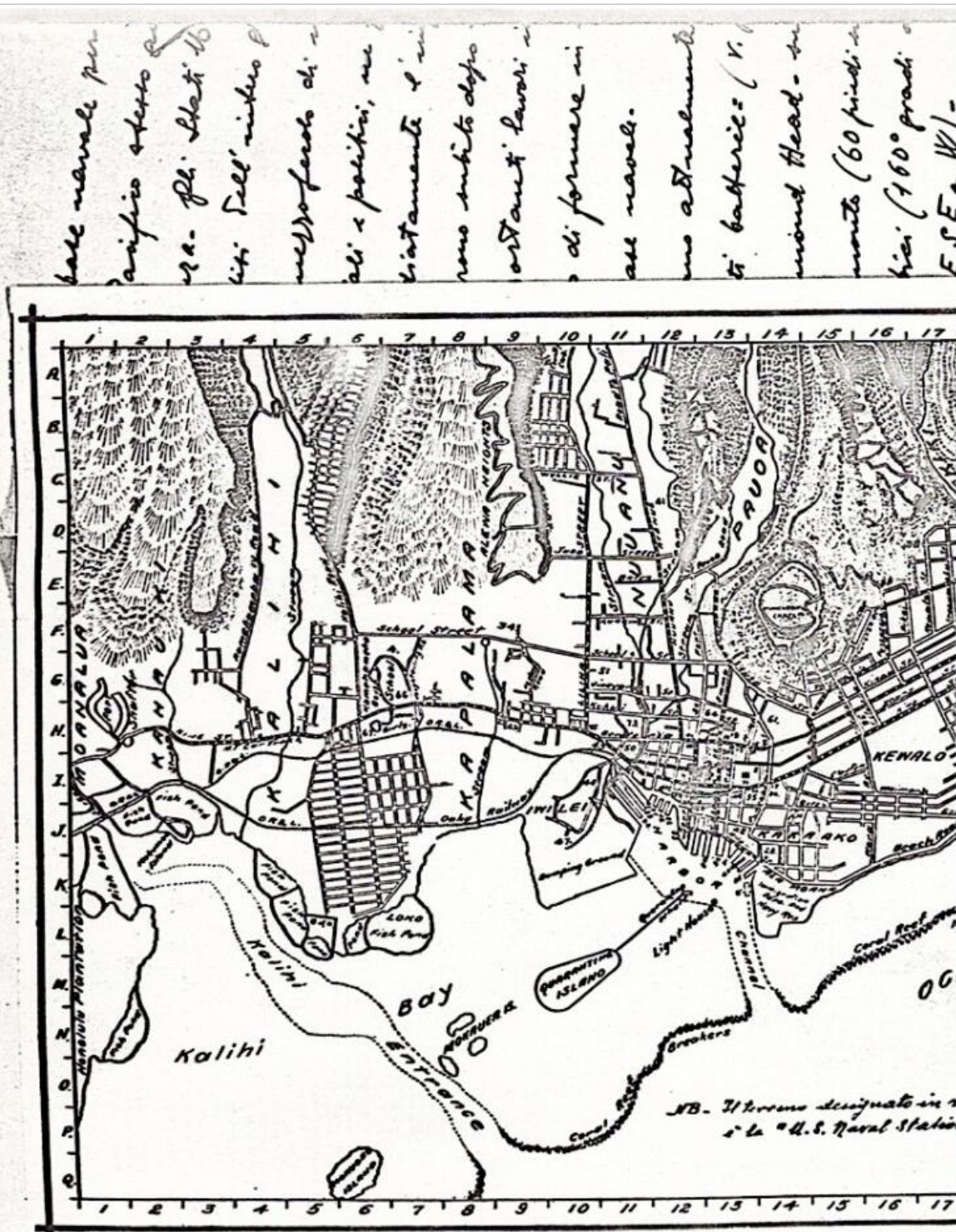
Kupikipikio Point

Brush

CITY OF HONOLULU

Map Compiled, For The Hawaii Promotion Committee
By.E.A.Southworth.C.E.
Scale Of Miles.

18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34



base navale per Pacifico stesso ra- Pli Stati to iti dell'intero p versoferato di ali a politici, um liatamente l'in
nous subito dopo ortanti lavori i di formare in ase navele. ms actualmente ti batterie: (V mond Head - su
mouto (60 piedi en fici (160° pradi ESE WI-

IMOANALUA

Nonolulu Planturio

Fish Pond

ALAMA

School Street 341

Railway

PAUOA

KALIHI

KALIHI

Fish Pond

LOKO

Bay

ENTRANCE

MOKU'OE'O IS

QUARANTINE ISLAND

Light House

Channel

Breakers

Coral Reef

KEWALO

NB. Il terreno designato in 2 e la U.S. Naval Station

(25)

quale base navale per chi voglia
del Pacifico stesso avere la po-
dronanza. Gli Stati Uniti, impa-
dronitisi dell'intero gruppo dopo
l'era messaggero di maneggi com-
merciali e politici, ne compresero
immediatamente l'importanza, e
iniziarono subito dopo l'annessione
ne importanti lavori in Oahu, al-
lo scopo di formare in essa una po-
tente base navale.

Si trovano attualmente in Oahu le
seguenti batterie: (V. piano)

A) Diamond Head - sul versante NE
del monte (60 piedi sul mare) -
5 obici (160° gradi di battuta,
da ESE a W) -

B) Waikiki Beach - batteria di
cannoni di grosso calibro, costruiti

quale base navale per chi voglia del Pacifico stesso avere la padronanza. Gli Stati Uniti, impadronitisi dell'intero gruppo dopo circa mezzo secolo di maneggi commerciali e politici, ne compresero immediatamente l'importanza, e iniziarono subito dopo l'annessione importanti lavori in Oahu, allo scopo di formare in essa una potente base navale.

Si trovano attualmente in Oahu le seguenti batterie: (V. piano)

A) Diamond Head - sul versante NE del monte (60 piedi sul mare) - 5 obici (160° gradi di battuta, da ESE a W)

B) Waikiki Beach - batteria di Cannoni di grosso calibro, costrui-



ORAHU RAILWAY

SEVENTY-FIVE MILES OF BEAUTIFUL SCENERY, THE MOST INTERESTING SHORT RAILWAY TRIP IN THE WORLD.

Promotion Committee.

May be seen at the offices of The Hawaii

A list of boarding houses and home hotels

ing, driving, mountain climbing, etc.

tennis, golf and fresh water bathing; rd-

(See time table). Delightful resort; golf

each way daily. Special limited Sundays

Hoolehua on Northwest coast. Two trains

Makaha Hotel—Fifty-five miles from

business center.

tract; 15 minutes by Panabon cars from

Panabon Street; fashionable residence dis-

Panabon Hotel—Wildcat Avenue and

minutes by King Street car.

Seaside Hotel—At Waikiki Beach; 25

PUBLIC CONVEYANCES

CARRIAGES.

Make all arrangements as to destination and charges in advance.

Every licensed carriage is numbered, and the driver required by law to carry a copy of "Regulations for Licensed Vehicles Drawn by Animals and Rates of Fare."

"4. Any licensed driver who * * * shall not permit or abet any passenger, who shall demand more than the authorized fare, who shall neglect, upon demand, to show a card of 'Rates of Fare', or who, not being engaged shall refuse a fare, * * * shall, upon complaint to any police officer, be arrested, and upon conviction be liable to the penalty set forth in Section 1079, R. L. 1905.

"5. There shall be at all times, a copy of these regulations and rates of fare placed in a leather pocket firmly attached to the center of the back of the front seat of every licensed passenger vehicle, and the words 'Rates of Fare' impressed on the front of said leather pocket in letters not less than one-half inch in size. And every driver shall, in addition, keep on his person, at least one copy of said regulations and rates of fare."

Legal hack rates 25 cents per mile within certain limits. (See "Excursions and Rates of Fare"). Double rates may be charged between 11:30 p.m. and 5 a.m.

RATES FOR SPECIAL TRIPS.

To Paia—
One or two passengers, and return \$ 3.00
Three passengers. 4.00
Four passengers. 7.00

For Punchbowl Drive—
One or two passengers, and return \$ 2.00
Three passengers. 4.00
Four passengers. 5.00

For Kapiolani Park and Vicinity—
One or two passengers, each way \$ 1.50
Three passengers. 2.00
Four passengers. 2.50

To Bridge Entrance Kapiolani Park—
One passenger. \$ 1.00
Two passengers. 1.50
Three passengers. 2.00
Four passengers. 2.50

For Moanalua Polo Ground Drive—
One or two passengers, and return \$ 4.00
Three passengers. 5.00
Four passengers. 6.00

Around Diamond Head Drive—
Same as Moanalua Polo Ground Drive.



To Head of Manoa Valley and Return—

Same as Moanalua Polo Ground Drive.

Continuous Driving by the Hour—

One passenger, per hour \$ 1.50
Two passengers. 2.00
Three passengers. 2.50
Four passengers. 3.00

The map of Honolulu in this guide is drawn to scale and can be used in computing distances.

AUTOMOBILES.

There are no laws regulating auto livery rates. For not over four persons, \$5 per hour is the general charge, with \$4.00 for the second hour, and \$3.00 for the third. Have a full understanding with driver before you start.

LIVERY SERVICE.

Saddle horse, 1/4 day, \$2.50; by week, \$10.50.

Single horse and buggy without driver, 1/4 day, \$2.00. Special rates for longer time.

Two horses and 2-seated surrey, 1/4 day, without driver, \$6.00; with driver \$7.00. All day or longer special rates by arrangement.

Sundays and holidays higher rates are charged.

Honolulu Plant 1 & Kalini anthi IBLAND 67 Entro BO. TIME TABLE WORLD. ING SHORT RAILWAY TRIP IN THE SCENERY. THE MOST INTEREST- SEVENTY-FIVE MILES OF BEAUTIFUL OAHU RAILWAY Promotion Committee. A list of boarding houses and home hotels may be seen at the offices of The Hawaii tennis, salt and fresh water bathing; rid- (See time table). Delightful resort; golf. Haleiwa Hotel .- Fifty-five miles from business center. Punabou Street; fashionable residence dis- Pleasanton Hotel-Wilder Avenue and minutes by King Street car. Seaside Hotel-At Waikiki Beach; 35 PUBLIC CONYBYANCES CARRIAGEL Make all arrangements as to destination and charges in advance. Every Beensed carriage is numbered, and the driver required by law to carry & copy of "Regulations for Licensed Vehicles Drawn by Animals and Rates of Fare" Imsalting er abusive language, who shall demand more than the authorized fare, who shall orgieet. gros demand, to show a card of "Rates of Fare", of the, pot being encased shall refuse a farr. . shall, upon war Andit to any pelir effort, War- Tested, and upon evarieties be liable to the penalty set forth in fectica Hn, EL IL. "& There shall be at all times, a copy of the regulations and rates of fare p'ard in a lesther pocket firmly altarbed to the center of the back of the front seat of every Bermed passerr vebirte. and the words "Rates of Farv' impressed on the front of raid kather pretet is letters met less than one- half (';) inch in sime. And cirry driver shall in addition. Lerp on bh perrine, at least our ropy of taid regulations and raies of farv." Legal hack rates 5 crats jer mile within certain limits, So " Eeralatinos and Rates of Farr"L Double rates may be charged between 11.29 p. m. RATES FOR SPECIAL TRIPS To Pali- Four passengers For Punchbowl Drive- One or two passengers, and star Three ParBET Four passenger. For Kapiolani Park and Vicinity Oneor two parrepen, each way. Foar paseengrr. Te Bridge Entrance Kapiolani Park- Three passengers Foar pourengen For Moanalua Pole Ground Drive- One or two passengers, and return. Three passenger_ Four pamengers. Around Diamond Head Drive- Eume as Mornales Fole Ground Drive. KAUAI NAW To Head of Manoa Valley and Return- Fame as Moanalna Pula Gruand Drive. Continuous Driving by the Hour- One jamenger, jer boer. Thive jaærbern Four Mawenger_ The map of Honolulu in this guide is drawn to scale and can be used in comput- ing distances. AUTOMOBILES There are no laws regulating auto livery rates. For not over four persons, \$5 per boar is the general charge, with \$1.00 for the second hour, and \$3.00 for the third. Have a full understanding with driver be- fore you start. . LIVERY SERVICE. Saddle horse, 1% day. \$2.50; by week, \$10.54. Single borse and buggy without driver. day. \$3.00. Special rates for longer tre. Two horses and 2-seated surrey, 1% day. without driver. \$6.00; with driver \$7.00. All day or longer special rates by arrange- ment Sandays and holidays higher rates are charged.

ti alla foce del fiume Pearl, a po-
che mig. a ponente di Honolulu -
come si rileva da pubblicazioni nau-
tiche, attraverso la barra era già sta-
to scavato fino al 1908 un canale di
200 ft di larghezza e di 30 ft di pro-
fondità ad acque basse. I lavori con-
tinuano alacremente, ed i progetti
attuali importano: costruzione di
banchine di varie darsene, di un
grande bacino per navi, di una
stazione per torpediniere, arsenale
di riparazioni, depositi di riforni-
menti; costruzione infine di ca-
serme per milizie, e di un ospe-
dale navale. Furono fin qui spesi
\$ 1.900.000, ed è prevista una spesa
di \$ 600.000 pel nuovo anno (1910);
la parte principale del lavoro per-

ti alla foce del fiume Pearl, a pon. che ing. a ponente di Honolulu. Come si rileva da pubblicazioni nautiche, attraverso la barra era già stato scavato fino al 1908 un canale di 200 ft di larghezza e di 30 ft di profondità ad acque basse. I lavori continuano alacremenente, ed i progetti attuali importano: Costruzione di banchine di varie darsene, di un grande bacino per navi, di una stazione per torpediniere, arsenale di riparazioni; depositi di rifornimenti; Costruzione infine di caserne per milizie, e di un ospedale navale. Furono fin qui spesi \$ 1.900.000, ed è prevista una spesa di \$ 600.000 pel nuovo anno (1910); la parte principale del lavoro per

ta sulla scogliera corallina, su
fondamenta di palafitte, rin-
nate da mura in cemento ar-
mato (180° di battuta dalle
basi del Diamond Peak) -

c) Pali' - (sulle alture alle spalle
della città, a circa 5 mig.
N. NE dalla Naval Station)
Vi è una batteria esantur-
te.

Sono in costruzione 5 batterie, di
cui una fissa, nel mare, all'en-
trata di Pearl Harbor, le altre
eventuali, su gli estremi SW, W,
N, NE dell'isola.

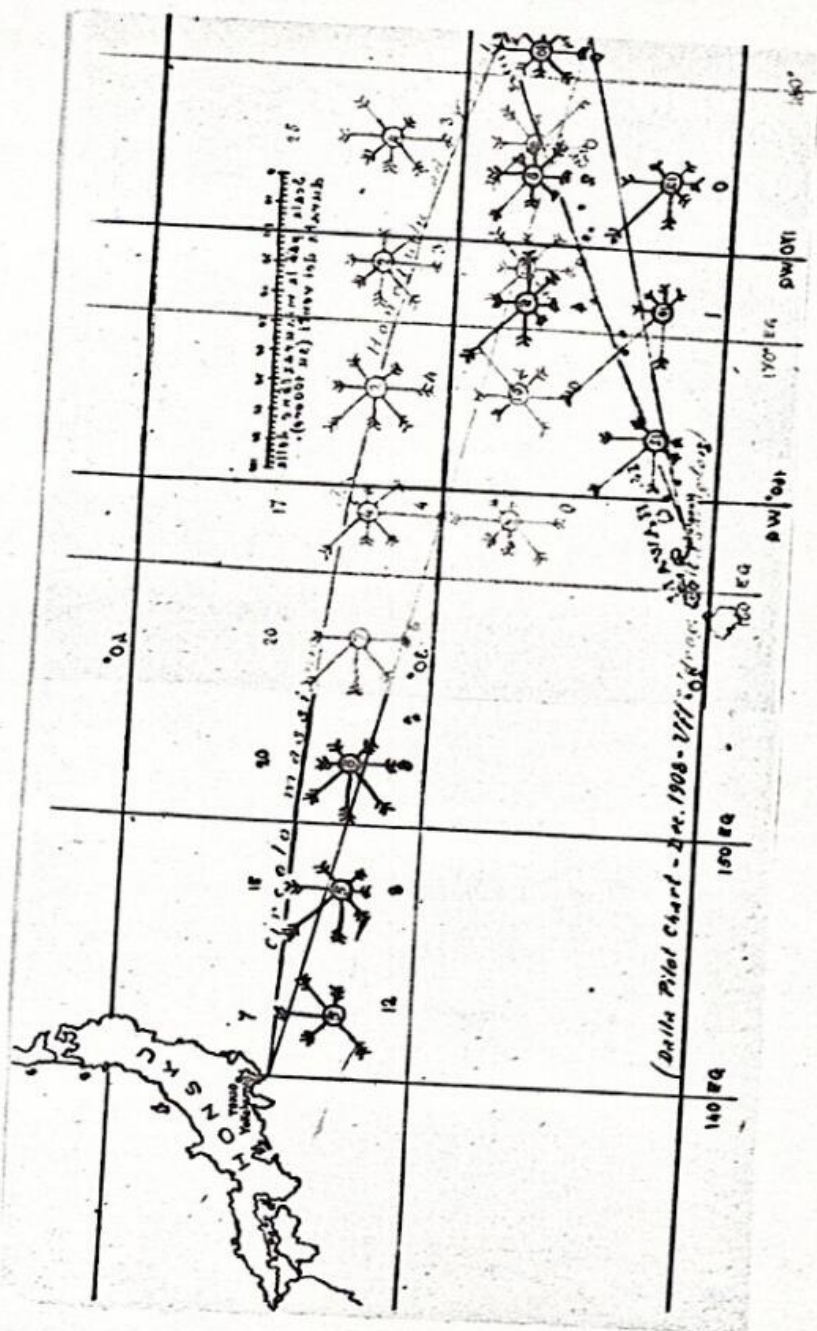
La grande base navale, in forma
piena ad Honolulu, sorgerà sui
Pearl Locks, vaste risenature, con
un unico sbocco al mare, esistente.

ta sulla scogliera Corallina, tu forrdamente di palafitte, rim mite da mure in fermento armato (180° di battuta dalle basi del Diamond Peak) -

c) Pali- (sulle alture alle spalle della citta, a circa 5 up. N.NE Salla Naval Station) Viena batteria evcutur le.

Sous in Costruzione 5 batterie, di cui uma fissa, sel mare, all'entrata di Pearl Harbor, le alte ventuali, su gli estreni SU, V, N, NE sell'isola -

La grande base nawale, in formesione ad Honolulu, sorgerà sui Pearl Locks, vaste insenature, con un unip sbot to al mare, existen



HONS U

7

12

20

(Dalla Pilot Chart-2rc. 1908- VII/ÖR

140 EQ

150/8G

20

17

TA

Ho

170 EQ

DW/OYI

15

160

tuaria dovrà essere pronta fra 5 anni.

Il Presidio dell'isola (compreso
de attualmente :

N° 1 reggim^{to} fanteria

" 2 " artiglieria da fortezza

" 1 " cavalleria

" 2 compagnie genio

" 2 regg^{ti} "National Guards"

" 1 battaglione fanteria marina

Tale Presidio militare ora pre-
sto aumentato.

Da Honolulu ad Yokohama

(26 Novembre - 13 Dicembre)

Usciti (10^a am) dal porto di Honolulu,
dirigiamo in modo da sorpassare l'iso-
la Kauai; al traverso di Rarua Pt
mettiamo in rotta per Yokohama, il
porto a cui siamo diritti; per una bre-

tuario dovrà essere proute fra 5 anni.

Il Presidio dell'isola Compreno de attualmente:

Nº1 reggimto fanteria

2 " artiglieria da fortezza

1 " Cavalleria

2 Compagnie genio

2 reggti "National guards"

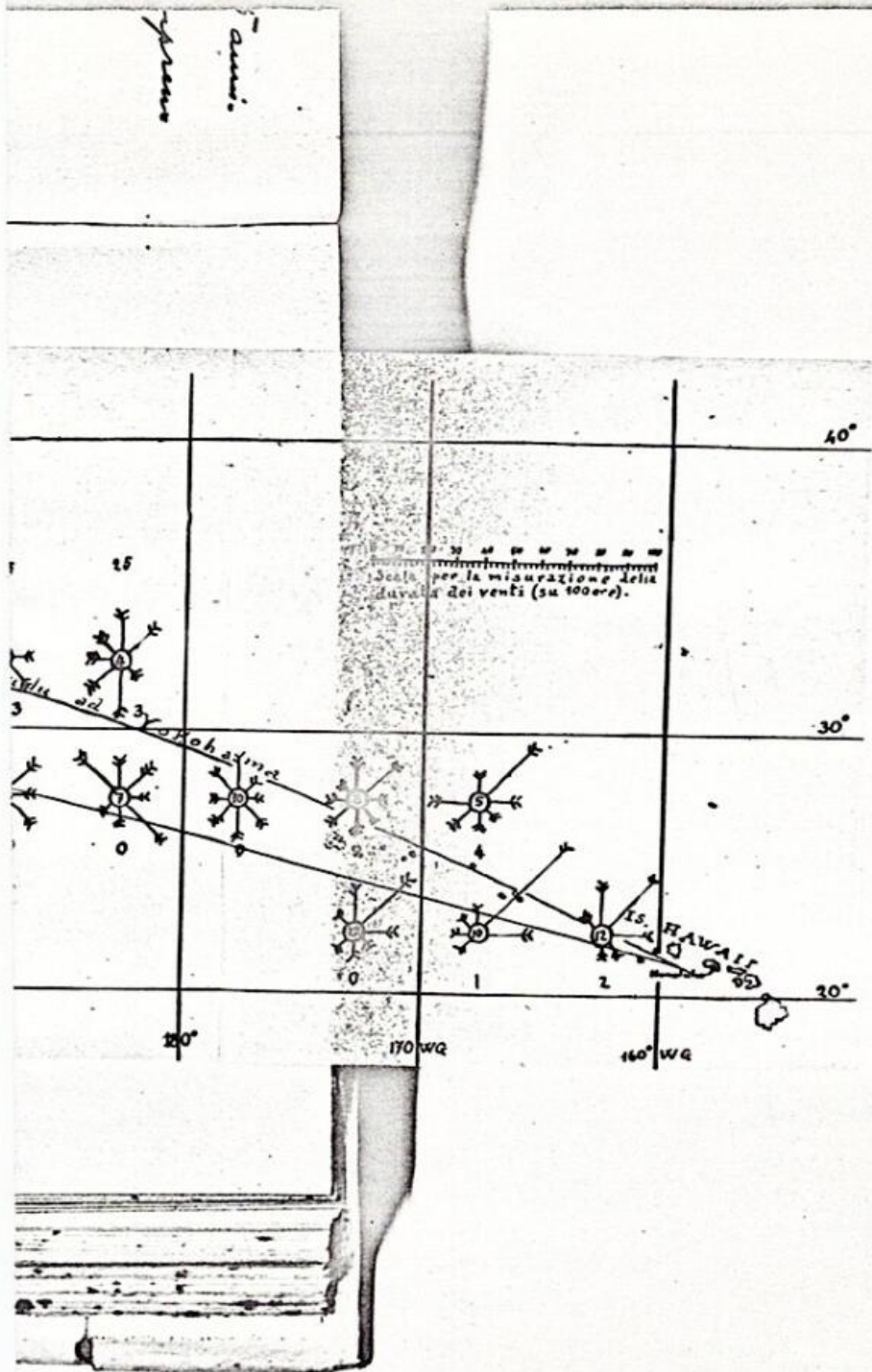
1 battaglione fanteria marina

Tale Presidio militare verrà presto aumentato.

Da Honolulu ad Yokohama

(26 Novembre - 13 Difenbre)

Hfeiti (10 am) dal porto di Honolulu, dirigiamo in modo da popolare l'isola Kauai; al traverso di Rarua Pt mettiamo in rotta per Yokohama, il porto a cui siamo diretti, per una bre



anni

yprema

Scala per la misurazione della durata dei venti (su 100 ore).

25

ad Yokohama

3

0

180°

170 WG

1

2

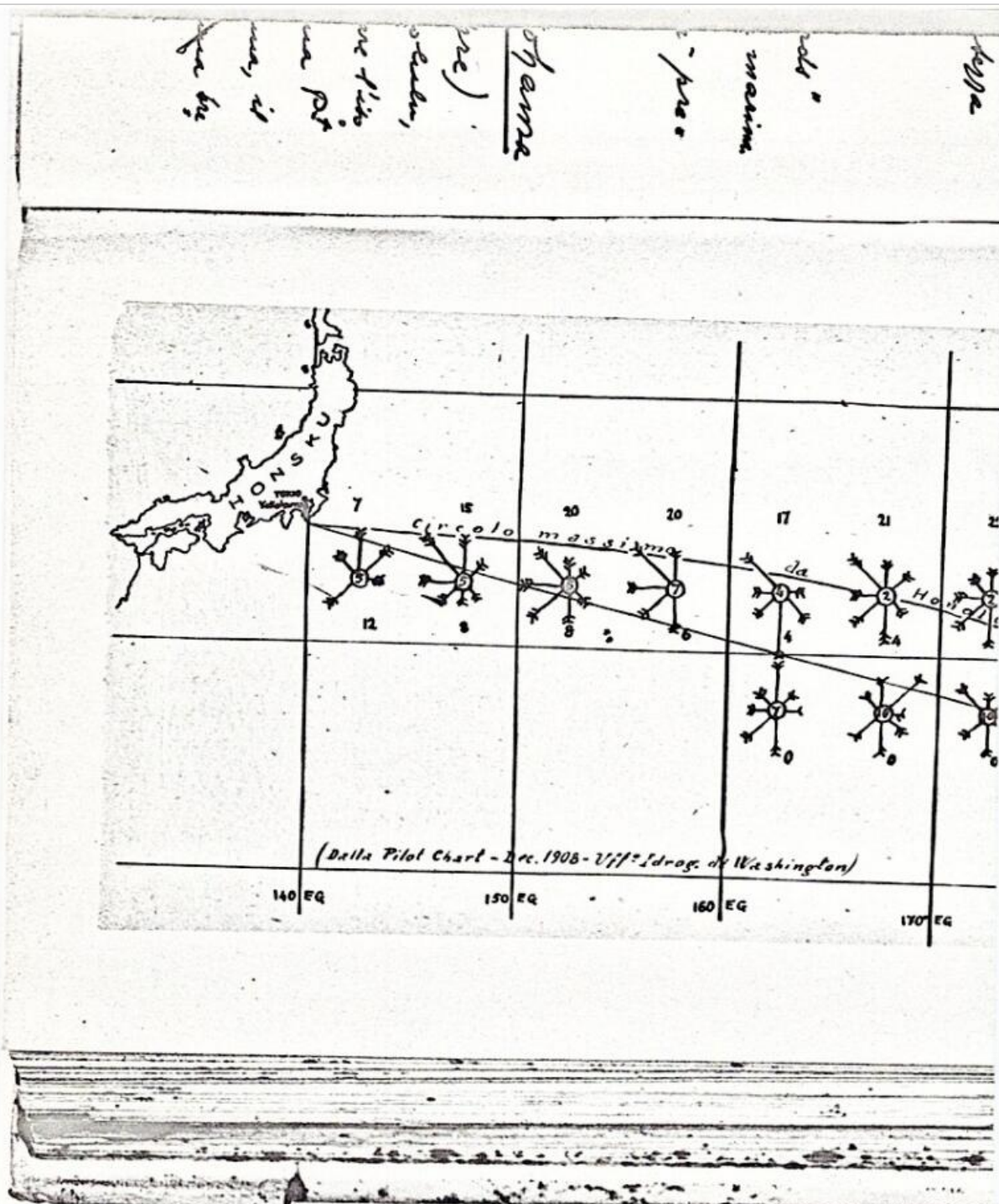
Is. HAWAII

160° WG

40°

30°

20°



Hama
ne).
o-calm,
re l'iso
ma P.S.
ma, il
fa la
HON
ds
maxima
-pre
da
12
20
circolo massima
JONSKU

7
15
20
20
17
21
24
da
HON
12
8
8
6
4
2
0
0
0
0

(Della Pilot Chart - Dec. 1908 - Uff° Idrog. di Washington)

140 EG
150 EQ
160 EG
170 EG

vento già quindi a NW, poi a N ed
infine a NE: si mantiene piuttosto
forte in questa direzione per un
paio di giorni: ne approfittiamo col
dare in vela rante e tringhetina;
seguono alcuni giorni (fino al 7 di
febbre) di navigazione senza con-
trasti, fino a che le previsioni del-
le carte mensili si avverano. Il
mattino del 7 di febbraio il barome-
tro comincia bruscamente a scem-
dere, ed il vento salta a NW, fi-
rando quindi a WNW ed aumen-
tando sempre più di intensità. Ab-
biamo incontrate le "gales" dei
portolani. Per essere sempre più
ammucati e mare e vento, il ponte
fa ridurre di velocità: il giorno
seguinte assistiamo ad uno spet-

vento gira quindi a NW, poscia a NE e infine a NE: si mantiene piuttosto forte da questa direzione per un paio di giorni: ne approfittiamo ed dare in vela randa e trinchettina; seguono alcuni giorni (fino al 7 di fembre) di navigazione senza contrasti, fino a che le previsioni delle carte mensili si avverano. Il mattino del 7 Dicembre il barometro comincia bruscamente a scendere, ed il vento salta a NW, virando quindi a WNW ed aumentando sempre più di intensità. Abbiamo incontrato le "gales" dei portolani. Per essere sempre più annientati e mare e vento, il fiume fa ridurre di velocità: il giorno seguente assistiamo ad uno spet-

se permanenza, per proseguire in
seguito per Shang-hai. A dif-
ferenza della navigazione da San
Francisco ad Honolulu, che ef-
fettuiamo per piccolo mattino,
la presente seguiamo per rotta
diretta. La rotta per piccolo ma-
tino, portandoci assai al Nord in
confronto della diretta, ci sareb-
be fatta incontrare maggiore pro-
babilità di forti venti dal Nord,
con tempo cattivo. (Vedi l'annet-
to tracciato, rilevato dalla Pi-
lot Chart). Sappiamo quindi che
la nostra navigazione incontria-
mo venti moderati da S e SE,
con mare leggermente mosso. Il

ve permanenza, per proseguire in seguito per Shang-hai. A differenza della navigazione da San Francisco ad Honolulu, che effettuammo per il circolo massimo, la presente seguimmo per rotta diretta. La rotta per circolo maggiore, portandosi assai al Nord in confronto della diretta, ci avrebbe fatto incontrare maggiore probabilità di forti venti dal Nord, per tempi calmi. (Vedi l'annesso tracciato, rilevato dalla Pilot chart) - I primi giorni della nostra navigazione incontrammo venti moderati da SE SE, con mare leggermente mosso.

II

se le macchine alla velocità normale
(80 giri = 9 km/h) si rimette in rotta;
segono 4 giorni di navigazione (al-
ma, per quanto il vento si man-
tena sempre di prova. Nel pomer-
iggio del 12 si dirige pel canale di
No. Sjima, che forge nell'estremo
della penisola chiudente il golfo di
Yokohama (alla parte di Levante: in-
ta le 3 del mattino si doppiò il capo
No - Sjima, e con fuocette rotte si
entra nel golfo di Yokohama; al-
le 8^h am. del giorno stesso (13 Gifun-
bre) siamo rimasti la litta. Dia-
mo fondo fuori del porto, in at-
tesa del permesso di entrare ed
orneggiare la nave col mastel-
lo boe. Ci viene assegnata la boe

se le macchine alla velocità normale (80 giri = 1 miglio) si rimette in rotta; seguono 4 giorni di navigazione calma, per quanto il vento si mantiene sempre di prora. Nel pomeriggio del 12 si dirige pel fanale di No. Sima, che sorge sull'estremo della penisola chiudente il golfo di Yokohama dalla parte di Levante: circa le 3 del mattino si doppia il capo No-Sima, e con successive rotti entra nel Golfo di Yokohama; alle 8h am. del giorno stesso (13 dicembre) siamo innanzi le bitte. Diamoci fonde fuori del porto, in attesa del permesso di entrare ed ormeggiare la nave ad una delle boe. Ci viene assegnata la boa

facolo / Del resto già visto nell'Offi-
cio durante alcune campagne
di istruzione nel tempo che era-
vamo allievi della R. Accade-
mia Navale) veramente inte-
ressante, quello delle furie del
l'Oceano. Le onde più alte le
stimavamo intorno ai diciinve
tri; la "Calabria", sollevata ed in-
bissata a vicenda da esse, vide
la propria vela di ibrida ridotta a ben
poche miglia allora! Finalmen-
te il maestoso spettacolo va mano
a mano scomparendo, dapprima il
vento gira a NW (8 dicembre) e
il mare si va annuovando in
conseguenza della diminuzione
della intensità di esso. Rimet.

tacolo del resto già visto nell'attentifico durante alcune campagne di istruzione nel tempo che eravamo allievi della R. Accademia Navale) veramente interessante, quello delle furie dell'Oceano. Le onde più alte le stimammo intorno ai dieci metri; la "Calabria", sollevata ed inabissata a vicenda da esse, vide la propria velocità ridotta a ben poche miglia allora! Finalmente il maestoso spettacolo va mano a mano scomparendo, dacché il vento gira a NW (8 Dicembre) e il mare si va calmando in conseguenza della diminuzione della intensità di esso. Prince.

po ed opportunità di studiare la vita,
i costumi; il carattere, le abitudini
di questo popolo, che pur serban-
do immutata buona parte delle
sue manifestazioni secolari, ha pe-
rò fatto in pochi anni un ti gran-
de cammino verso la civiltà
europea.

Dirò intanto brevemente alcune
cose sulla città giapponese che pri-
ma ho veduta: Yokohama.

Fino alla metà dello scorso seco-
lo questa città era un piccolo
insieme di abitazioni di pesca-
tori, e porto di ristretto labo-
raggio. Aperto il suo porto al
traffico internazionale, e dive-
nuta, per la sua posizione stessa,
l'approdo al Giappone dei na-

poi ed opportunità di studiare la sorte, i costumi, il carattere, le attitudini di questo popolo, che pur serbando immutata buona parte delle sue manifestazioni secolari, ha però fatto in pochi anni un gran cammino verso la civiltà europea.

Dirò intanto brevemente alcune cose sulla città giapponese che prima ho veduta: Yokohama-

Fino alla metà dello scorso secolo questa città era un piccolo insieme di abitazioni di pescatori, e porto di ristretto cabotaggio. Aperto il suo porto al traffico internazionale, e divenuta, per la sua posizione stessa, l'approdo al Giappone dei na.

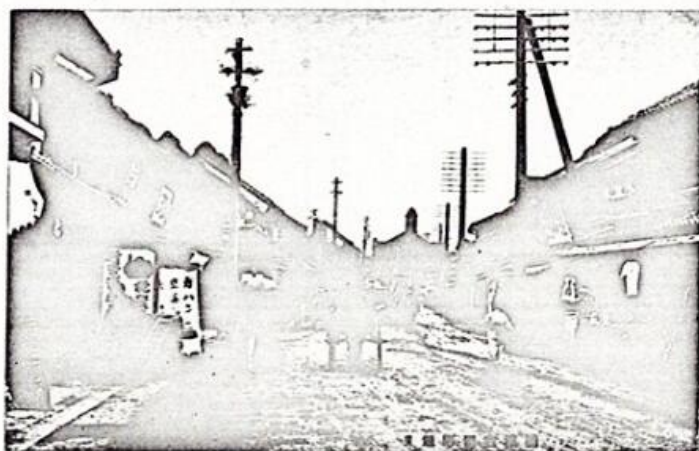
N. 9, presso la Sanità Marittima;
il mattino seguente, circa le 11,
la "Calabria" si ormeggiò a detta
boa.

Yokohama (13-19 Dicembre).
La breve permanenza della nave
in questa città non mi permise
di formarvi alcuna idea pers.
nale sul Giappone, questa na-
zione di cui tanto si parla al
fiorio d'oggi, e nella quale cre-
do si formino ora in flù e lon-
tano, e non ha quindi l'oppor-
tunità di un sereno esame to-
pra luogo, le più disparate opi-
nioni. L'orto, nelle future per-
manenze della "Calabria" nei
vari porti giapponesi, avere tem.

Nº 9, presso la Sanità Marittima; il mattino seguente, circa le 7h la "Calabria" si ormeggiò a detta boah
Yokohama (13-19 Dicembre).

La breve permanenza della nave in questa città non mi permise di formarmi alcuna idea personale sul Giappone, questa nazione di cui tanto si parla al giorno d'oggi, e sulla quale credo si formino ora in più e lontano, e non ho quindi l'opportunità di un sereno esame sopra luogo, le più disparate opinioni. Lontù, nelle future permanenze della "Calabria" nei vari porti Giapponesi, avere tem-

e non basteranno i prodotti della
terra al loro sostentamento,
vennero sempre più accentra-
dosi nelle città, ove appunto tro-
varono lavoro. Le costruzioni
importarono il sapere di indu-
strie nuove, ed Yokohama, in
poco più di mezzo secolo, diven-
ne una grande città, forse la
prima del Giappone in relazione
ai commerci. Dalle industrie in
generale. La popolazione ora 316.000

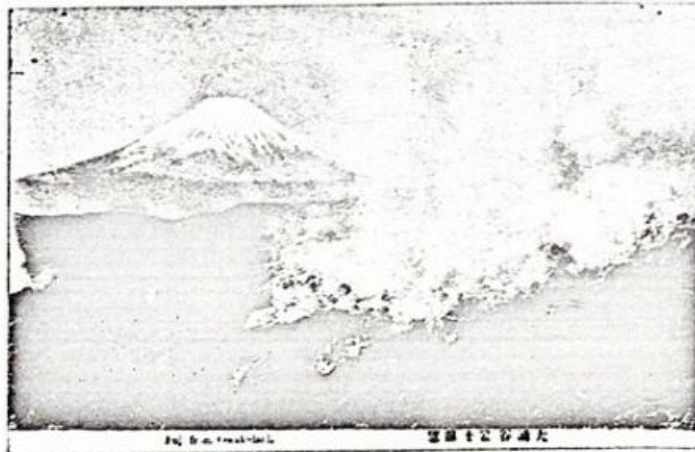


e non bastando i prodotti della terra al loro sostentamento, vennero sempre più accentrando nelle città, ove appunto trovarono lavoro. Le costruzioni importarono il nascere di industrie nuove, ed Yokohama, in poco più di mezzo secolo, divenne una grande città, forse la prima del Giappone in relazione si formarono dalle industrie in generale. Essa conta ora 326.000

viganti d'oltre oceano, Yokoha,
ma cominciò ad ingrandirsi; ve-
rie potenze straniere vi ottennero
concessioni di terreno, ove sorte-
ro quartieri europei; vi fecero fe-
ce le principali linee di naviga-
zione mondiali. Si andò così for-
mando in Yokohama il primo por-
to commerciale del Giappone. Col-
l'arrivo degli Europei, giunte fu-
re le loro civiltà; si cominciarono
a costruire le abitazioni non più
in legno, ma alla foggia nostra;
si costruirono vie nuove; si con-
giunsero le città con reti ferro-
viarie, ecc. Il lavoro manuale
è fatto sempre dai giapponesi;
Essi, crescendo sempre di numero,

vifanti d'altre oceano, Yokohama cominciò ad un grandirsi; varie potenze straniere vi ottennero lotti effetti di terreno, ove sorsero i quartieri europei; vi fecero le le principali linee di navigazione mondiali. Siando così formando in Yokohama il primo porto Commerciale del Giappone. Coll'arrivo degli Europei, giunse pure la loro civiltà; si cominciarono a costruire le abitazioni non più in legno, ma alla foggia nostra; si costruirono vie nuove; si compinsero le città con reti ferroviarie, ecc. Il lavoro manuale fu fatto sempre dai giapponesi. Essi, crescendo sempre di numero,

ferio; nessun piroscafo italiano - din-
fo le banchine del porto sorge la cit-
tà europea, non più divisa in con-
cessioni (dopo la guerra del '94); al-
le sue spalle, interdetta da nume-
rosi canali; la città giapponese
sfonda il panorama a ponente una
catena di montagne di medievale
altura, fra le quali spicca, bian-
co di neve, il Fuji-yama (il vul-
cano nazionale dei giapponesi) Sal-



foto; nessun prospetto italiano. Lungi dalle banchine del porto sorge la città europea, non più divisa in sezioni (dopo la guerra del '94); alle sue spalle, interrotta da numerosi canali; la città giapponese. Chiude il panorama a ponente una catena di montagne di mediocre altezza, fra le quali spicca, bianca di neve, il Fuji-yama il vulcano famoso nazionale dei Giapponesi.

abitanti; e la sua superficie è
assai grande. Possiede un por-
to artificiale, chiuso da due
dighe curvilinee; lo specchio
d'acqua infuso è occupato da
buc per l'ormeggio delle navi: co-
modi pontili (in legno per gran
parte) permettono l'attraccaggio
ad un considerevole numero di pi-
roscati. Varie compagnie di na-
vigazione giapponesi, fra le quali
allune (Togyo Kisen Kaisha,
la Osaka, la Nippon, ecc..) di
grande importanza, hanno in
Yokohama la testa di linea. Vi
approdano i piroscafi delle prin-
cipali compagnie di navigazione
europee, ed Americane del Paes:

abitanti, e la sua superficie è assai grande. Possiede un porto artificiale, chiuso da due dighe curvilinee; lo specchio d'acqua in flusso è occupato da boe per l'ormeggio delle navi: comodi pontili (in legno per gran parte) permettono l'attraccaggio ad un considerevole numero di piroscafi. Varie compagnie di navigazione giapponesi, fra le quali alcune (Boyio Kisen Kaisha, la Osaka, la Nippon, ecc..) di grande importanza, hanno in Yokohama la testa di linea. Vi approdano i piroscafi delle principali compagnie di navigazione europee, ed Americane del Paci-

Possiedono due tubi di lancio sott'acqua,
per siluri da cm. 45. Le loro torrette
sono di acciaio Krupp, con spessori
di $\frac{102}{38}$ al ponte corazzato, $\frac{152}{127}$
al galleggiamento, $\frac{165}{152}$ alle gran-
di artiglierie, e $127 \frac{1}{2}$ alle medie.
Hanno un raggio d'azione di $\frac{900}{2000}$
con una portata di carbo-
ne di Tonn. $\frac{900}{2000}$. Forza di im-
pulsa in IHP 25.000. Lunghezza
m. 153 - larghezza m. 21.2; immer-
sione m. 7.5-

F. H. J. J. J. J.
M. J. J. J. J.

Da Yokohama a Shang-hai
(12-24 Dicembre). La nostra per-
manenza ad Yokohama fu assai
breve; il giorno 19, circa le 15^h,
ci disombergiamo ed ripiamo dal
porto, diretti a Shang-hai, ove

Postierono due tubi di lancio sott'acqua, per siluri da cm. 45. Le loro corazzature sono di acciaio Krupp, con spessori di mm 102/38 al ponte corazzato, 152/127 al galleggiamento, 165/152 alle prora di artiglierie, e 127 mm alle medie. Hanno un raggio d'azione di mg. 7300, con una capacità di Carbone di Tonn. 900/2000 - Forza di motricità in HP 25.000 - Lunghezza m. 153 - larghezza m 21.2; immersione m. 7.5-

Il Comandante
Matamoro

Da Yokohama a Shang-hai (12-24 Dicembre) - La nostra permanenza ad Yokohama fu assai breve; il giorno 19, circa le 15h, ci disormeggiamo ed usciamo dal porto, diretti a Shang-hai, ove

le forme regolari; l'aratteristiche.
Ogni buon giapponese non man-
ca di raffigurarlo in qualunque
passaggio, in qualunque espressio-
ne più o meno arbitraria usen-
te dalla sua penna o dal suo pennel-
lo.

Durante la nostra permanenza a
Yokohama giunsero all'ancoraggio
due incrociatori corazzati nord-
americani; della squadra del Pa-
cifico; il "California" ed il "South
Dakota", dei quali riporto le principa-
li l'aratteristiche:

Varati nel '04; Dislocam^{to} Town.
14.000 - Velocità inf. 22.5-

Armamento: 4/203 - 14/152 - 20/76
12/47 - 8/37 -

le forme regolari; Caratteristiche. Ogni buon Giapponese non manca mai di raffigurarlo in qualunque paesaggio, in qualunque espressione più o meno artistica usate dalla sua penna o dal suo pennello.

Durante la nostra permanenza a Yokohama giunsero all'ancoraggio due incrociatori Corazzati nord-americani; della squadra del Pacifico; il "California" ed il "South Dakota", Sei quali riporto le principali Caratteristiche:

Varatiniel '04; Dislocamento Tonn.

14.000 - Velocità mg. 22.5-

Armamento: 4/203 - 14/152 - 20/46

12/47 - 8/37 -

di Gutzlaff, che si trova al largo Sella-
bolla Sell' estuario dello Yang-tse-
Kiang; prima questo che dovremo ri-
salire per un certo tratto per rappim-
pere Shang-hai. Circa le 18^h 30^m del
23 arriviamo Gutzlaff: si doppia
quindi North Saddle Is. ^d per pren-
dere per la notte l' ancoraggio di S.
de Saddle. Passiamo qui la not-
te, tenendo le mazzette pronte
in mezz'ora. Alle 4^h am. del 24
riprendiamo la navigazione per
risalire lo Yang-tse; alle 6^h 30^m
si avvista Bell-buoy, sulla qua-
le si dirige: imbarcato il pro-
prio, si ripale lo Yang-tse fino al-
la confluenza del Wang-poo, in-
di questo fino all' ancoraggio di

di Gutzlaff, che si trova al largo Sella sulla dell'estuario dello Jang-tse-Kiang; prima questo che dovremo risalire per un certo tratto per raggiungere Shang-hai. (circa 18h30m del 23 avvistiamo Gutzlaff: si doppia quindi North Saddler Isola per prendere per la notte l'ancoraggio di Sawdoller. Passiamo qui le notte, tenendo le macchine pronte in mezz'ora. Alle 4 am. del 24 riprendiamo la navigazione per risalire lo Jang-tse; alle 6h30m si avvista Bell-buoy. Sulle quale si dirige: imbarcato il pratico, si risale lo Jang-tse fino alla confluenza del Wang-poo, in e di questo fino all'ancoraggio di

Li attende la R.N. Puglia, che noi
dobbiamo sostituire quale nave sta-
zione in Cina. Moffati dal porto su-
guiamo un giro di bussola sulla
sinistra per la determinazione
delle deviazioni; quindi prendia-
mo ^{la} rotte opportune per refaire del
Golfo di Tokyo. Dalle 18^h 30 - alle
22^h circa siamo in vista del l'ar-
teriskio isolotto Vries, che l'aulia,
per la sua sommità, una nuvola
rotta nel cielo. Colle rotte success.
se l'osteggiamo con la più breve
sperrate, la Costa Sud di Nippon
e Shi Koku; nelle ore am. (7^h - 11^h)
del ^{di} ~~si~~ passa lo stretto ^{di Van Diemen} fra Kiusiu e le is-
le minori ~~di~~ ^{di} mette in rotta per Po-
nente vero. Questa rotta ci porta
ad atterrare sull'isolotto (galea)

Li attende la R.M. Puglia, che noi dobbiamo sostituire quale nave stazione in Cina. Infatti dal porto usciamo un giro di bussola sulla sinistra per la determinazione delle deviazioni; quindi prendiamo le rotte opportune per ripartire dal Golfo di Tokyo. Dalle 18h30- alle 22h circa siamo in vista del faro, l'isolotto Vries, che s'alza, per la sua sommità, una nuvola rotta nel cielo. Nelle rotte successive costeggiamo con la più breve sperata, la costa Sud di Nippon e Shikoku, nelle ore am. (7h- 11h) si passa lo stretto fra Kiusiu e l'isola di Van Diemen; la minoria si mette in rotta per Pò mento vero. Questa rotta ci porta ad atterrare nell'isolotto (fanale)

(56)

Shang-hai - (24 Dicembre 1909 -
- 3 Gennaio 1910)

Shang-hai, sorgente in epoche remote
sul mare (Shang-hai esprime appun-
to "fabbricata sul mare") è oggi una
ditta marina grazie al Wang-poo, che
la attraversa. Tale fiume, per quan-
to serve di Loro, è però notevole
per la sua navigabilità; lo posto-
no risalire, in condizioni normali,
fino a Shang-hai, ed oltre, men-
tre non oltrepassino i m. 6,5 di in-
versione. Il Wang-poo sbocca
nella Yang-tze-Kiang a circa 12 m.
da Shang-hai: l'imbocca del punto
di confluenza può sempre essere
superata dalla "Galea". - Sul
punto di confluenza stesso sorge la
piccola città di Woo-sung, unita
a Shang-hai da un tronco ferroviario.

Shang-hai (24 Dicembre 1909 - 3 Gennaio 1910)

Shang-hai, sorgente in epoche remote nel mare (Shang-hai esprime appunto "fabbricata sul mare") è ottima città marina grazie al Wang-poo, che la attraversa. Tale fiume, per quanto breve di corso, è però notevole per la sua navigabilità; le piroscafi possono risalire, in condizioni normali, fino a Shang-hai, ed oltre, navi che non oltrepassino i m. 6,5 di immersione.

Il Wang-poo sfocia nello Yang-tze-Kiang a circa 12 mp. da Shang-hai: la barra del punto di confluenza può sempre essere superata dalla "Calabria". Dal punto di confluenza stesso sorge la piccola città di Woo-sung, unita a Shang-hai da un tronco ferroviario.

Shang-hai: tratto di navigazione
assai interessante, ma assai dif-
ficile, tanto che si ritiene sia uno
dei tratti di fiume che danno più
da fare al corpo dei piloti. Il let-
to dello Yang-tse non è per nulla
stabile; il fondo varia notevol-
mente anche a brevi intervalli.
Data l'importanza di questa via
acquea, la più scrupolosa dili-
genza è usata nel sorvegliare i
cambiamenti di direzione e
di profondità in tale tratto di
fiume, e il pratico diventa in-
dispensabile, non solo, bensì ob-
bligatorio, a garanzia della vi-
sibilità di esso. La "Calabria" ^{non è} si af-
orza nel mezzo del Wang-poo, nel
limite fra la concessione francese e
la città cinese, in Shang-hai -

Shang-hai: Tratto di navigazione assai interessante, ma assai difficile, tanto che si ritiene sia uno dei tratti di fiume che danno più da fare al corpo dei piloti. Il letto dello Yang-tze non è più stabile; il fondo varia notevolmente anche a brevi intervalli. Data l'importanza di queste vie acqua, la più scrupolosa diligenza è usata nel sorvegliare i cambiamenti di direzione e di profondità in tale tratto di fiume, e il pratico diventa indispensabile, non solo, bensì obbligatorio, a garanzia della sicurezza di detto. La "Calabria" è stata posta nel mezzo del Wang-poo, nel limite fra la Concessione francese e la Città Cinese, in Shang-hai.

municipale, il cui capo è il delano
del corpo stesso. La più importante
delle confessioni è quella inglese: in
essa sono le vie più notevoli della ma-
terna Shanghai, il Town-Hall,
gli istituti bancari e di credito, le
agenzie delle compagnie di navigazio-
ne, le principali agenzie commer-
ciali, ecc.

Il governo italiano ha in Shang-
hai una degna sede consolare, e gli
Italiani non sono però molti, po-
ché non raggiungono il numero
di duecento. La maggior parte dei
nostri commercianti sono impiega-
ti in officina di filatura e tessitura
di seta; parecchi, venuti in Cina
dopo aver perfezionata la loro arte
in patria, occupano il posto di di-
rettori tecnici in stabilimenti di

municipale, il cui Capo è il defunto del corpo stesso. La più importante delle Confessioni è quella Inglese: in essa sono le vie più notevoli della Serme Shanghai, il Town-Hall, gli istituti bancari e di Credito, le agenzie delle società di navigazione, le principali aziende commerciali, ecc.

Il governo italiano ha in Shanghai una degna sede consolare; gli Italiani non sono però molti; poiché non raggiungono il numero di duecento. La maggior parte dei nostri connazionali sono impiegati in opifici di filatura e tessitura di seta; parecchi, venuti in Cina dopo aver praticata la loro arte in patria, occupano il posto di direttore tecnico in stabilimenti di

Per quanto riguarda l'estuario dello
Yang-tze vedi i fatti riportati in
seguito. Il porto di Shanghai è aperto
al commercio internazionale dal 1843:
a tale epoca risale pure approssima-
vamente la prima "concessione" di
terreno fatta dal governo cinese a
nazioni europee - esistono oggi a
Shanghai tre grandi concessioni:
1. Inglese, la francese e l'americana -
ognuna di esse è una vera
città indipendente come regime in-
terno, essendo regolata con pub-
blici servizi di polizia ed igiene e
con tariffe doganali stabiliti dai
governi cui la "concessione" appar-
tiene. Per quanto riguarda que-
stioni municipali in genere, chi
forma la legge è il corpo consolare,
riunito in una specie di consiglio

e. la Giappone?

Il diritto di
doverne sono
prelati alla D.
della Chiesa

Per quanto riguarda l'estuario dello Yang-tse vedi i fatti riportati in seguito. Il porto di Shang-hai è aperto al Commercio internazionale dal 1843: a tale epoca risale pure approssimativamente la prima "Concessione" liberamente fatta dal governo cinese e nazioni europee. Esistono a Shang-hai tre grandi Concessioni: 1. Inglese, la Francese e l'Americana: ognuna di esse è una vera città indipendente come regime interno, essendo regolata con pubblici servizi di polizia ed igiene e con tariffe doganali stabiliti dai governi cui la "Concessione" appartiene. Per quanto riguarda questioni municipali in genere, chi forma la legge è il Corpo Consolare, riunito in una specie di Consiglio

sorge a ponente delle Confessioni euro-
pee, ed è di per sé sola una gran cit-
tà; se pure città, e non piuttosto una
me borgo, si può denominare un
insieme l'aspetto di vecchie abita-
zioni l'opprimito con armature di
legno, molta argilla e poca calce,
generalmente lucide, e separate
da vicine ove l'odorato di noi
europei non può inverso dirsi so-
suffragato. La popolazione finese che
si incontra in questo vasto borgo, rac-
chiuso fra mafficce mura fievole-
ri; differisce da quella che circola
nelle vie delle Confessioni; in que-
st'ultima il finese ha vita del
tutto o in parte dipendente dal
nostro contatto, o modificata,
sia pure superficialmente ed in
piccola parte, dalla conseguente
assimilazione della nostra civiltà.

non piuttosto sorge a ponente delle Confessioni europee, ed è di per sé sola una gran città; se pure città, e un borgo, si può denominare un insieme caotico di vecchie abitazioni costruite con armature di legno, molta argilla e poca calce, generalmente luride, e separate da rizzare ove l'odorato di noi Europei non può davvero dirsi soddisfatto da popolazione (niese che si incontra in questo vasto borgo, racchiuso fra massicce mura fecali); si differisce da quelle che circola nelle vie delle Confessioni; in quest'ultime il fiume ha vita del tutto o in parte dipendente dal nostro contatto, o modificata, sia pure imperficialmente ed in piccola parte, dalla conseguente assimilazione della nostra civiltà.

neori; altri hanno importanti agien-
de di forniture di l'oumestibili in
genere; altri infine esercitano dei
mestieri inanimali.

Le varie l'onfessioni, largamente
fornite di trans elettrici, sono pure
interfecate da un l'onvitervele nu-
mero di l'anali formanti una l'on-
pilata rete, navigabile per piccoli pa-
si, e specialmente adatta per sam-
pans e piccole giunghie.

Singolare per l'Europa è il vedere
come il sampau serve assoluta-
mente di abitazione a migliaia e
migliaia di l'inesi; numerosissime
famiglie non hanno altro tetto che
quello, e spesso tr'apcorrono di fiume
in fiume e di l'anale in l'anale la
loro nomade vita.

La l'itta l'inese propriamente detta

nesi; altri hanno importanti aziende di forniture di commestibili in genere; altri infine esercitano dei mestieri manuali.

Le varie Concessioni, largamente fornite di trams elettrici, sono pure interfeccate da un considerevole numero di canali formanti una compilata rete, navigabile per piccoli battelli, e specialmente adatta per sampans e piccole giunche.

Singolare per l'Europa è il vedere come il sampan serve assolutamente di abitazione a migliaia e migliaia di Cinesi; numerosissime famiglie non hanno altro tetto che quello, e spesso trascorrono di fiume in fiume e di canale in canaletto la loro nomade vita.

La Città Cinese propriamente detta

una grossa folla calma, si muoveva
all'annunzio che il famoso Dai-
butsu di Kamakura. E di quan-
do in quando passa una portan-
za luffata, recante un man-
tarino impovente, od altra, tal-
le fortune e tante un paio di oc-
chi stranamente obliqui, che
annunziavano con due piccoli bar-
baramente ridotti minuscoli -
il Shang-hai la portantine vanno
però scompaendo, talché la "high
life" cinese non insegna abitare
nel quartiere europeo, ed i più rif.
chi popoli del Celeste impero l'edo-
no passo passo al modernismo
europeo. Mezzo più popolare
di col europeo, Tamina invece
il "rijunkha", specie di pacco.
La vittoria ad un posto e una sola
l'oppia di alte note fottili, che

una posa così calma, da commuovere all'ammirazione il famoso Daibutsu di Kamakura. Di quando in quando passa una portantina sfarzosa, recante un Sarino imponente, o d'altra, sale le forti e l'elegante nel paese dove stranamente obliqui; che armonizzano i due precari bar baramente ridotti minuscoli. A Shang-hai le portantine vanno però scomparendo, sicché la "high life" cinese non isdegna abitare nel quartiere europeo, ed i più ricchi figli dell'élite impero cedono passo passo al modernismo europeo. Mezzo più popolare che l'emozione, domina invece il "ricksha", specie di picco. La vittoria ad un posto e una sola coppia di alte ruote sottili, che

to; nelle ringhe di quello si trova
invece un cinese più femmineo,
dedito al piccolo commercio di for-
naitabili; alla fabbricazione di
suppellettili di uso comune, ecc...
cio che è più autore l'arabico
ricco, e la turba di bambini,
dal foderio molinettale, spordi
e lasciati, che girano serena-
mente nella periferia allineata
lungo le strade, o rigorano il
riso contenuto nella fedella ad-
perando quale mezzo prensile più
la botta che non i flaccidisti.
Ehi, che non fanno ancora rif.
filientemente adoperare; e il
gruppo, frequente ad incontrarsi;
di oberi cialtrati, avvolti in tami;
che felisti, gialli e scarlatte, e
che fumano nelle lunghe pipe in

tà; nelle vigne di quello si trova
invece un cinese più genuino,
Seduto al piccolo commercio di forn-
mestibili, alla fabbricazione di
suppellettili di uso comune, ecc...
ciò che è più ancora caratteristico,
è la turba di bambini,
dal fodino rudimentale, sporchi
e fenciosi, che gironzolano seminudite nella periferia allineata
lungo le strade, o rigogliono il
riso contenuto nella scodella ado-
perando quale mezzo prensile più
la bocca che non i classicisti,
[?], che non fanno onorato
sufficientemente adoperare; è il
gruppo, frequente ad incontrarsi;
di obesi e svelti, avvolti in teli
che felici, pralleggio scartate, e
che fumano nelle lunghe pipe in

giusto la foce del maggior fiume dell'im-
pero, che avria al suo porto gran parte
dei prodotti delle provincie dell'interno
(sete, the, droghe, ecc.), Shanghai è
diventata il vero emporio dei prodotti
dell'estremo Oriente, ed ha quale
rivale il solo porto di Hong-Kong. I
piroscafi di grande tonnellaggio non
possono risalire il Wang-poo e pren-
dere ancoraggio a Shang-hai, dove-
do arrestarsi fuori la barra di Woo-
tung, ma il traffico marittimo del-
la città cosmopolita è tuttavia enor-
me, poichè grandissimo numero
di piroscafi di medio e piccolo tonnel-
laggio possono comodamente risalire
il fiume, sul quale s'altra per-
te traffica un numero straordi-
nario di giunche, dalle vele bruno-
-rosse, foggiate come le ali di
un pipistrello: tutte le barche di

presso la foce del maggior fiume dell'interno, che avvia al suo porto gran parte dei prodotti delle provincie dell'interno (sete, thè, droghe, ecc.), Shang-hai è diventata il vero emporio dei prodotti dell'estremo Oriente, ed ha quale rivale il solo porto di Hong-Kong. I piroscafi di grande tonnellaggio non possono risalire il Wang-poo e penetrare ancoraggio a Shang-hai, dovendo arrestarsi fuori la barra di Woosung, ma il traffico marittimo della città Cosmopolita è tuttavia enorme, poichè grandissimo numero di piroscafi di medio e piccolo tonnellaggio possono comodamente risalire il fiume, sul finale d'altra parte traffica un numero straordinario di giunche, dalle vele bruno-rossastre, spiegate come le ali di un pipistrello: batte le brezze di

ven trascinata da un "coolie". A noi;
muori. Sul paese, e che non conosco.
ma con quanto pochi. L'interesse per
fa lampare il proprio paese. Nelle fies.
si povere, appare in un epistole che
un uomo trascinò alla porta, con
qualiasi tempo, e per lunghi per-
corsi, il "rijinbha", per una mer-
cede media di 10 suns (= 23 cts.
di lira ital.) - E ciò che ho detto
per "rijinbha-coolie" succede per
"coolie" in generale; la mano d'o-
pera comune è corrisposta al li-
vello con una mercede peggio che
irrisoria per un nostro basso me-
nabile operaio.
[Chiedo queste brevi impressioni
su Shanghai affermando alla sua
importanza commerciale. Situata
circa a metà della lunga costa cinese,

vien trainata da un coolie. A noi, uomini del paese, e che non conosciamo con quanto pochi centesimi può far campare il povero cinese. Sotto il sì povero, appare inconfutabile che treni alla corta, non un uomo qualsiasi tempo, e per lunghi percorsi, il "jinricksha", per una mercede media di 10 sus (= 23 cts. di lira ital.). E ciò che ho detto pel "jinricksha-coolie" succede pel "coolie" in generale; la mano d'opera comune è corrisposta al più una mercede peggio che irrisoria per un nostro bassone novale od operaio.

Chiuderò queste brevi impressioni su Shanghai accennando alla sua importanza commerciale. Situata circa a metà della lunga Costa Cinese,

La "Puglia" li attende con impazienza,
22, poiché noi dobbiamo prendere
il suo posto quale nave stagionaria
in Cina. Vengano trasferiti dalla
"Puglia" sulla "Lalabria" una settan-
tina di marinai destinati al distal-
lamento della R Marina in Peschi-
no, e viene stabilito che la "Lala-
bria" li renda a Shing-wang-
-tsao sul principio del Gennaio 1910.
Il 28 dicembre parte la "Puglia" (11⁴³⁰)
alzando la lunga fiamma del min-
patris, mentre gli equipaggi stam-
biano il saluto alla voce. Equipa-
glio del resto non molto prossimo,
poiché l'ordine ministeriale giun-
to alla "Puglia" era di raggiungere
Mogadiscio, sulla costa di Somalia,
intorno al 12 Febbraio. La "La-

La "Puglia" li attende con impazienza, poiché noi dobbiamo prendere il suo posto quale nave stazionaria in Cina. Vengono trasbordati dalla "Puglia" sulla "Calabria" una settantina di marinai destinati al distaccamento della R. Marina in Pechino, e viene stabilito che la "Calabria" rientri a Tsing-wang-tao sul principio del Gennaio 1910. Il 28 dicembre parte la "Puglia" (h 30) alzando la lunga fiamma del mio patrio, mentre gli equipaggi scambiano il saluto alla voce. Qui, il passaggio del resto non molto prossimo, poiché l'ordine ministeriale giunto alla "Puglia" era di raggiungere Mogadiscio, sulle coste di Somalia, intorno al 12 febbraio. La "Laz

navigatione che collegano l'estremo
Oriente coll'Europa, l'Australia, le
due Americhe, hanno il loro porto
principale in Shanghai. La ban-
diera predominante è quella della
Inghilterra, la potenza che cerca
sempre di avere il monopolio del
commercio in linea.

Il punto d'ancoraggio assegnato al-
la "Calabria" è in prossimità di quel-
lo della "Puglia" e un poco più a
monte, circa a livello del limite
fra la Confessione francese e la sit-
ta-linea. Si danno fondo le Sue
ancore sì che la loro longirudi-
ne rifletta secondo l'asse del fin-
ire, e si rimane con tre lunghez-
ze per parte, quarantotto propa-
il molinello s'afforco.

navigazione che l'Oceano l'Estremo Oriente dall'Europa, l'Australia, le due Americhe, hanno il loro peso principale in Shang-hai. La bandiera predominante è quella dell'Inghilterra, la potenza che cerca sempre di avere il monopolio del commercio in Cina -

Il punto d'autoraggio assegnato alla "Calabria" è in prossimità di quello delle "Puglie" e un poco più a monte, circa a livello del limite fra la Concessione francese e la città-guida. Si danno fonti le due anfore sì che la loro Longitudine rifletta secondo l'asse del fiume, e si rinnova con tre lunghezze per parte, guarnendo proprio il mulinello d'affresco.

protetto; Tonn. 4400; velocità $\text{mg. } 19$;
armamento $\text{IV. } 165$; $\text{VI. } 140$; $\text{X. } 47$;
6 da $3\frac{1}{2}$ revolver. Ha 5 tubi di lan-
cio sopraccucci. Raggio d'azione
 $\text{mg. } 4000$; capacità Ser. Carboni-
li $\frac{400}{850}$ Tonn.; forza in $\text{HP. } 8000$.
Lunghezza m. 106, larghezza m. 14,
immersione m. 6.3 - Varato nell'89.

Germaniche - Titis, sostituita, alcuni
giorni dopo il nostro arrivo Sal Yaguar,
dello stesso tipo. Loro caratteristiche:
Varate '98. Displacement Tonn. 900;
Velocità $\text{mg. } 14$ - Armamento $\text{IV. } 88$, VI
 $- 37$ - Raggio d'azione $\text{mg. } 3000$; capacità
Carbonili Tonn. 165 - Potenza $\text{HP. } 1400$.
Lunghezza m. 62, larghezza m. 9.1; immer-
sione m. 3.3 -

Nord-Americane - Dell'ancoraggio
Shanghai erano parecchie Lannoniere

protetto; Tonn. 4400; velocità mg. 19;
armamento II.15; VI.140/X-47;
6 da 37 revolver. Ha 5 tubi di lancio sopracquei - Raggio d'azione
mg. 4000; Capacità dei Carbonili
400 Tonn.; forza in HP. 8000.
Lunghezza m. 106, larghezza m. 14,
immersione m. 6.3. Varato nell'89.
Germaniche - Ittis, sostituita, alcuni
giorni dopo il nostro arrivo dal Jaguar,
dello stesso tipo. Loro caratteristiche:
Varate '98 Dislocamento Tonn. 900 ;
Velocità mg. 14 - Armamento IV-88, II
-37- Raggio d'azione mg 3000; Capacità
Carbonili Tonn. 165 - Potenza HP. 1400.
Lunghezza m. 62, larghezza m. 9.1; immersione
m. 3.3-
Nord-Americane - All'ancoraggio a
Shanghai erano parecchie cannoniere

fabbrica è ora sede del Comando Superiore
delle Forze Italiane in Cina.

Varie erano le navi. La guerra estere
ancorate a Shanghai; ma io riporto
i nomi delle principali:

Inglese - Astraea, Flora, Clis.

Le due prime ^{navi} sono due intorziatori pro-
tetti dello stesso tipo: Varate nel '93;
Tonn. 4450; mg. 20 alle prove; arma-
menti II - 152; VIII - 120; VIII - 57; 1
da 47. Tubi di lancio 4; due sopra-
e 2 subacquei. Raggio d'azione mg.
4000. Capacità - 500 tonnellate. Ton-
nell. $\frac{400}{1000}$ - Lavalli indicate 9000 -
Lunghezza m. 97.5, larghezza m. 15.1,
immersione m. 5.8 - ^(il "Flora" venne a rilevare la)
"Astraea".

Il "Clis" è una piccola cannoniera
simile al tipo "Algerine" che infor-
trammo a San Francisco l'8.

Francesi - Alger - Intorziatore

La bria è ora sede del Comando Superiore delle Forze Italiane in Cina. Varie erano le navi da guerra estere accorate a Shanghai, ma si riporto i nomi delle principali:

navi

Inglese - Astraca, Flora, Clio.

Le due prime sono due incrociatori protetti dello stesso tipo: varate nel '93; Tonn. 4450; ug. 20 alle prove; armamento II-152; VIII-120; VIII-57; 1 da 47. Tubi di lancio 4; due sopra acqua e 2 subacquei. Raggio d'azione mg. 4000. Capacità dei Carbonili Tonn. 400/1000. Cavalli indicati 9000.

Lunghezza m. 97.5, larghezza m. 15.1, immersione m. 5.8 - (Flora venne a rilevare la Astraca)

Il "Clio" è una piccola cannoniera simile al tipo "Alferine" che incontrammo a San Francisco Cal.

Francesi - Alger - Incrociatore

fra di Saut' ammiraglio) ed il Washington,
navi dello stesso tipo, le cui caratteristiche
che sono: Varate nel $\frac{12}{04}$ e $\frac{3}{55}$ rispettivamente,
Dislocam^{to} Tonn. 14.700; velocità inf. 28;
Armamento IV. 254; VII 152; XII 47; IV
37 - 4 Bubi di lancio tubacquei. forate
za al palleggiamento, inf. $\frac{127}{46}$ - Raggio
d'azione inf. 6500; Capacità dei car-
boni Tonn. $\frac{200}{2000}$ - Potenza in I.H.
23.000. Lunghezza m. 153.7; larghez-
za m. 22.2; immersione m. 8.8.

Durante la nostra permanenza rita-
larono e ridisfecero il fiume Wootang
alcune cannoniere cinesi (probabil-
mente non era forse che una sola
che faceva servizio); Dalle forme
esterne dedurrei che si tratta del
tipo Tschutai, di cui il Giappone co-
struì alla Cina, dal 906 in qua, 6

qua di Sant'ammiraglio) ed il Washington,
navi dello stesso tipo, le cui caratteristiche
che sono: Varate nel 1912 e 1913 rispettivamente,
Dislocamento Tonn. 14.700; velocità nodi 28;
Armamento IV. 254; XII 152; XII 47; IV
4 Tubi di lancio subacquei; Corazza al galleggiamento, mm 127 - Raggio d'azione miglia 6500; Capacità dei
Car-
bonili Tonn. 200/2000 - Potenza in HP.
23.000. Lunghezza m. 153.7; Larghezza m. 22.2; immersione m. 8.8.
Durante la nostra permanenza ripararono e ridifecero il fiume Woosung alcune cannoniere cinesi
(probabilmente non era forse che una sola che faceva servizio): dalle forme esterne dedurrei che si tratti
del tipo Tschutai, di cui il Giappone costruì alla Cina, dal 1906 in qua, 6

e altre navi minori; ricordero il Wil-
mington e l' Helena, navi dello stesso ti-
po. Caratteristiche per il lungo e pot-
tile fuorainolo. Dislocamento Tonn.
1400; velocità 15 mg; varate nel '95 -
Armamento VIII - 100; IV - 57; II - 37 -
Raggio d'azione mg. 3.300 - Capacità
dei Carburili Tonn. 285 - Potenza IHP.
3400. Lunghezza m. 70; larghezza m. 11;
Immersione m. 4.3 -

Uell'ancora fuori la barra di Wootung
era una divisione di due potenti in-
crociatori americani; facenti parte
della squadra che lasciò Mare Tif.⁴,
per una lunga crociera nelle acque
del Levante, qualche tempo prima
del nostro giungere a San Francisco
Cal. - brano esse il Tennessee (miss.

e altre navi minori; ricordo il Wilmington e l'Helena, navi dello stesso tipo, Caratteristiche per il lungo e potente fumaiolo. Dislocamento Tonn. 1400; velocità 15 mg; varate nel '95 - Armamento VIII-100; IV-57; II-37- Raggio d'azione mig. 3.300- Capacità dei Carburi Tonn. 285- Potenza IHP. 3400. Lunghezza m. 70; larghezza m. 11; Immersione m. 4.3-

Ancora fuori la barra di Woosung era una divisione di due potenti incrociatori americani, facenti parte della squadra che lasciò Mare Giallo per una lunga crociera nelle acque del Levante, qualche tempo prima del nostro giungere a San Francisco Cal. - Erano esse il Tennessee (incrociatore).

partenza sul fanale del Promontorio SE
della Penisola dello Shang-dung. Il
mattino del giorno 4 doppiammo lo Shang
tung ed entriamo nel Golfo del Pittuili.
Prendiamo poi rotta vera $313^{\circ}5$, avendo
per la prova l'ausoraggio di L-hing-way
tao: alle $21^{\text{h}}30^{\text{m}}$ abbiamo al traverso il
fanale del promontorio Liau-ti-shan.
Il mattino del 5, avvicinando l'au-
soraggio di Ching-xang-tao, incontria-
mo numerosissimi frammenti di ghiaccio.
cio. Ancoriamo in m. 9, ad 800 m.
L'ica Fall' estremo della peltata S.
del porto -
Si sbarcano subito i materiali de-
stinati a Peschmo, e nel pomeriggio
partono pure i militari di passag-
gio. La temperatura si mantiene
relativamente tollerabile nei primi

passerà sul fanale del Promontorio SE della Penisola dello Shantung. Il mattino del giorno 4 doppiamo lo Shantung ed entriamo nel Golfo del Pechili. Prendiamo poi rotta vera 313.5, avendo per la prora l'ancoraggio di Tsing-Wan tao: alle 21h 30m abbiamo al traverso il fanale del promontorio Lian-ti-shan. Il mattino del 5, avvicinando l'ancoraggio di Ching-wang-tao, incontriamo numerosissimi frammenti di ghiaccio. Ancoriamo in m. 9, ad 800 m. circa dall'estremo della punta S. del porto. Si sbarcano subito i materiali destinati a Pechino, e nel pomeriggio partono pure i militari di passaggio. La temperatura si mantiene relativamente tollerabile nei primi

unità, di Sil. Tom. 750, velocità 13
nug; Armamento II-120 (1a prora ed
1a poppa), e II-76. Lunghezza m. 61,
larghezza m. 9, immersione m. 2.5 -

Missione a Ching-wang-tao (2-13 Gen 1910)

Nel pomeriggio del 2 Gennaio lasciamo
l'ancoraggio di Shang-hai alla vol-
ta di Ching-wang-tao, porto nel
Nord della Cina (costa N. del golfo del
Petchili), ove sbarcheremo il perso-
nale militare destinato a Pechino,
facendogli quindi raggiungere la
destinazione a mezzo ferrovia -

Si discende il Wosung seguendo
le indicazioni del pratico, che la-
sciamo presso Bell Buoy. Si pren-
de poi rotta E vero, fino al trave-
so del Faro dell'isola Sachder, ove
si accosta per 2° vero, rotta che ci

unità, di disl. Tonn. 750, velocità 13 nodi; Armamento II-120 (a prora ed a poppa), e II-76- Lunghezza m. 61, larghezza m. 9, immersione m. 2.5-

Missione a Ching-wang-tao (2-13 Genn. 1910)

Nel pomeriggio del 2 Gennaio lasciamo l'ancoraggio di Shang-hai alla volta di Ching-wang-tao, porto nel Nord della Cina (costa N. del golfo del Petchili), ove sbarcheremo il personale militare destinato a Pechino, facendogli quindi raggiungere la destinazione a mezzo ferrovia.

Si discende il Woosung seguendo le segnalazioni del pratico, che scopriamo presso Bell Buoy - Riprendepoi rotta Evero, fino al traverso del faro dell'isola Saddler, ove s'accosta per 2° vero, rotta che ci

finis alle 8^h del 9, ora in cui il termometro
raggiunge i $-13^{\circ}2$ - Il mare torna
a coprirsi di lastre di ghiaccio di spes-
sore variabile (adolf [this]) fra i 10 e i 50
cm. La temperatura più alta durante
il giorno 9 fu di centigr. -9.8 ; durante
il giorno 10 la più bassa centigr. -14.5
(ore 8^h) e la più alta -6 (ore 16) -

La sera del 10 la nave va ad avvi-
tinare la bolla del porto, per facilitare
l'imbarko al [om] e al [altro ufficiale]
che lo accompagnò a Pechino -

Quindi (ore 20^h 30^m) si mette in rotta
lasciando l'ancoraggio - Seguendo
le rotte opposte a quelle seguite nel
venire a Ching-wang-Tao, la nave
giunge il mattino del 13 in vista
delle Saddle; la notte del 12 al 13
l'ancora la fofchia che non aveva permesso

fino alle 8h del 9, ora in cui il termometro raggiunge i $-13^{\circ},2$. Il mare torna a coprirsi di lastroni di ghiaccio di spessore variabile (ad occhio) fra i 10 e 150 cm. La temperatura più alta durante il giorno 9 fu di centigr. $-9^{\circ},8$; durante il giorno 10 la più bassa centigr. $-14^{\circ},5$ (ore 8h) e la più alta -6 (ore 16). La sera del 10 la nave va ad avvicinare la bolla del porto, per facilitare l'imbarco al Conte ed altro ufficiale che lo accompagnò a Pechino. Quindi (ore 20h 30m) si mette in rotta lasciando l'ancoraggio. Seguendo le rotte opposte a quelle seguite nel venire a Ching-Wang-Tao, la nave giunge il mattino del 13 in vista delle Saddler; la notte dal 12 al 13 l'ansa la foschia che non aveva permesso

giorni della nostra permanenza, tanto da rendere possibili esercitazioni di tiro ridotto - L'elica si scompa e ricorso permettendoci alla barca a vapore di rinverchiare il bersaglio.

Nel pomeriggio, ottenuta l'occasione dal rappresentante la "China Sugar Trading & Mining Co." proprietaria del porto di Chung-wang-tao, la nave attracca alla fustata E del molo S, ove imbarca il personale militare, proveniente da Pechino, che deve ripatriare. Il mattino dell'8 si riprende l'ancoraggio primitivo.

Dalle 16^h alle 17^h del giorno 8 il tempo cambia; si stabilisce un forte vento da ENE, e la temperatura scende subito da +2,2 (ore 16) a -7,2 (ore 24^h). L'abbassamento continua

giorni della nostra permanenza, vanno
to da rendere possibili esercitazioni
di tiro ridotto. Velivoli scompai
rifocus permettendo alla barca a
vapore di rimorchiare il bersaglio.
Nel pomeriggio, ottenuta concessione
dal rappresentante la "China Engi-
neering & Mining Co" proprietaria
del porto di Ching-wang-Tao, la na-
ve attracca alla banchina del molo 3,
ove imbarca il personale militare,
proveniente da Pechino, che deve rim-
patriare. Il mattino dell'8 si ri-
prende l'ancoraggio primitivo.
Dalle 16h alle 17h del giorno 8 il tem-
po cambia; si stabilisce un forte ven-
to da ENE, e la temperatura scen-
de subito da +2,2 (ore 16) a -7,2
(ore 24). L'abbassamento continua

lascia l'ancoraggio alla volta di
Pinsod Sound, ove rimarrà una
dozzina di giorni per lo sviluppo
delle esercitazioni di tiro e lancio.
Seguendo le indicazioni del pilota
si discende il Wang-poo, quindi lo
Yang-tze a 7 mg. fuori la barra di
Wootung, e a $\frac{1}{2}$ mg. circa NE Tell'as-
se del canale, si prende ancoraggio per
la notte, l'ansa la forte nebbia.
Il mattino seguente, diradata la
nebbia, si salpa e si continua a ridi-
scendere lo Yang-tze. Con notte
varie si passa fra le isole Parkery,
si avvistano quindi le isole But-
tow, Briport, ed il canale dell'isola
Tongting. Alle 21^h si prende anco-
raggio nel Pilvar 216,5 del cana-
le di Tong-ting, a mg. 16.5 da esso.

Lascia l'ancoraggio alla volta di Pinrod Sound, ove rimarrà una dozzina di giorni per lo sviluppo delle esercitazioni di tiro e lancio.

Seguendo le indicazioni del pilota si discende il Wang-poo, quindi lo Yang-tze: a 1 migl. fuori la barra di Woosung, e a $\frac{1}{2}$ mg. circa NE Sell's, se del Canale, si prende ancoraggio per la notte, a causa della forte nebbia.

Il mattino seguente, diradata la nebbia, si salpa e si continua a indipendere lo Yang-tze. Con rotte varie si passa fra le isole Parker, si avvistano quindi le isole Butt, Gripod, ed il fanale dell'isola Bongting. Alle 21h si prende ancoraggio nel Rilievo 216;5 del fanale di Tong-ting, a imp. 16.5 da esso.

so osservare, e non avendo quindi un
punto su cui poter atterrare, si eleggo-
no alcuni scandagli. Si dirige su
Fairway buoy, in prossimità della
quale si imbarca il pratico: circa
le 14^h la nave si affaccia a Shanghai;
in corrispondenza del limite fra la
Confessione francese e la città cinese,
restando con tre lunghezze per lato,
e guarnendo lascia il molinello -

Shang-hai (13 Gen. - 15 Febr.)

Questa seconda permanenza a
Shang-hai non presenta nulla
di notevole, se si eccettui un fat-
to luttuoso, la morte di un fan-
noniere (20 Gen.), avvenuta per
febbre tifoidea -

Alle 15^h del 15 febbraio la nave

so osservare, e non avendo quindi un punto su cui poter atterrare, si eseguono alcuni scandagli. Si dirige su Fairway buoy, in prossimità della quale si rimbarca il pratico: Circa le 14^h la nave si afforza a Shanghai; in corrispondenza del limite fra la Concessione francese e la Città cinese, restando con tre lunghezze per lato, e riarmando poscia il molinello.

Shang-hai (13 Genn. - 15 Febr.)

Questa seconda permanenza a Shanghai non presentò nulla di notevole, se si eccettui un fatto luttuoso, la morte di un cannoniere (20 Genn.), avvenuta per febbre tifoidea.

Alle 15^h del 15 Febbraio la nave

batteria fuoco parziale a comando
e poi fuoco parziale a volontà (Ber-
saglio doppio, a minor{ho della
barca a vapore) - La sera del 23 si
eseguono tiri ridotti con mille lu-
minee (bersaglio a minor{ho) -
Durante questo periodo si fanno
esercitazioni di combattimento,
lance armate in guerra, compa-
gnia da sbarco ed artiglieria da
sbarco (che eseguono i tiri prescritti),
immersione dei palombari, voga
con tutte le imbarcazioni.

Il mattino del 24 la nave lascia
l'ancoraggio ed esegue i lanci di
siluri (2 per lato) contro bersaglio
a minor{ho della barca a vapore,
quindi riprende l'ancoraggio.

Il mattino del 26 la nave la =

batteria fuoco parziale a comando e poi fuoco parziale a volontà (Bersaglio doppio, a rimorchio della barca a vapore). La sera del 23 si eseguono tiri ridotti con mire luminose (bersaglio a rimorchio).

Durante questo periodo si fanno esercitazioni di combattimento, lance armate in guerra, compariva da sbarco ed artiglieria da sbarco (che eseguiva i tiri prescritti), immersione dei palombari, voga con tutte le imbarcazioni.

Il mattino del 24 la nave lascia l'ancoraggio ed esegue 4 lanci di siluri (2 per lato) contro bersaglio a rimorchio della barca a vapore, quindi riprende l'ancoraggio.

Il mattino del 26 la nave la =

forte vento da NNW per tutta la notte:
malchine pronte. Il mattino del
17 si salpa e si dirige per Nimrod
Sound. Si prende ancoraggio alle
11^h nel punto determinato dai ril.
vannetti veri: Parker P^E 62°; Adam
P^E 82°; Right P^E 231,5-

Nimrod Sound (17-28 febbraio)

In questa baia spaziosa e rela-
tivamente deserta si svolge un com-
pleto programma di esercitazioni,
non sempre favorite dalle condi-
zioni del tempo.

Si eseguirono giornalmente, si-
nelle ore am. che in quelle pm.
l'ora facientemente collo stato del
tempo, tiri ridotti da 25 m/m,
eseguendo coll'una e coll'altra

forte vento da NNW per tutta la notte: mattine pronte. Il mattino del 17 si salpa e si dirige per Nimrod Sound. Si prende ancoraggio alle 11 nel punto determinato dai rilievi. Rilevamenti veri: Parker P 62°; Adam P 82°; Bight P 231;5-

Nimrod Sound (17-28 febbraio)

In questa baia spaziosa e relativamente deserta si svolge un completo programma di esercitazioni, non sempre favorite dalle condizioni del tempo. Si eseguirono giornalmente, sia nelle ore am. che in quelle pomeridiane, compatibilmente con lo stato del tempo, tiri ridotti da 25 upm! eseguendo con l'una e con l'altra.