

Il mattino del 27 si lascia nuovamente l'ancoraggio, ed in prossimità dello scoglio Ginter si effettuano i tiri normali. Si riprende ancoraggio nel Ninrod Sound, nel punto determinato Das Rile,amenti veri: Isola di Mezzo 230°; Barren P^e 349°, David H^e 76°.

Da Ninrod Sound a

Nagasaki (28 febr. - 2 Marzo)

Il mattino del 28 la nave lascia il Ninrod Sound alla volta di Nagasaki: alle 14^h 48^m ha al traverso l'isolotto Tong-Ting - nulla di notevole durante la navigazione: il mattino del 2 (ore 5^h 38^m), in vista del fanale di Shimono-Koshiri, si

Il mattino del 27 si lascia uno, veramente l' ancoraggio, ed in prossimità dello scoglio Binker tireltinans à tiri normali. Si riprende ancoraggio nel Nimrod Sound, nel punto acernisato das Rile vermenti veri : Isola di Merz0 230; Barsen P 349° David 4d fr

Da Niinrod Sound a Nagasaki (28 febr. - 2 Marzo)

Il mattino del 28 la nave la = fia il Minrod Sound alla volta di Nagasaki. alle 14448" ha al traverso l'isolotto Toug-Ting - hulla di notuole durante la navigazione: il mattino del 2 (ore 5438), in vista del faranall di Shumons - Kosthiri, si

fa' nuovamente l'ancoraggio ed
si va dal Minrod Sound, dirigendo,
attraverso il Mupi-Shan Chan-
nel, a circa 2 mig. ^{NE} dallo scoglio
Shu-Shan. Si ancora un bersaglio
N. 8 e si annuncia una lancia for-
nita di "pollaio" per la verifica
degli parti. Allontanata la na-
ve di circa 3600 m. dal bersaglio
si prende ancoraggio e si eseguo-
no 7 colpi (4 da 120 mm e 3 da
152 mm) per la determinazione del
raggi. Quindi si salpa e si al-
za la lancia: nel pomeriggio si
eseguono tiri normali delle due
batterie: alle 15^h 30^m si falpa il
bersaglio e si ritorna all'anco-
raggio.

Si nuovamente l'ancoraggio ed si Nimrod Sound, dirigendo, attraverso il Mupi-Shan Channel, a circa 2 miglia NE dallo scoglio Shu-Shan. Si ancora un bersaglio N° 8 e si ammaina una lancia fornita di "pollaio" per la verifica delle parti. Allontanata la nave distante circa 3600 m. Dal bersaglio si prende ancoraggio e si eseguono 7 colpi (4 da 120 mm e 3 da 152 mm) per la determinazione dei regimi. Quindi si salpa e si alza la boa: nel pomeriggio si eseguono tiri normali dalle due batterie: alle 15h 30m si salpa il bersaglio e si ritorna all'ancoraggio.

Deshima, piccolo borgo presso Nagasaki.
La città ebbe nel periodo seguente
una notevole importanza, perchè rap-
presentava come un anello di congiun-
zione tra l'impero del Sole Levante
ed il mondo europeo: i Giapponesi
desiderosi di conoscere la lingua,
i libri, gli affari degli uomini
bianchi dovevano venire a Nagasa-
ki. Dal 1858 in poi, aperti i prin-
cipali porti giapponesi al traffico
internazionale, Nagasaki non per-
dette però importanza; in questi ul-
timi anni specialmente si allar-
garono i limiti della città, e ne
aumentò grandemente la popola-
zione (80000 ab. nel 1894, 160000
nel 1904). I bianchi residenti so-
no circa 500.

Deshima, piccolo borgo presso Nagasaki. La città ebbe nel periodo seguente una notevole importanza, perché rappresentava come un anello di congiunzione tra l'impero del Sole levante ed il mondo europeo: i Giapponesi desiderosi di conoscere la lingua, i libri, gli affari degli uomini bianchi dovevano venire a Nagasaki. Dal 1858 in poi, aperti i principali porti giapponesi al traffico internazionale, Nagasaki non perse però importanza; in questi ultimi anni specialmente si allargarono i limiti della città, e ne aumentò grandemente la popolazione (80000 ab. nel 1894, 160000 nel 1904). I bianchi residenti, non circa 500.

dirige per Nagasaki bay. L'ora
le ore 13^h si entra nel porto di
Nagasaki e si prende ormeg-
gio nella boa N° 9, nella parte
nord del porto.

Nagasaki (2-13 Marzo) -

È il porto giapponese cui appro-
darono le prime navi straniere cir-
ca 330 anni or sono, e quello cui
fu rivolto da tale epoca in poi
il commercio europeo. Nel 1637
un eccidio di cristiani ebbe luo-
go a Nagasaki e nella vicina Mori;
furono espulsi gli stranieri dalla
città, e si lasciò ai soli Olandesi
il diritto di commerciare col Giap-
pone, ma furono essi confinati a

dirige per Nagasaki bay. Circa le ore 13h si entra nel porto di Nagasaki e si prende ormeggio sulla boa No 9, nella parte nord del porto.

Nagasaki (2-13 Marzo) -

È il porto giapponese cui approdarono le prime navi straniere circa 330 anni or sono, e quello cui fu rivolto da tale epoca in poi il commercio europeo. Nel 1637 un eccidio di Cristiani ebbe luogo a Nagasaki e nella vicina Mogi; furono espulsi gli stranieri dalla città, e si lasciò ai soli Olandesi il diritto di commerciare col Giappone, ma furono essi confinati a

quartiere europeo è situata lungo il
mare, a Sud della Città giappo-
nese.

Il porto non è fornito di canali,
né di opere che permettano alle navi di dist.
traccarsi; esse devono prendere au-
coraggio o ormeggiarsi alle boe.

Nagasaki, cui fanno fealo tutti i
piroscafi transoceanici, è uno dei
luoghi che attirano più forestieri
in Giappone.

Un notevolissimo stabilimento
industriale sorge sulle rive op-
poste alla Città, il Cantiere Na-
vale "Mitsui Bishi", del quale di-
rò due parole, perché è quello
di maggiore potenza che esista
finora in Giappone, non solo, ma
in tutto l'Oriente. Fu fondato

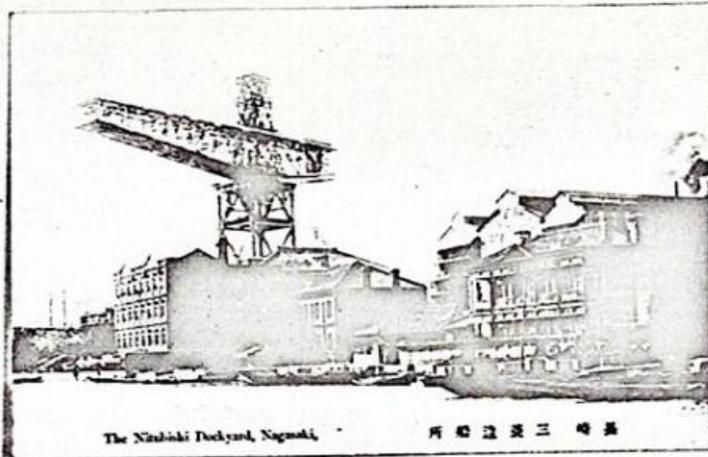
quartiere europeo è situato lungo il mare, a Sud della città giapponese.

Il porto non è fornito di banchi, né che permettano alle navi di attraccarsi; esse devono prendere ancoraggio od ormeggiarsi alle boe. Nagasaki, cui fanno scalo tutti i piroscafi transoceanici, è uno dei luoghi che attirano più forestieri in Giappone.

Un notevolissimo stabilimento industriale sorge sulla riva opposta alla Città, il Cantiere Navale "Mitsui Bishi", del quale dirò due parole, perché è quello di maggiore potenza che esista finora in Giappone, non solo, ma in tutto l'Oriente. Fu fondato

La città, tenendo presente che ha avuto
contatto cogli Europei; può dirsi
abbia mantenuto abbastanza intatto
il proprio carattere giapponese. Sorge
nella riva di Levante di una baia
lunga e stretta (in media larghezza
lunga m. 3 circa) chiusa fra alte col-
line ricoperte di verdi topaglie; la
parte giapponese è disposta in pianu-
ro che nelle alture. La parte in
piano si estende lungo la riva del
mare; la attraversa una via ove
si trovano i negozi principali (no-
tevoli quelli di porcellane ed oggetti
artificiali giapponesi); la parte
che si estende sui fianchi delle
alture è costituita da piccole ab-
itazioni: qua e là, in posizione
notevole, sorgono i templi. Il

La città, tenendo presente che ha antico contatto cogli europei; può dirsi abbia mantenuto abbastanza intatto il proprio carattere giapponese. Sorge sulla riva di levante di una baia lunga e stretta (in media larga 300m, lunga m. 3 circa) chiusa fra alte colline ricoperte di verdi boscaglie; la parte giapponese è disposta sì in piano che sulle alture. La parte in piano si estende lungo la riva del mare; la attraversa una via ove si trovano i negozi principali (notevoli quelli di porcellane ed oggetti artistici giapponesi): la parte che si estende sui fianchi delle alture è costituita da piccole abitazioni; qua e là, in posizione notevole, sorgono i templi. Il



eto lantiere, il cui ultimo "reford"
è stato la costruzione completa
del "Chino Maru", profcato di
21 000 Tonn. di disloamento, con
macchine a turbina, che gli
impressero una velocità di mg.
21 alle prove. Fra le navi da guer-
ra costruite in questo lantiere è
il "Mikasa", oltre a parecchie na-
vi minori. Oltre che lantiere di
costruzione è pure lantiere di

The Nitubishi Nockyard, Nagasaki, [] [] [] [] [] [] Questo cantiere, il cui ultimo record è stato la costruzione completa del "Chiyo Maru", piroscrafo di 21000 tonn. di dislocamento, con macchine a turbina, che gli impressero una velocità di nodi 21 alle prove. Fra le navi da guerra costruite in questo cantiere è il "Mikasa", oltre a parecchie minori. Oltre che cantiere di costruzione è pure cantiere di

dal governo nel 1876 ed ebbe tutti
ingegneri olandesi. La prima nave
che lanciò in mare, e che fu pure
la prima costruita in Giappone
su disegni europei; fu un piroscafo
in legno di 1300 tonn. Si dis-
collocò. Nel 1877 il cantiere fu
attuato dalla Compagnia Mitsui
Bishi di Tokyo, che lo sviluppò
ed ingrandì, fornendolo delle of-
ficine e dei macchinari necessa-
ri per la costruzione di navi in ferro.
Eol progresso degli studi tecnici in
Giappone, furono eliminati gli in-
gegneri stranieri; buona parte
dei migliori psicofici della ma-
rina mercantile giapponese spo-
no ora, su disegni propri; la que-

dal governo nel 1856 ed ebbe tutti ingegneri olandesi. La prima nave che lanciò in mare, e che fu pure la prima costruita in Giappone su disegni europei; fu un piroscampo, fatto in legno di 1200 tonn. di dislocamento. Nel 1877 il Cantiere fu assunto dalla compagnia Mitsu Bishi di Tokio, che lo sviluppò e si espanse, fornendolo delle officine e dei macchinari necessari per la costruzione di navi in ferro. Col progresso degli studi tecnici in Giappone, furono eliminati gli ingegneri stranieri; buona parte dei migliori piroscampi della marina mercantile Giapponese escono ora, su disegni propri, da un

Nagasaki alla volta di Faseho, piazz
ze militari merittine situate sul
lato di ponente della stessa isola di
Kiusiu, a circa 45 my. da Nagasaki.
L'autorizzazione per poter visitare ta
le località ci pervenne in seguito do
manda fatta al governo giapponese
dal nostro ambasciatore.

La breve navigazione fu lampante
in circa 5 ore; un ufficiale giappo
nese venne ad incontrarci fuori
la rada, pilotandoci poi nell'en
trate.

Faseho (13 - 16 Marzo)

La "Calabria" fu assegnata la
boa No 3.

Faseho conta circa 70 mila ab.
stanti, ma è puramente una base

Nagasaki alla volta di Saseho, piazza militare marittima situata sul lato di ponente della stessa isola di Kiushiu, a circa 45 mig. da Nagasaki. L'autorizzazione per poter visitare le località ci pervenne in seguito a domande fatta al Governo giapponese dal nostro ambasciatore. La breve navigazione fu compiuta in circa 5 ore; un ufficiale giapponese venne ad incontrarci fuori la rada, pilotandoci poi nell'entrata. Saseho (13-16 Marzo) della "Calabria" fu assegnata la boa N° 3. Saseho conta circa 70 mila abitanti, ma è puramente una base

riparazioni, e possiede tre bacini delle
dimensioni seguenti:

N° 1 - lunghezza. 523 ft. largh. d'entrata 83 ft -
N° 2 - " " 371 " - " " 66 " -
N° 3 - " " 722 " - " " 96½ " -

Profondità ad alta marea rispet-
tivamente ft 26½, 22, 34½. Possiede

di più un patent slip per navi
che non oltrepassino le 1000 tonne
in dislocaimento, e un pirofero
di 712 tonne. Costruito per ope-
razioni di salvamento.

Gli operai addetti al cantiere so-
no circa 5600.

Nagasaki - Sascho (13 Marzo)

Il mattino del 13 lasciamo

riparazioni, e possiede tre bacini delle

dimensioni seguenti:

No 1. lungh. matt. 523 ft- largh S'entrata 83 ft -

No 2. . . 371 . . 66 -

No 3. . . 722 . . 96½ -

Profondità ad alta marea rispet. tiramento ft 26½, 22, 34½. Potte di pure un patent slip per navi.

che non oltrepassino le 1000 tonn. in dislocamento, e un piroscrafo di 712 tonn. Costruito per ope-razioni di salvamento.

Gli operai addetti al cantiere sono circa 5600.

Nagasaki- Sasebo (13 Marzo)

Il mattino del 13 lasciamo

L'ordine Lane, durante la guerra Russo-
Giapponese, a Laseho le navi che
vassero costantemente quanto loro ser-
correvano per riparazioni, e come a La-
seho (ed a Kure) fosse organizzato quel
servizio rifornimenti, vettovaglie, ecc.,
che funzionò perfettamente per un
lungo tempo, destando l'ammira-
zione degli intenditori.

La rada ha l'asse approssimativa-
mente per N-S, e la bocca a Sud;
misura circa 1000 m. di lunghezza,
e per poco più di 100 m. di larghezza
media; è chiusa fra alte monta-
gne che lasciano uno spazio piano
lungo le rive di un piccolo fiume
che sbocca nel lato NE della
rada. Sulla riva sinistra del

Lordero Lome, durante la guerra Plus so- Giapponese, a Saschs le navi tro, vassers (ostantemente quanto
lorose, correve per riparazioni, e cove a schoeda Kure) fosse organisato quel servizio rifornimenti,
vettovaglie, ecc, The funzione perfectamente per sr. bumps sempo, destands l'ammira. gione degli
intenditori. La rada ha l'ane approccinatioa. evente per NS, 1 la bocca a Sud; misure cirse ing. l e 14 di
lungher- za per poco più di mp. 1 di larghezza. media; è chiusa fra alte monta: que che lapiano mo spazio
piano lungo le rive di un piccolo fiu z me che sbosce nel lato NE Sella randa-Sulle rive tinithe del

navale, essendo porta chiusa al commercio. Gli unici rilievi che esistono della rada sono posseduti dalla marina da guerra giapponese; le forte inglesi che comprendono Sascho sono di tale forza, che tutta la rada non si rappresenterebbe una superficie minima. Non presentando la città nulla di interessante, tratterò unicamente della base navale.

La Base Navale di Sascho -

Forse sulle rive della rada sono erime, occupandole quasi completamente: non dirò della importanza che essa ha per la difesa nazionale del Giappone, poiché la sua posizione stessa lo dà a vedere; n:

navale, essendo porto chiuso al commercio. Gli unici rilievi che esistono sulla rada sono posseduti dalla marina da guerra giapponese; le carte rilevati che comprendono la base sono di tale scala, che tutta la rada non può essere rappresentata una superficie minima. Non presentando la città nulla di interessante, tratterò unicamente della base navale-

La Base Navale di Sasebo -

Forze sulle rive della rada omonima, occupandole quasi completamente: non dirò della importanza che essa ha per la difesa nazionale del Giappone, poichè la sua posizione stessa lo dà a vedere; si

fiume sorge il paese di Sascho; tal
la parte opposta l' Arsenale. L'entra-
ta a Sascho non presenta difficoltà;
è priva di pericoli, se si eccettui
una foce diroccata prolungantesi per EW
e circondata da un secco che si esten-
de per N-S, ed è segnalato da un
de rosso. Quanto alle opere di for-
tificazione sparse sulle alture, ben
poco ci fu possibile vederne, e ri-
sengo che siano costituite per la
massima parte in batterie a
scampata.

L'ancoraggio per le navi è dispo-
sto in fondali medi di m.

come segue:

Navi di gran tonnellaggio - 3 re linee

fiume sorge il paese di Saschaj. Sal la parte opposta l'Arsenale. L'entrata a Sascho non presenta difficoltà; è esente di pericoli, se si eccettui una scogliera prolungantesi per e circondata da un secco che si estende per N-S, ed è segnalato da macchie rosse. Quanto alle opere di fortificazione sparse sulle alture, ben poco ci fu possibile vederne, e ritengo che siano costituite per la massima parte da batterie a scomparsa.

L'ancoraggio per le navi è disposto in fondali medi di m. come segue:

Navi di gran tonnellaggio - 8re linee

Depositi carbone

Arta Nuova

Secco

Molo in costruzione

N.B. La maggior parte di questi depositi sono di grandezza tale da queste consistere la principale mare che che non si possa più lavorare.

Depositi Carbone

Nuovi

Bacini

Paese

di

Saseho

Magazzini Officine

Baraccamenti

ARSENALE

SASEHO - 1910 -

Scala m:

Bacini

in esercizio

Non molto curvilineo, lungo circa
400 m., la cui corda corre da NNE
a SSW, ed appunto poco ad E. del
la foce del fiume, chiude con
altro molo, ora in costruzione,
un bacino acqueo che pare desti-
nato ad ancoraggio ed attracco-
gio del naviglio silurante.

Da tale punto verso W la costa è
più in parte banconata, e lo sarà
in breve completamente, fino in
prossimità delle officine.

- Della Fortezza della quale fum-
mo trattati dalle autorità milite-
ri e dagli ufficiali giapponesi in
generale durante la nostra per-
manenza in Sasebo, fece rifcon-

Non modo curvilineo, lungo circa 400 m., la cui corda corre da NNE a SSW, ed uscente poco ad E della foce del fiume, chiude con altro molo, ora in costruzione, un bacino acqueo che pare destinato ad ancoraggio ed attraccaggio più del naviglio silurante.

Da Tale punto verso W la Costa è già in parte banchinata, e lo sarà in breve completamente, fino in prossimità delle officine.

- Della cortesia della quale fummo trattati dalle autorità militari e dagli ufficiali giapponesi in generale durante la nostra permanenza in Sascho, fece riscon

di boe, disposte per EW ad un inter-
vallo relativamente piccolo (m. 250
ad offitio); L'ultima linea ha 4 boe,
a distanza di poco superiore ai m.
220.

Navì di medio tonnellaggio - Una linea
di boe interna alle predette, ad in-
tervallo dalle più interna di essa
pari al precedente; distanza fra
boe e boe non superiore ai m. 200.

- Altra boe per navi di medio ton-
nellaggio mi è parsa la c. (V. Schizzo).

Per Lanciatorpediniere e Torpediniere.

Varie linee di boe, sistemate nella
parte NE della rada, ad inter-
vallo e distanza che giudicai pari
alle metri dei sopra detti.

di boe, disposte per EW ad un intervallo relativamente piccolo (m. 250 ad offesa); ciascuna linea ha 4 boe, a distanza di poco superiore ai m. 220.

Navi di medio tonnellaggio - Una linea di boe interna alle predette, ad intervallo dalla più interna di esse pari al precedente; distanza fra boe e boe non superiore ai m. 200.

Altra boe per navi di medio tonnellaggio mi è parsa la 1. (V. Schizzo).

Per Cacciatorpediniere e Torpediniere.

Varie linee di boe, sistemate nella parte NE della rada, ad intervallo e distanza che giudicai pari alla metà dei sopra detti.

78

ti ed il palazzo del Fernando della
piazza; più a ponente si seguono vari
grandi fabbricati adibiti ad uso di
magazzini, quindi le officine (for-
derie, macchine utensili, ecc; que-
sto in una parola è necessario ad
un arsenale di riparazioni di gran-
de potenza). Seguono finalmente
i bacini di Larenaggio; tre sono
in azione, e tre in costruzione: i
primi misurano ad oltreo circa
m. 150 di lunghezza; gli altri tre,
che saranno pronti fra breve, so-
no maggiori; il più grande mi-
surerà approssimativamente ft.
700 di lunghezza, 90 di larghezza,
30 di profondità.

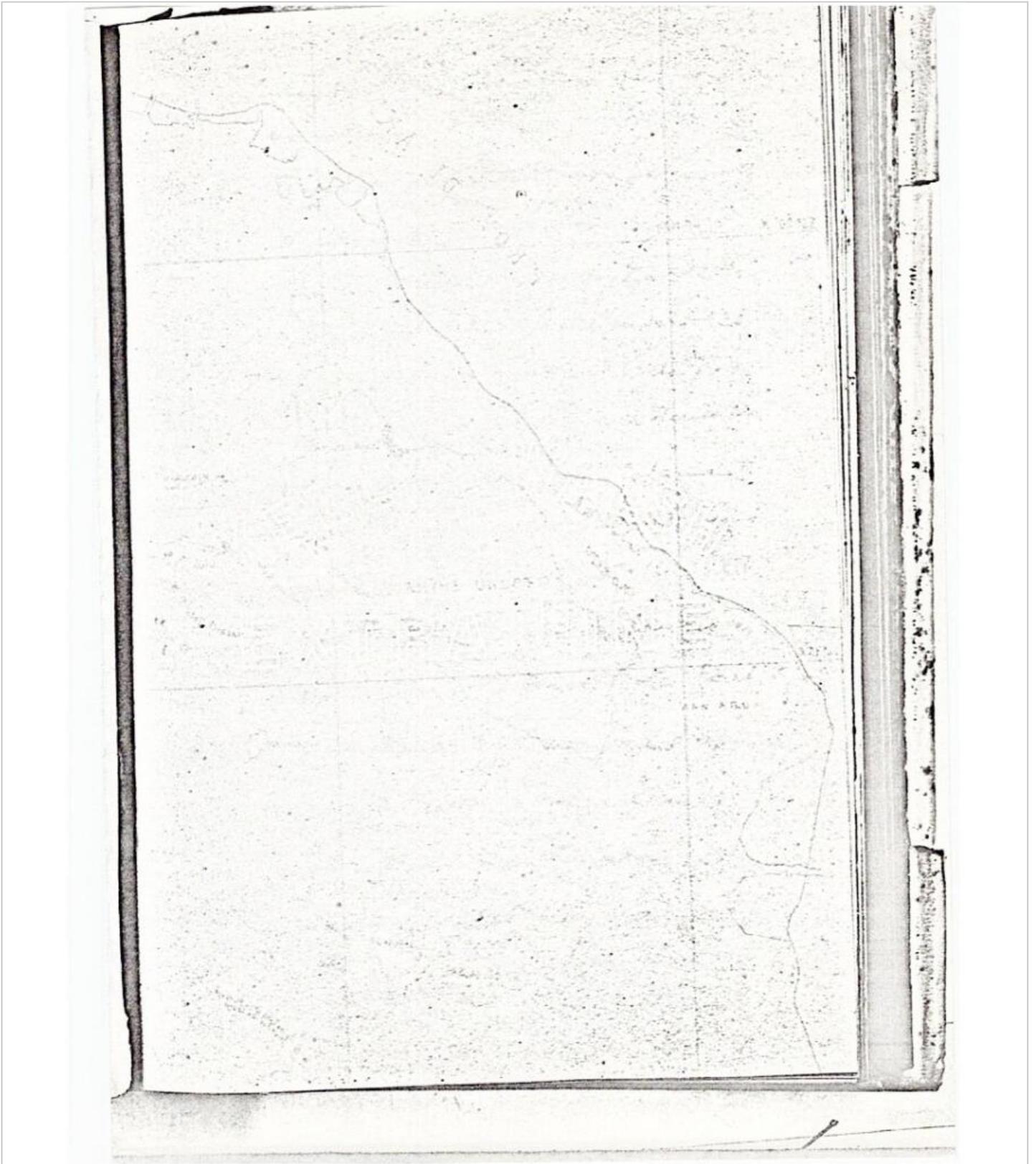
La Latta prosegue, dopo i bacini,

28

È il palazzo del comando della piazza; più a ponente si seguono vari grandi fabbricati adibiti ad uso di magazzini, quindi le officine (fonderie, macchine utensili, ecc; quanto in una parola è necessario ad un arsenale di riparazioni di grande potenza). Seguono finalmente i bacini di Larenaggio; tre sono in azione, e tre in costruzione: i primi misurano ad oltre circa m 150 di lunghezza; gli altri tre, che saranno pronti fra breve, sono maggiori; il più grande misurerà approssimativamente ft. 700 di lunghezza, 30 di larghezza, 30 di profondità. La Costa prosegue, dopo i bacini,

tro la riservatezza della quale es-
si ricorrono quanto a noi, fo-
restieri e insieme colleghi d'arme,
poteva interessare appunto dal lato
militare. Ai nostri ufficiali, rec-
cati a visitare l'Arsenale, fu
fatto ^{fare} un breve giro quasi privo di
interesse, e del tutto di risulta-
ti favorevoli al "servizio informa-
zioni"; alle domande concernen-
ti mezzi di potenzialità della pirop-
pa, o armamento di navi d'ulti-
ma costruzione, fu sempre rispo-
sto cortesemente. Dalla visita
risulta ad ogni modo quel poco
che segue: Sulla riva destra
del fiume sorgono i basaffamenti

delle quale et tro la riservatezza si (ricondarono) quanto a noi, forestieri e insieme colleghi d'arme, poteva interessare appunto dal lato militare. Ai nostri ufficiali; recatisi a visitare l'Arsenale, fu fatto un breve giro quasi privo di interesse, e del tutto di risultati giovevoli al "servizio informazioni"; alle domande conferenti mezzi di potenzialità della piazza, o armamento di navi d'ultima costruzione, fu sempre risposto evasivamente. Dalla visita risulta ad ogni modo quel poco che segue: Sulla riva destra del fiume Corgnolo i baraccamenti



NO CONTENT

quasi per N-S; è battuta per
un tratto di poco più che un Km;
ivi sorgono ingenti depositi di
bone. Altri depositi sorgono sul
la riva opposta della rada, più
a Sud del sicco.

La piazza è comandata da un vice-ammiraglio.

Navi in rada. Durante la nostra permanenza a Pascho erano presenti le navi sotto notate: (I numeri corrispondono ai numeri delle bolle su cui le navi erano orneggiate):

1. Inca corazzata "Tolquino", con insegna di Lord'Amiraglio. Questa nave vii nel nostro anno precedente.

quasi per NS; è banchinata per un tratto di poco più che un Km; vi sorgono ingenti depositi di carbone. Altri depositi sorgono sulla riva opposta della rada, più a Sud del sicco. La piazza è comandata da un vice-ammiraglio. Navi in rada. Durante la nostra permanenza a Paseho erano presenti le navi sotto notate: (I numeri corrispondono ai numeri delle bozze in cui le navi erano ormeggiate):

1. Incrociatore corazzato "Idzumo", con insegna di Contrammiraglio. Questa nave noi incontrò l'anno precedente.

mente a S. Francisco Cal. e ad Honolulu.

2- Incroc. protetto "Kasagi". At.

tualmente in porto di lavoro.

Fu la nave ammiraglia della divisione degli incrociatori il giorno della battaglia di Tsushima. Eccone le caratteristiche:

Varato nel '900; dislocamento

5000 Tonn.; veloc. 22 mg. Ar.

mentato: II - 203; X - 120; XII

76; VI - 47. Tubi di lancio 4,

sopracquei. Capacità dei carbo-

nili Tonn. $\frac{400}{1000}$; raggio d'azio-

ne mg. 4000. Potenza di macchina

HP. 15500. Lunghezza m. 114,

larghezza m. 15, immersione m. 7.

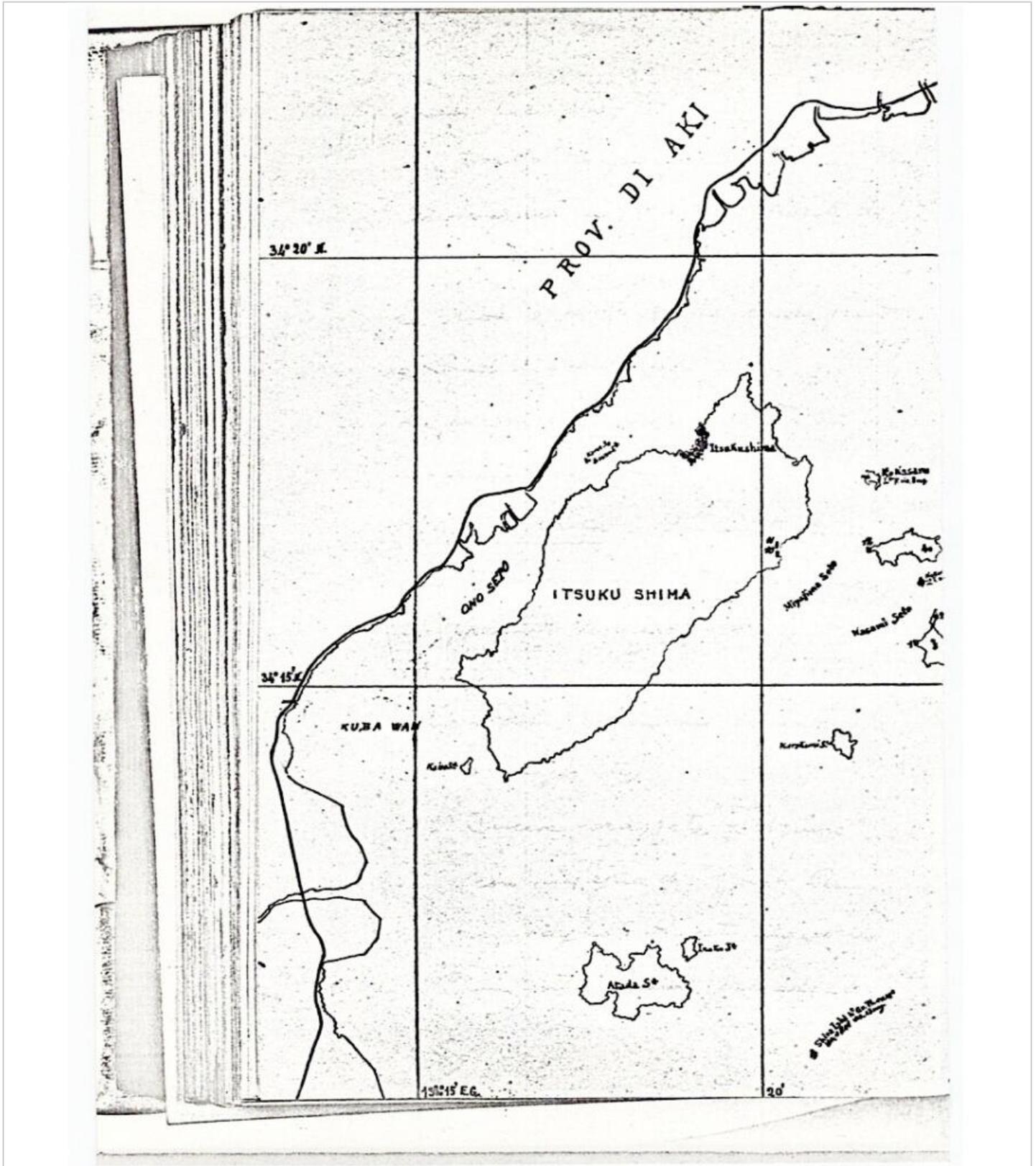
3 - R. N. "Calabria".

mente a S. Francisco Lab. e ad Honolulu-

2. Incroc. protetto "Kasagi": Attualmente in corso di lavori. Fu la nave ammiraglia della divisione degli incrociatori il giorno della battaglia di Tsushima. Furono le caratteristiche:

Varato nel '900; dislocamento 5000 Tonn.; veloc. 22 mg. Armamento: II. 203; X-120; XII 76; VI.47 - Tubi di lancio 4, sopracquei. Capacità dei Carburanti Tour. 400/1000: raggio d'azione mg. 4000. Potenza di macchine na IP. 15000. Lunghezza m. 114, larghezza m. 15, immersione m. 7.

3. R. N. "Calabria".



34°20' .

PROV. DI AKI

ONO SETO

ITSUKU SHIMA

Itsukushima

K. Kagam

Shinoki Shima

Miyajima Seto

Masami Seto

Kurokami S+

34° 15'

KUBA WAN

Kaba

Atada S+

132°15' E.G.

20'

4. Incrociatore protetto "Okitushima".
Vecchio incrociatore che ha
i calibri da 152 a 120 in
numero e posizione identici
ci alla "Calabria"; non ha
57 me- 37, ma 10 pezzi da
mg 47. Tonnellaggio di dis-
lofamento 3200.

5. Incrociatore corazzato
"Iwate" gemello dello
"Idzumo".

6. Scout "Mogami". Vasa-
to 1906: Dislofamento Tom.
1350. Velocità mg. 23.
Armamento: II-120, IV-76.
Macchine a turbina tipo Par-
sons, della potenza di IHP.
8000: Lunghezza m. 96.3, lar.

4. Incroc. protetto "Akitsushima". Vecchio incrociatore che ha i calibri da 152 e 120 in numero e posizione identici alla "Calabria"; non ha 57 mm 37, ma 10 pezzi da mm 47. Tonnellaggio di dislocamento 3200.
5. Incrociatore Corazzato "Iwate" gemello dello "Izumo".
6. Scout "Mogami". Varato 1906: Dislocamento Tonn. 1350. Velocità ing. 23. Armamento II. 120, IV. 76. Macchine a Turbina tipo Parsons, della potenza di IHP. 8000: Lunghezza m. 96.3, lar

ghera m. 9.6, immersione m. 3.

fu costruito a Kobe.

7 - Incrociatore protetto "Tolzumski",
incrociatore assai vecchio, poi
che varato nel 1893. Dislo-
cam.^{to} Term. 3000; Annam.^{to}
II. 152, VI. 120, VIII. 47.

8 - Scout "Yoko" gemello del
"Mogami", da cui differisce
però per la sagoma dello sca-
fo, pel numero dei fumai-
oli, ecc.

In arsenale si trovavano in cor-
so di lavori il "Tugami" (ex "Pat-
lada", preso ai Russi) e

erano nelle boe l'acci-
torpediniere tipo "Orare" ed
uno tipo "Kagero".

ghezza m. 8.6, immersione m. 3.
fu costruito a Kobe.

7- Incr. protetto "Idzumi",
incrociatore assai vecchio, poi
che varato nel 1883. Disloc.
Tonn. 3000; Dim.

II. 152, VT. 120, VIII. 47.

8- Scout "Yodo" gemello del
"Mogami", da cui differisce
però per la sagoma dello sca
fo, pel numero dei fumai
li, ecc.

In arsenale si trovavano in cor
so di lavori il "Tsugaru" (ex "Pat
lada", preso ai Russi) e
erano nelle sue 7 caccia
torpediniere tipo "Arare" ed
uno tipo "Kagero":

ti, colla guida del pratico. Alle 8^h
ci arveggiamo nella boa N^o 2 nel
porto di Moji.

Moji (17-19 Marzo)

Lo Stretto di Shimonosetti.

È l'entrata W al Mare Inter-
no del Giappone, ed è lungo mf.
15 fra Oinofhima (ad W) ed He
saki (ad E); lo stretto propriamen-
te detto, cioè quello fra la Costa di
Nipon e Kiuſiu è lungo solo 7
mf. - Ha un passo navigabile,
la cui larghezza varia da mf.
0,3 a mf. 0,7 [on le profondità
minime di ft. 26 ÷ 27 circa
a bassa marea sulla rotta attua-

thi, colla guida del pratico. Alle 8h ci ormeggiamo nella boa N°2 nel porto di Moji.

Moji (17-19 Marzo)

Lo Stretto di Shimonoseki.

È l'entrata W al Mare Interno del Giappone, ed è lungo np. 15 fra Ainoshima (ad W) ed Hesaki (ad E); lo stretto propriamente detto, cioè quello fra la Costa di Nipon e Kiushiu è lungo solo 7 mg.

Ha un passo navigabile, la cui larghezza varia da mg. 0,3 a mg. 0,7 [con le profondità minime di ft. 26 ÷ 27 circa a bassa marea sulla rotta assai

Saseho-Moji. (15-17 Marzo).
Alle 6^h am. del 15 Marzo lasciamo
la rada di Saseho diretti a Moji.
Usciti dalla rada, percorriamo po-
che miglia con rotta vera 282° ; dop-
piamo le isole Taka ed Dō Uzi-
ka, percorriamo l'Inussi Seto,
e passiamo quindi fra le isole Ma-
dara e Kagara; alle 15^h 15^m ab-
biamo al traverso Onofhima.
Scapolata Onofhima, si dirige
per l'ancoraggio in un punto
a Sud delle isole Urua, e in
prossimità dell'isola Rokuren.
Si trapassa in la notte, ed il
mattino seguente (7^h) si im-
bocca lo Stretto di Shimonode.

-Saseho-Moji. (16-17 Marzo).

Alle 6h am. del 16 Marzo lasciamo la rada di Saseho diretti a Moji. Usciti dalla rada, percorriamo poche miglia con rotta vera 282° ; doppiamo le isole Takaed Do Uji. Poi, percorriamo l'Ikutsi Seto, e passiamo quindi fra le isole Madara e Kagara; alle 15h 45m circa siamo al traverso Okinoshima.

Scapolato Okinoshima, si dirige per l'ancoraggio in un punto a Sud dell'isola Homa, e in prossimità dell'isola Rothuren. Si trascorre ivi la notte, ed il mattino seguente (7h) si imbecca lo Stretto di Shimonose.

sità nello stretto.

La città di Moji presenta per se' poco di interessante; conta circa 40000 abitanti, ed il suo principale commercio è quello dei carboni, che vengono avviati al trasporto dalle miniere che numerosi si trovano nella parte Nord dell'isola stessa di Kinsiu.

La città di Shimonoseki; ad essa prospiciente, ha quasi la medesima popolazione, ma ha minore importanza commerciale e marittima.

Quanto alle fortificazioni che sbarrano il passo di Shimonoseki; nulla posso dire, poiché non la potei osservare.

sita nello stretto.

La città di Moji presenta per sé poco di interessante; conta circa 8000 abitanti, ed il suo principale commercio è quello dei carboni, che vengono avviati al supporto dalle miniere che numerose si trovano nella parte Nord dell'isola stessa di Kiushiu.

La città di Shimonoseki; ad ella prospiciente, ha quasi la medesima popolazione, ma ha minore importanza commerciale e marittima.

Quanto alle fortificazioni che sbarrano il passo di Shimonoseki, nulla posso dire, poiché non la potei osservare.

le: tale profondità si ha nella
baia all'entrata di levante.
Entrambe le entrate sono ingom-
bre di banchi di sabbia, ma più
specialmente quella di ponente,
ove sono pure disseminati fo-
gli di notevole estensione. L'en-
trata di levante è larga mf. 2,
ma è divisa da banchi di sab-
bia in tre canali.

La baia di Moji è a SW di Moji
Sathi, ed è lunga poco più di 1 mf,
con fondali di 4 a 6 braccia fra
la costa di Moji ed i bassi fondi: of-
fre un ancoraggio ove non ha mol-
te forze le correnti di marea, che
assume invece considerevole inten-

le: tale profondità si ha nella barra all'entrata di levante. Entrambe le entrate sono ingombre di banchi di sabbia, ma più specialmente quella di ponente, ove sono pure disseminati scogli di notevole estensione. L'entrata di levante è larga m. 2, ma è divisa da banchi di sabbia in tre canali.

La baia di Moji è a SW di Moji Saki, ed è lunga poco più di 1mp; con fondali di 5 a 6 braccia fra la costa di Moji ed i bassifondi: offre ancoraggio ove non ha molta forza la corrente di marea, che assume invece considerevole inten

mo il Suvo Nada, il primo grande
bafino di tale mare; alle 8^h 17^m abbia-
mo al traverso la boa che segnala
i secoli della Punta Misaki. Tro-
viamo una corrente che tende a spo-
starsi sulla sinistra, e governiamo
in conseguenza tre gradi sulla drit-
ta. circa il mezzodi abbiamo al
traverso a sinistra Nova Shima, ed
entriamo nell' Iyo Nada. - Una
ora dopo avvistiamo una squadra
giapponese, composta di due divisi-
oni, la quale sta eseguendo ev-
oluzioni. Delle navi componenti,
Kurama (visibile di fuori' ammirag-
lio, che salutammo), Isama,
Chiyoda, Kasuga, Hashidate e Tatsu-
ta, ecco le caratteristiche princi-

mo il Suwo Nada, il primo grande bacino di tale mare; alle 8h 17m abbiamo al traverso la boa che segnala i secchi della Punta Misaki. Troviamo una corrente che tende a farci starci sulla sinistra, e governiamo in conseguenza tre gradi sulla dritta. Circa il mezzodì abbiamo al Traverso a sinistra Bwa Shiina, ed entriamo nell' Iyo Nada. Una ora dopo avvistiamo una squadra giapponese, composta di due divisioni, la quale sta eseguendo evoluzioni. Delle navi componenti: Kurame (una squadra di ponti d'ammiraglio, che salutammo), Isama, Chiyoda, Kasuga, Hashidate e Tatsuta, ecco le caratteristiche princi

Moji - Kobe (19-20 Marzo)

Alle 6^h am. del 19 lasciamo l'ancoraggio di Moji, diretti a Kobe. La navigazione si effettuerà attraverso il famoso Mare Interno, che, sbarrato alle tre bocche, costituisce un vero lago giapponese. È superfluo dire della importanza di esso dal lato militare ^{e da quello commerciale} (poiché un semplice sguardo alla sua configurazione, e la lunghezza, sia pure limitata, della importanza attuale e futura, ^{nei rami delle industrie e del commercio} di varie città sorgenti sulle sponde, lo darebbero a vedere.

Seguendo le indicazioni del pratico, entriamo nel Mare Interno; sbarcato il pilota, percorri-

Moji - Kobe (19-20 Marzo)

Alle 6 a.m. del 19 lasciamo l'ancoraggio di Moji, diretti a Kobe. La navigazione si effettuerà attraverso il famoso Mare Interno, che, sbarrato alle tre bocche, costituisce un vero lago Giapponese. È superfluo dire della importanza di esso dal lato militare e da quello commerciale, poiché un semplice sguardo alla sua configurazione, e la lunghezza, sia pure limitata, della importanza attuale e futura, nei rami dell'industria e del commercio, di varie città sorgenti nelle sue rive, la darebbero a vedere.

Seguendo le indicazioni del pratico, entriamo nel Mare Interno; sbarcato il pilota, percorriamo

il tipo è quello "Garibaldi"; tale nave
prese parte alla guerra nella squa-
dra delle corazzate.

Hashidate - Profiatore protetto,
varato nel 1890. Vecchia nave, ora,
priva di velocità, che possiede però
in relazione al tonnellaggio (4300)
un buon armamento: I-320, XIII
-120, VI-76.

Tschiyoda - Piccolo e retratto in-
profiatore protetto, del disloamen-
to della "Calabria"; di armamen-
to inferiore, poiché possiede X-
120, XV-47. (varato '89).

Tattuta - Cannoniere di Tonello.
870 di disloamento, velocità inf.
21; artiglieria: II-120, IV-47.

Più presso la Costa si avvista pes.

il tipo è quello "Garibaldi"; tale nave prese parte alla guerra nella squadra delle corazzate.

Hashidate. Incrociatore protetto, varato nel 1890. Vecchia nave, ora, priva di velocità, che possiede però in relazione al tonnellaggio (4300) un buon armamento: I-320, XIII-120, II-76.

Tchiyoda. Piccolo e vetusto incrociatore protetto, del dislocamento della "Calabria"; di armamento inferiore, poichè possiede X-120, XI-47. (varato '89).

Tatsuta - Cannoniera di Tormell. 870 di dislocamento, velocità mp. 21; artiglieria: II-120, IV-47.

Più presso la Lorta si avvista, per

pali:

Kurama: inprofiatore torizzato,
varato nel 1901; velocità inf. 20;
dislocamento Tonn. 14800.

Artiglierie: IV. 305; VIII. 203;
Lunghezza m. 135,6; larghezza m. 24,4;
immersione circa m. 7,90.

Osama: inprofiatore torizzato, va:
rato nel 1898; velocità inf. 21;
dislocamento Tonn. 9900; artiglierie:
IV. 203, XIV. 152, XII. 76, VII
da 47. Potenza in HP. 18200.

Lunghezza m. 124, larghezza m.
20,4; immersione m. 7,5.

Kasuga - Come è noto, questa
nave è una delle due acquistate
dal governo giapponese nei
nostri cantieri d'Italia al tem-
po della guerra colla Russia, ed

pali:

Kurama: incrociatore corazzato,
varato sul 190?; velocità mig. 20;
dislocamento Tonn. 14800.
Artiglierie: IV. 305; VIII-203;
Lunghezza m. 135,6; larghezza m. 24.4;
immersione circa m. 7.90.

Asama: incrociatore corazzato, va-
rato nel 1898; velocità mig. 21;
dislocamento Tonn. 9900; artiglie-
rie: II-203, XIV. 152, XII. 76, VII
da 47. Potenza in HP. 18200.
Lunghezza m.
124, larghezza m.
20,4; immersione
m.
7.5.

Kasuga - Come è noto, questa nave è una delle due acquistate dal governo giapponese nei nostri cantieri d'Italia al tempo della guerra colla Russia, ed

triamo nel Bingsu Nada, il terzo
gran bacino acqueo del Mare In-
ferno. Imbroffliamo poi i Cana-
li fra esso e l' Harima Nada; en-
trate in questo, al traverso di 8^{me}
Kube, affortiamo per 68° 5 vero,
rotta che ci porta sul fanale di Ye-
saki, sorgente nell'estremo N dell'
l'isola Owaji, all'imbroffatura
dell' Akashi-no-Seto, che sepa-
ra tale isola da quella di Nippon.
Alle 15^h 12^m, al traverso di Ye-
saki, si dirige in franfina del
"slack beacon" di Hire Iro, ed
al traverso di questo, in vista di
Wada Misaki, pel battello di gu-
randena del porto di Kobe. Circa
le 16^h entriamo nel porto di Kobe,
prendendo ormeggio sulla boia No 6.

Entriamo nel Bingo Nada, il terzo gran bacino acqueo del Mare Interno. Incontriamo poi i Landingli fra esso e l'Harima Nada; entrati in questo, al traverso di Ohe Kuke, allostiamo per 68.5 vero, rotta che ci porta sul fanale di Jesaki, sorgente sull'estremo N dell'isola Awaji, all'imboccatura dell'Akashi-no-Seto, che separa tale isola da quella di Nipon. Alle 15h 12m al traverso di Jesaki, si dirige in prossimità del "black beacon" di Hira Iso, ed al traverso di questo, in vista di Wada Misaki, pel battello di quarantena del porto di Kobe. Circa le 16h entriamo nel porto di Kobe, prendendo ormeggio sulla boa n. 6.

re l'Anegawa Maru", nave ap-
poggio torpediniere.

Alle 15^h circa, al traverso del fa-
nale di Tsuru, si imbocca il
Canale Tsuru Shima, dirigen-
do in seguito per avvistare il fa-
nale di Oge Shima. Scopole-
to questo, si imbocca l'Oge Seto,
che è difeso da numerose fortifi-
cazioni, molte delle quali ben
visibili, ed armate da Calibri
da 254 e 120 mm. Non rotto ve-
rie si dirige poi per l'ancora-
gio di Itosaki, sotto la Costa di
Nipon, e si resta all'ancora fi-
no alle 6^h 30^m. Del giorno se-
guente, 20 Marzo.

circa tale ore salpiamo, ed, at-
traversato il Mikari Seto, en-

re l'Anegawa Maru", nave appoggio torpediniere.

Alle 15h circa, al traverso del fanale di Tsuru, si imbocca il Canale Tsuru Shima, dirigendo in seguito per avvistare il fanale di Oge Shima. Superato questo, si imbocca l'Oge Seto, che è difeso da numerose fortificazioni, molte delle quali ben visibili, ed armate di calibri da 254 e 120 mm. Con rotte varie si dirige poi per l'ancoraggio di Itosaki, sotto la costa di Hapon, e si resta all'ancora fino alle 6h30m del giorno seguente, 20 Marzo.

Circa tale ora salpiamo, ed, attraversato il Mekari Seto, en =

ed. Hukushima.

Kobe - Kure (26-27 Marzo)

Alle 5^h del 26 Marzo lasciamo la boa
N° 6 del porto di Kobe, e percorrendo
l'Atsushi-mo-Seto, entriamo nel
l'Harima Nada. L'attuale naviga-
zione differisce da quella seguita nel
venire a Kobe, poiché ora seguiamo
i passi a Sud delle numerose isole
frapposte fra il Bingo Nada e l'Iyo
Nada, mentre precedentemente se-
guivamo quelli a Nord di esse -
Circa le 12^h prendiamo ancoraggio
in vista di Oke Hato Ura, presso
la costa Nord di Shikoku, e ripartia-
mo il mattino seguente (ore 6 am)
per entrare nel Golfo di Hiroshi-
ma, sulla cui sponda di Levante è
Kure - Circa le 8^h imbocchiamo lo

ed Itsukushima.

Kobe-Kure (26-27 Marzo)

Alle 5 del 26 Marzo lasciamo la boa N°6 del porto di Kobe, e percorrendo l'Akashi-no-Seto, entriamo nel l'Harima Nada. L'attuale navigazione differisce da quelle seguite nel venire a Kobe, poiché ora seguiamo i passiamo a Sud delle numerose isole fraposte fra il Bingo Nada e l'Iyo Nada, mentre precedentemente si seguimmo quelle a Nord di esse.

Circa le 18 prendiamo ancoraggio in rada di Ose Hato-ura, presso la costa Nord di Shikoku, e ripartiamo il mattino seguente (ore 6am) per entrare nel Golfo di Hiroshima, sulla cui sponda di levante è Kure. Circa le 8 imbarchiamo lo

Kobe (20 - 26 Marzo)

Li fermammo a Kobe soli 6 giorni, poi
che ne ripartimmo il 26 per Kure.

Avevamo però la nave fatto ritorno
a Kobe per una maggiore permanen-
za, di questa città dirò in seguito.

La nostra andata a Kure, porto mi-
litare di primo ordine, fu del gover-
no giapponese limitata dal 27 al
31 Marzo, e ciò per motivi che pare
dipendessero dallo scoppio di cer-
citazioni navali in quelle acque.
In conseguenza il Comandante di bor-
do stabilì di far restare la nave
in Kure poco meno che tre giorni
e passare il rimanente del tempo con-
cesso nella visita di altre due lo-
calità prossime a Kure, e comprese
nella sua zona militare; Uguine

Kobe (20-26 Marzo)

Ci fermammo a Kobe soli 6 giorni; poi che ne ripartimmo il 26 per Kure. Avendo però la nave fatto ritorno a Kobe per una maggiore permanenza, di questa città dirò in seguito.

La nostra andata a Kure, porto militare di primo ordine, fu dal governo giapponese limitata dal 27 al 31 Marzo, e ciò per motivi che pare dipendessero dallo svolgersi di esercitazioni navali in quelle acque.

In conseguenza il comando di bordo stabilì di far sostare la nave in Kure poco meno che tre giorni e passare il rimanente del tempo concesso nella visita di altre due località prossime a Kure, e comprese nella sua zona militare: Ujina

sua ragion d'essere nell'Arsenale,
che dà lavoro a più di venti mi-
la operai; e nella presenza delle na-
vi, grandi o piccole, ^{che} si trovano con-
tinuamente in rada. Europei non
ne esistono affatto, in Kure, per
quanto mi fu riferito.

Un tronco ferroviario la allac-
cia, presso Atsughima, alla rete
della ferravia di Nippon; nume-
rosi trams elettrici, di recente
istituzione, facilitano le comu-
nicazioni interne.

La Base Navale di Kure.

È la più importante che possed-
gano i Giapponesi; e quelle che na-
turalmente curano più assidua-
mente, per mantenerle alla al-

sua ragion d'essere nell'Arsenale, che da lavoro a più di venti un la operare nella presenza delle navi, grandi o piccole, si trovano continuamente in rada. Europei non ne esistono affatto, in Kure, per quanto mi fu riferito.

Un tronco ferroviario la allaccia, presso Hiroshima, alla rete delle ferrovie di Nippon; numerosi trams elettrici, di recente istituzione, facilitano le comunicazioni interne.

La Base Navale di Kure.

È la più importante che posseggono i Giapponesi, e quelle che naturalmente curano più assiduamente, per mantenerla alle al

Hashira Tima Suindo, e, seguendo
il Nasami Seto, il passo fra Nino
Shima ed Yeta Shima col ca-
nale fra questa e la costa d'Ati;
guingiamo innanzi Kure (oro H²)
Il fondando della Piazza assegna
la boa militare N° 2 quale pun-
to d'ormeggio.

Kure (27-30 Marzo)

Due parole nella città prima di
estendermi nella descrizione
della piazza.

Come Sasebo, Kure, porto mili-
tante militare e quindi chiu-
so al traffico, ha conservato in-
tatto il suo carattere giapponese;
la città, grande per estensione, se
si pensi che qualche decina d'an-
ni or sono era un borgo, ha la

Hashira Jima Sui, e, seguendo il Nasami Seto, il passo fra Vino Shima e Yeta Shima col il canale fra questa e la costa d'Aki; giungiamo innanzi Kure (ore 4am) Il comando della Piazza ci assegna la boa militare n° 2 quale punto d'ormeggio.

Kure (27-30 Marzo)

Due parole sulla città prima di estendermi nella descrizione della piazza.

Come Sasebo, Kure, porto militare e quindi chiuso al traffico, ha conservato intatto il suo carattere giapponese; la città, grande per estensione, se si pensi che qualche decina d'anni or sono era un borgo, ha la

cipelaghi entro il Mare Internos-
so, passaggi sbarcati con grossi Calibri,
a giudicare da quello detto Oge Seto,
che ho più avanti menzionato.

Quando pure il nemico, giunto per
via di mare, fosse entrato nell'Isola
Nada, per proseguire fino a Kure
dovrebbe battere tutte le fortifi-
cazioni che dominano il Golfo di
Hiroshima, golfo disseminato di
isole alte, fra le quali si apre-
no passi di per sé ben protet-
ti da mezzi di offesa successivi.

Di questi ultimi nella parte die-
nel seguire i passi accennati, si
offorre con grande frequenza di
notare allineamenti stabiliti con
segnali triangolari, non tutti regu-

arcipelaghi entro il Mare Interno stesso,
passaggi sbarrati con grossi Calibri,
a giudicare da quello detto Oce Leto,
che ho più avanti menzionato.
Quando pure il nemico, giunto per
via di mare, fosse entrato nell'Egeo
Nada, per proseguire fino a Kure,
dovrebbe battere tutte le fortificazioni
che dominano il Golfo di
Hiroshima, golfo disseminato di
isole alte, fra le quali si aprono
passi di per sé ben protetti
da mezzi di offesa subacquei.
Di questi ultimi nulla posso dire;
nel seguire i passi accennati, si
forse con grande frequenza di
notare allineamenti stabiliti con
segnali triangolari; non tutti uguali.

fezza della sua funzione. Dirò po-
co sotto dei suoi mezzi di potenza;
lità; accennò ora alla sua posi-
zione ^{ed} alla sua difesa.
Come già dissi, sorge nella riva
di levante del golfo di Hiroshima,
che si apre nell' Izo Nada, entro
la costa Sud di Nipon. Quivi si
fordare che un nemico, provenien-
te sia da Ponente, che da Sud
o da Levante, deve superare pas-
si formidabilmente difesi, per
entrare nel Mare Interno. E
per giungere all'imboccatura del
Golfo di Hiroshima deve per-
di più superare gli stretti passag-
gi che si aprono fra le innume-
rose isolette che formano vari ar-

tezza della sua funzione. Dirò poco sotto dei suoi mezzi di potenzialità; accenno ora alla sue posizione alle sue difese.

Come già dissi, sorge sulla riva di levante del Golfo di Hiroshima, che si apre nell' Iyo Nada, entro la costa Sud di Nippon. Giova ricordare che un nemico, proveniente sia da Ponente, che da Sud o da Levante, deve superare passi formidabilmente difesi, per entrare nel Mare Interno. E per giungere all'imboccatura del Golfo di Hiroshima deve per di più superare gli stretti passaggi che si aprono fra le innumerevoli isolette che formano vari ar.

Foci dell'Ota Gawa
Vine
Shima
Perrenia pre Hires
UJINA KO
Came
YETA SHIMA
YETA UCHI
SHI NOMI JIMA
Hayase Sele
KURAHASHI JIMA
132°30 E.G
Kaida Wan
KURE HO
KURE
Onde Sete
ARSENAL

li fra loro, ^{allineamenti;} rispetto doppi, a distanze variabili dai 50 ai 200 metri; ed alle volte tripli. Alcuni sono certo a stabilire il percorso sottomarino del cavo telegrafico (del resto questi sono segnati in quella carta inglese che in quella proposi) ma penso che la maggior parte abbiano ad esser il segnale di ostruzioni sottomarine fide od eventuali.

In uno schizzo che unifico ho segnato la posizione delle batterie che ho potuto osservare durante la navigazione nel Golfo di Hiroshima; a ciascuna ho messo un numero per riferirli alla seguente tabella descrittiva:

li fra loro, allineamenti, rispetto doppi, a distanze variabili dai 50 ai 200 metri; ed alle volte tripli. Alcuni sono certo a stabilire il percorso sottomarino del cavo telegrafico (del resto questi sono segnati sì nella carta inglese che su quella giapponese) ma penso che la maggior parte abbiano ad esser il segnale di ostruzioni sottomarine fisse od eventuali. In uno schizzo che unisco ho segnato la posizione delle batterie che ho potuto osservare durante la navigazione nel golfo di Hiroshime; e a ciascuna ho messo un numero lo riferiamo alla seguente tabella descrittiva: