

Il mattino del 27 si lascia nuovamente l'ancoraggio, ed in prossimità dello scoglio Ginter tirano i tiri normali. Si riprende ancoraggio nel Ninrod Sound, nel punto determinato Das Rile,amenti veri: Isola di mezzo 230°; Barren P<sup>o</sup> 349°, David Is<sup>o</sup> 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<sup>h</sup> 48<sup>m</sup> ha al traverso l'isolotto Tung-Tung - nulla di notevole durante la navigazione: il mattino del 2 (ore 5<sup>h</sup> 38<sup>m</sup>), in vista del fanale di Shimono-Koshiri, si

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

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

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

fare nuovamente l'ancoraggio ed  
spe Sal Minrod Sound, dirigen-  
do, attraverso il Mupi-Shan Chan-  
nel, a circa 2 mig.<sup>NE</sup> dallo scoglio  
Shu-Shan. Si ancora un bersaglio  
N. 8 e ti annuncia una lancia for-  
nita di "pollaio" per la verifica  
degli parti. Allontanata la na-  
ve di circa 3600 m. Sal bersaglio  
ti prende ancoraggio e ti eleguo-  
no 7 colpi (4 da 120 mm e 3 da  
152 mm) per la determinazione dei  
regimi. Quindi ti salpa e ti al-  
za la lancia: nel pomeriggio ti  
eseguono tiri normali delle due  
batterie: alle 15<sup>h</sup> 30<sup>m</sup> ti salpa il  
bersaglio e ti 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 allor-  
garono i limiti della città, e ne  
aumentò rapidamente 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. Lì  
le ore 13<sup>h</sup> 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 lu-  
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 situato lungo il  
mare, a Sud della Città giappo-  
nese.

Il porto non è fornito di banchi,  
né che permettano alle navi dist.  
traccarsi; esse devono prendere an-  
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.

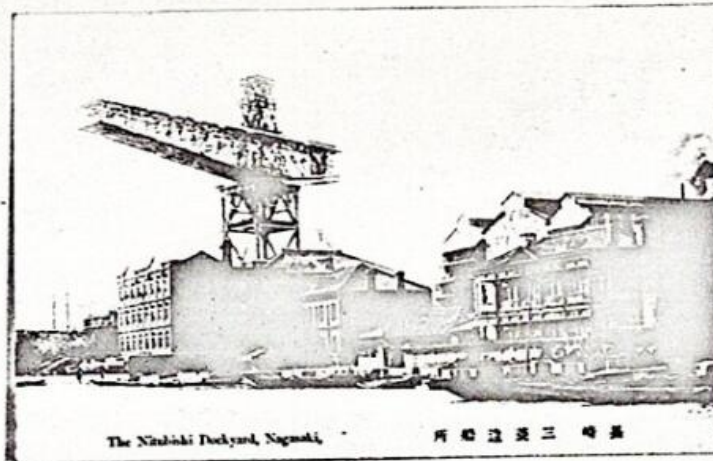
Il porto non è fornito di banchi, né che permettano alle navi di attraccarsi; esse devono prendere ancoraggio od ormeggiarsi alle boe. Nagasaki, cui fanno scalo tutti i piroscafi transoceanici, è uno dei luoghi che attirano più forestieri in Giappone.

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 au-  
sico l'aspetto degli Europei; può dirsi  
abbia mantenuto abbastanza intat-  
to il proprio carattere giapponese. For-  
se nella riva di levante di una baia  
lunga e stretta (in media larga 100,  
lunga m. 3 mila) fluisce fra alte fol-  
lie riposte di verdi topaglie; la  
parte giapponese è disposta in pianu-  
ro che nelle alture. La parte in-  
fiana 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 abi-  
tazioni: 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", professo di  
21 000 Tonn. di disloamento, con  
macchine a turbina, che gli  
impressero una velocità di n. 21  
alle prove. Tra 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", piroscalo 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 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 piroscafo  
in legno di 1300 tonn. Si dis-  
colamento. Nel 1857 il cantiere fu  
assunto dalla Compagnia Mitsui  
Bishi di Tokyo, che lo sviluppò  
e ingrandì, fornendolo delle of-  
ficine e dei macchinari neces-  
sari per la costruzione di navi in ferro.  
Il progresso degli studi tecnici in  
Giappone, furono eliminati gli in-  
gegneri stranieri; buona parte  
dei migliori psicofisi della ma-  
rina mercantile giapponese spo-  
no ora, su disegni propri; la pri-

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 piroscapo, 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 piroscafi della marina mercantile Giapponese escono ora, su disegni propri, da un



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

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

### Faseho (13 - 16 Marzo)

La "Calabria" fu assegnata la boa N° 3.

Faseho conta circa 70 mila abitanti, 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. lung. max. 523 ft. largh. d'entrata 83 ft -  
N° 2. " " 371 " " " 66 " -  
N° 3. " " 712 " " " 96½ " -

Profondità ad alta marea rispet-  
tivamente ft 26½, 22, 34½. Possie-  
de pure un patent slip per navi  
che non oltrepassino le 1000 ton-  
in dislofamento, e un pirofero  
di 712 ton. Costruito per ope-  
razioni di salvamento.

Gli operai addetti al cantiere so-  
no circa 5600.

Magasaki - 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 . .  $96\frac{1}{2}$  -

Profondità ad alta marea rispet. tiramento ft  $26\frac{1}{2}$ , 22,  $34\frac{1}{2}$ . Potte di pure un patent slip per navi.

che non oltrepassino le 1000 tonn. in dislocamento, e un piroscabo 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 Lame, durante la guerra Russo-  
Giapponese, a Laseho le navi tri-  
vassero l'istantaneamente quanto loro oc-  
correva 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 intenzionati.

La rada ha l'asse approssimativa-  
mente per N-S, e la bocca a Sud;  
misura circa  $1\frac{3}{4}$  di lunghezza  
per poco più di  $1$  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 for-  
nicio. Gli unici rilievi che esiste-  
no della rada sono posseduti dalla  
marina da guerra giapponese, le par-  
te inglesi che comprendono Sas-  
ho sono di tale scala, che tutta  
la rada non si è rappresentata una  
superficie minima. Non presen-  
tando la città nulla di interes-  
te, tratterò unicamente della base  
navale.

### La Base Navale di Sascho -

Forse sulle rive della rada sono  
cine, occupandole quasi comple-  
tamente: non dirò della importan-  
za che essa ha per la difesa na-  
zionale del Giappone, poiché la sua  
posizione stessa lo dà a vedere; ri-

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 piena di pericoli, se si eccettui  
una foce libera prolungantesi per E. N.  
e circondata da un secco che si esten-  
de per N. S., ed è segnalato da me-  
de rosse. 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 da batterie a  
scampana.

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

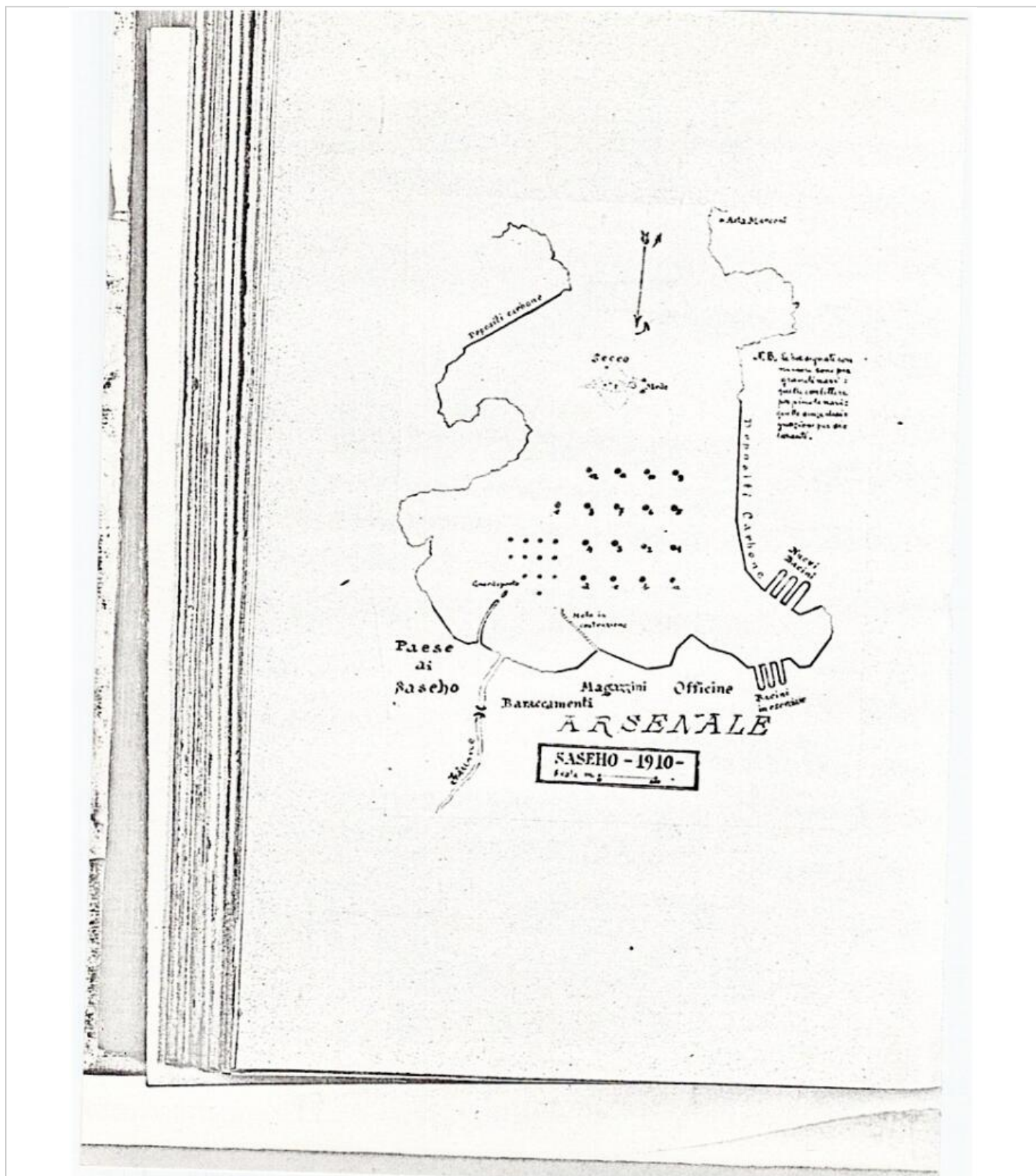
come segue:

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 perpendicolare, 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 attraccag-  
gio del naviglio silurante.

Da tale punto verso W. la Costa è  
più in parte battuta, 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 offizio); L'ultima linea ha 4 boe,  
a distanza di poco superiore ai m.  
220.

Navi di medio tonnellaggio - Una linea  
di boe interna alle predette, ad in-  
tervallo dalla 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 m. e parte la c. (V. Schizzo).

Per Lanciatori pedinieri e Torpediniere.

Varie linee di boe, sistemate nella  
parte NE della rada, ad inter-  
vallo e distanza che giudicai pari  
alla metà 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.



28  
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 carenaggio; tre sono  
in azione, e due 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 lista prosegue, dopo i bacini,

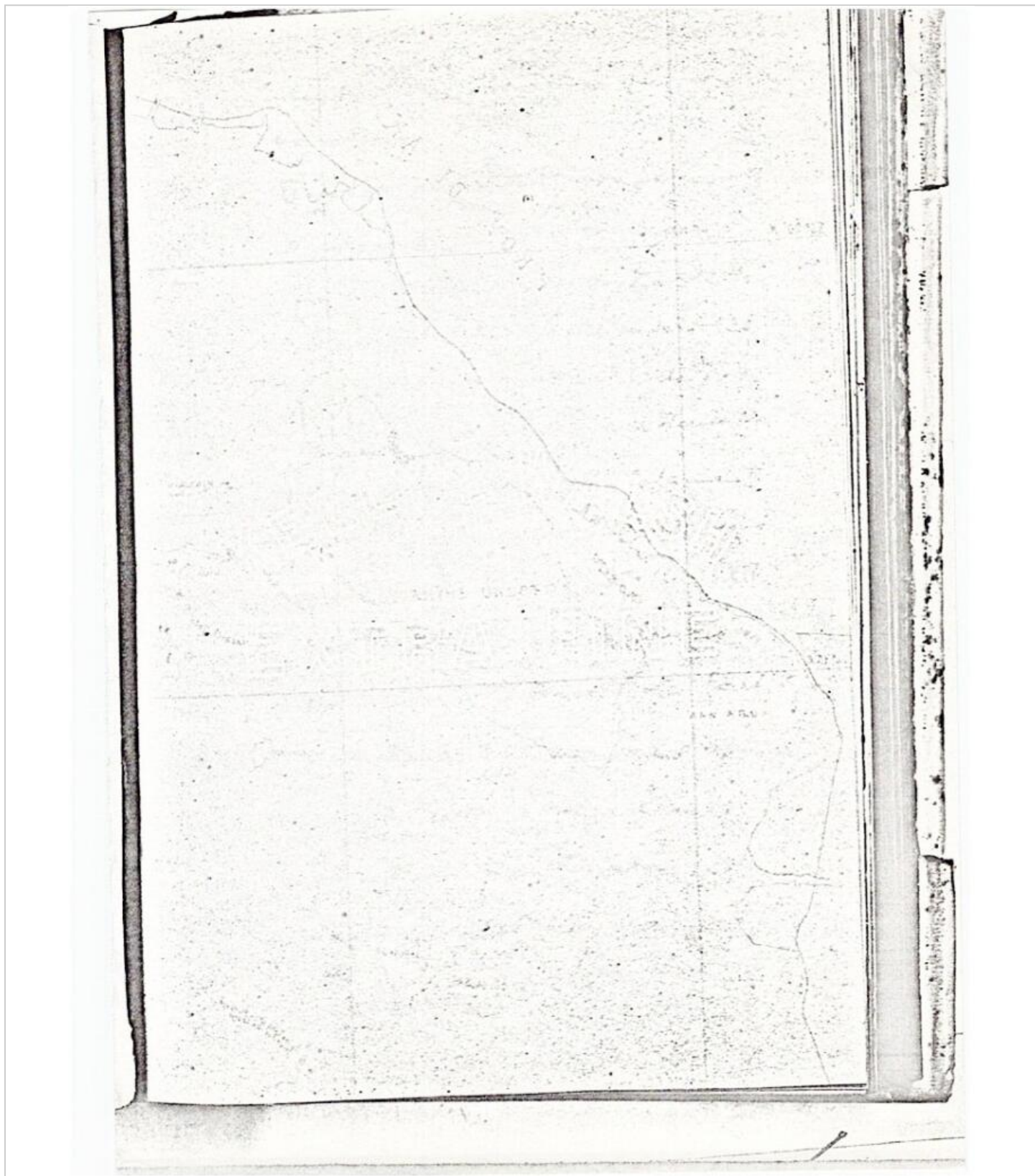
28

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,  
potera interessare appunto del lato  
militare. Ai nostri ufficiali, rec-  
cati a visitare l'Arsenale, fu  
fatto <sup>fare</sup> 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 evasivamente. Dalla visita  
risulta ad ogni modo quel poco  
che segue: Sulla riva destra  
del fiume sorgono i basaffansen:

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;  
vi sorgono ingenti depositi di  
sabbia. Altri depositi sorgono sul  
la riva opposta della rada, più  
a Sud del siccio.

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 boe su cui le navi erano ormeggiate):

1. Incrociatore "Tolquino",  
con insegna di Forte d'Am-  
miraglio. Questa nave vi  
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". Attualmente 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. Armamento: II. 203; X. 120; XII. 76; VI. 47. Tubi di lancio 4, sopraccuei. Capacità dei serbatoi Tonn.  $\frac{400}{1000}$ : raggio d'azione mg. 4000. Potenza di macchine IHP. 15000. Lunghezza m. 114, larghezza m. 15, immersione m. 7.

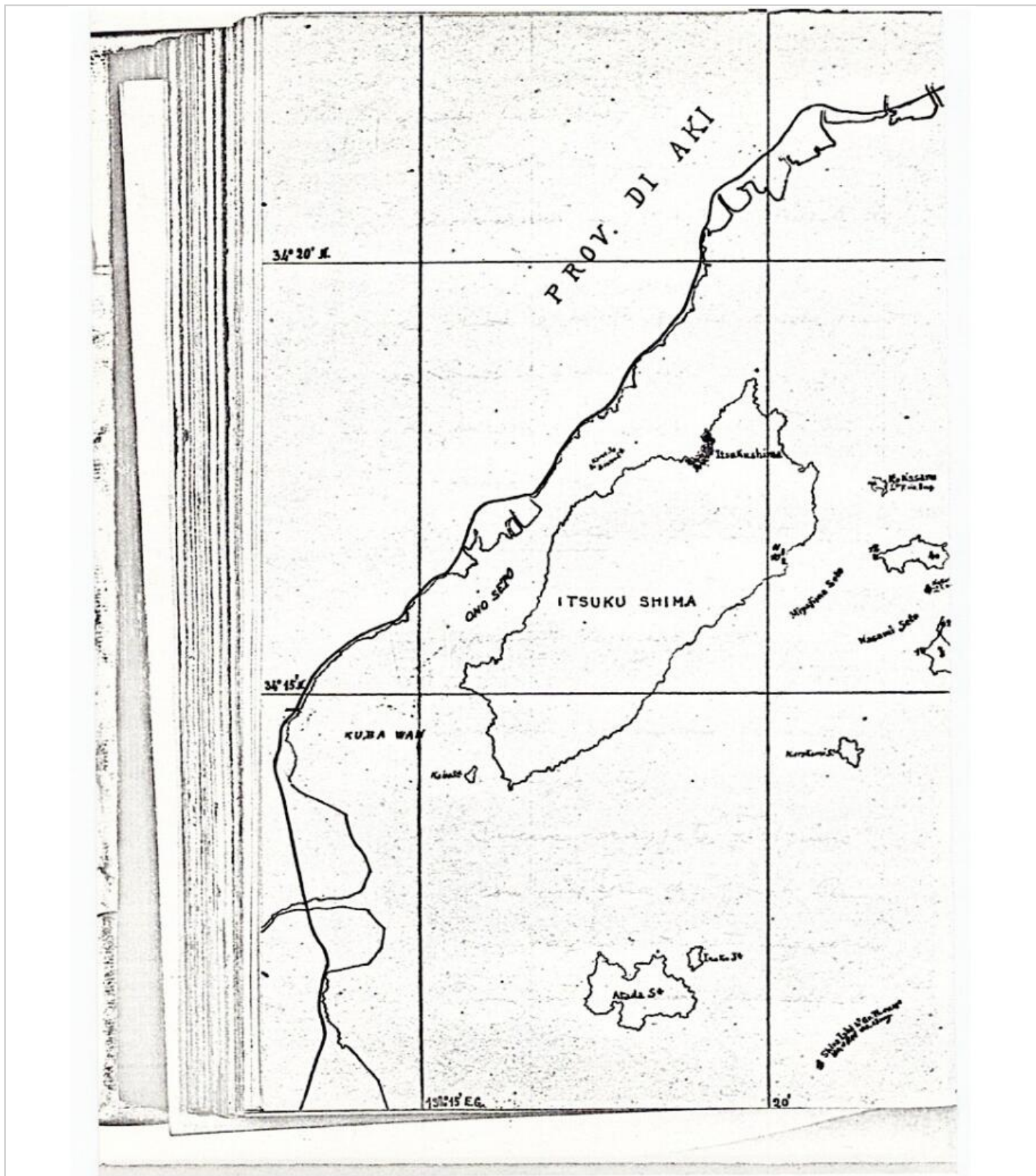
3 - R. N. "Calabria".

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 "Okitsushima".  
Vecchio incrociatore che ha  
i calibri da 152 e 120 in  
numero e posizione identici  
alla "Palatka"; non ha  
57 me- 37, ma 10 pezzi da  
me- 47. Tonnellaggio di dis-  
locamento 3200.

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

6. Scout "Mogami". Vasa-  
to 1906: Dislocam<sup>to</sup> Tonn.  
1350. Velocità-imp. 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 - Incroci. protetto "Tolguni",  
incrociatore assai vecchio, poi  
che varato nel 1893. Disb.  
Lam.<sup>to</sup> Term. 3000; Annam.<sup>to</sup>  
II. 152, VI. 120, VII. 47.

8 - Scout "Yoto" 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 "Tingaru" (ex "Pa-  
lada", preso ai Russi) e

brano nelle boe l'ascia:  
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.

Il. 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<sup>h</sup>  
ci armeghiamo nella boa N<sup>o</sup> 2 nel  
porto di Moji.

Moji (17-19 Marzo)

Lo Stretto di Shimonoseki.

È l'entrata W al Mare Inter-  
no del Giappone, ed è lungo m.  
15 fra Oinohima (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  
m. - Ha un passo navigabile,  
la cui larghezza varia da m.  
0,3 a m. 0,7 [on le profondità  
minime di ft. 26 ÷ 27 circa  
a bassa marea sulla rotta assa-

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. (16-17 Marzo).  
Alle 6<sup>h</sup> am. del 16 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 Moji-  
Ka, percorriamo l'Ikutsi Seto,  
e passiamo quindi fra le isole Ma-  
dara e Kagara; alle 15<sup>h</sup> 15<sup>m</sup> ab-  
biamo al traverso Oniofima.  
Scapolata Oniofima, si dirige  
per l'ancoraggio in un punto  
a Sud delle isole Ume, e in  
prossimità dell'isola Rokuren.  
Si trascorre in la notte, ed il  
mattino seguente (17) si in-  
bolta lo Stretto di Shimonose.

-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  $282^{\circ}$ ; 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 imbocca 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 Kintia.

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, poichè 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 po-  
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  
Satti, ed è lunga poco più di 1 mp,  
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 leorrente 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<sup>47</sup><sup>m</sup> abbia-  
mo al traverso la boa che segnala  
i secchi 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, Kaenaga, 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<sup>h</sup> am. del 19 lasciamo l'an-  
coraggio di Moji, diretti a Kobe.  
La navigazione si effettuerà at-  
traverso il famoso Mare Inter-  
no, che, sbarrato alle tre boc-  
che, costituisce un vero lago giap-  
ponese. È superfluo dire della  
importanza di esso dal lato mi-  
litare <sup>e da quello commerciale</sup> (poiché un semplice sgar-  
do alla sua configurazione, e la  
lunghezza, sia pure limitata, del-  
la importanza attuale e futura,  
<sup>nei rami delle industrie e del commercio</sup>  
di varie città sorgenti nelle sue  
rive, lo darebbero a vedere.

Seguendo le indicazioni del  
praticò, entriamo nel Mare Inter-  
no; sbarcato il pilota, percorria-

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

Tatsuma - Cannoniere di Tonnell.  
870 di dislofamento, velocità inf.  
21; artiglieria: II-120, IV-47.

Più presso la Costa si avvista per,

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: infrociatore 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: infrociatore 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 Bimpo Nada, il terzo  
gran bacino acquoso del Mare In-  
terno. Imbocchiamo poi i Cana-  
li fra esso e l' Harima Nada; en-  
trate in questo, al traverso di Ogi-  
Kube, afforiamo per  $68^{\circ}5$  vero,  
rotta che ci porta sul fanale di Ye-  
saki, sorgente nell'estremo N dell'  
l'isola Owa-ji, all'imboccatura  
dell' Akashi-no-Seto, che sepa-  
ra tale isola da quella di Nippon.  
Alle  $15^{\text{h}}12^{\text{m}}$ , al traverso di Ye-  
saki, si dirige in franchezza del  
"black 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  $16^{\text{h}}$  entriamo nel porto di Kobe,  
prendendo ormeggio sulla boia 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-  
poppio torpediniere.

Alle 15<sup>h</sup> 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. Con rotte 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<sup>h</sup>30<sup>m</sup>. Del giorno se-  
guente, 20 Marzo.

Intorno tale ora 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 Hipon, e si resta all'ancora fino alle 6h30m del giorno seguente, 20 Marzo.

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



ed Hsukushinia.

Kobe - Kure (26-27 Marzo)

Alle 5<sup>h</sup> del 26 Marzo lasciamo la boa  
N° 6 del porto di Kobe, e percorrendo  
l'Arkashi-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<sup>h</sup> prendiamo ancoraggio  
in rada di Ohe 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<sup>h</sup> 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 frapposte 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 anclata 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 svolgersi di cir-  
colazioni navali in quelle acque.  
In conseguenza il Comando di bor-  
do stabilì di far restare la nave  
in Kure poco meno che tre giorni  
e passare il rimanente del tempo co-  
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, <sup>che</sup> si trovano co-  
sinnamente in rada. Europei non  
ne esistono affatto, in Kure, per  
quanto mi fu riferito.

Un tronco ferroviario la allac-  
cia, presso Atsugahime, 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 mantenerla 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 Jime Suido, e, seguendo  
il Nasami Seto, il passo fra Nino  
Shima ed Yeta Shima col la  
nale fra questa e la costa d'Ats;  
guingiamo innanzi Kure (oro H<sup>am</sup>)  
Il Comandante della Piazza ci assegna  
la box 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-  
tamente 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 Vano 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 Indiano sta-  
to, passaggi sbarcati con grossi Calibri,  
a giudicare da quello detto Ogl Seto,  
che ho fin' avanti menzionato.

Quando pure il numio, giunto per  
via di mare, fosse entrato nell' Izo  
Mada, 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 se ben protet-  
ti da mezzi di offesa successivi.

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

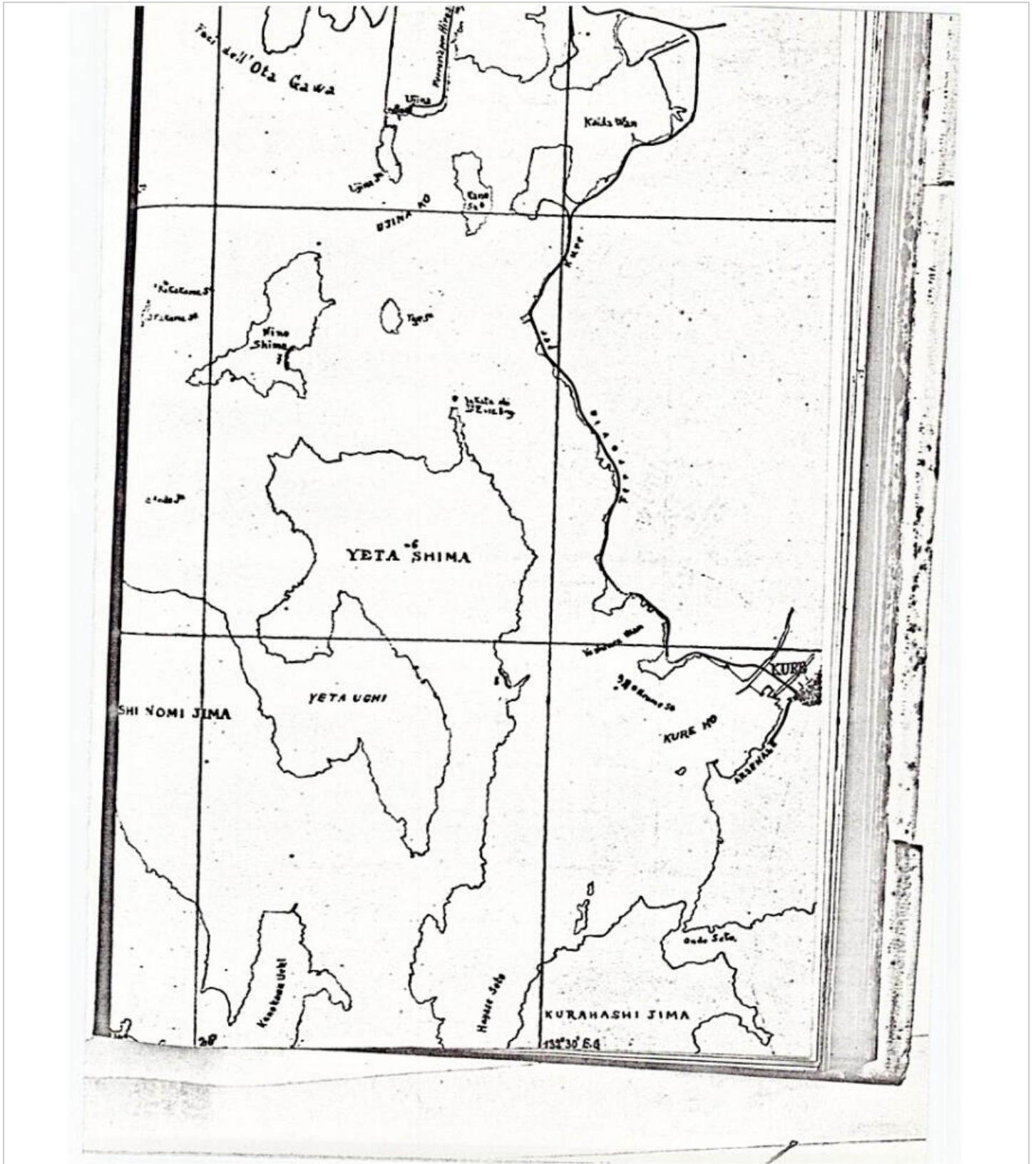
arcipelaghi entro il Mare Interno stesso,  
passaggi sbarrati con grossi Calibri,  
a giudicare da quello detto Oce Leto,  
che ho più avanti menzionato.  
Quando pure il nemico, giunto per  
via di mare, fosse entrato nell'Egeo  
Nada, per proseguire fino a Kure,  
dovrebbe battere tutte le fortificazioni  
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.

tezza della sua funzione. Dirò po-  
co sotto dei suoi mezzi di potenza;  
lità; accennò ora alla sua posi-  
zione <sup>ed</sup> 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 sua 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, <sup>allineamenti</sup> 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 fisse ed 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: