

dello stesso giorno. Prendiamo allora
rotta per l'fonte di Shiriyazaki;
sorgente nella punta NE di Nipon.
Avvistando lo stretto di Touganu,
alle 6^h30^m del mattino seguente,
aumentiamo di velocità (da giri
80, pari a v.g. 8.6, a giri 100, pari
a v.g. 12) poiché l'arte e portola
no accusano forti venti contrari.
alle 8^h28^m doppiamo Shiriyazaki
Zaki, e rientriamo il Tou-
ganu Strait; alle 12^h30^m in-
triamo nel porto di Hakodate, o.
e prendiamo ancoraggio.

Hakodate (16-23 Maggio)
la spaziosa rade omonima si apre
lungo la costa di mezzogiorno del-

dello stesso giorno. Prendiamo allora rotta pel fanale di Shiriya Zath; sorgente nella punta NE di Nipon. Avvifinando lo stretto di Tougaru, alle 6h30 del mattino seguente, aumentiamo di velocita (da giri. 80, pari a mg. 9. 6, a giri 100, pari a mg. 12) poithei Larte e portola. no accusano Correnti Loutrarie - Alle 8h 28 doppiamo Shiriga Zaki e rinkos Chiams it Tou garm Strait; alle 12h 30m en z triamo vel porto di Hakodate, o, ve prendiamo auforaggio.

Hakodate (16-23 Maggio)

he spaziosa rada omonima si apre lungo la fostra di mezzogiorno del =

Sendai, e che si trova in prossimità dell'arcipelago di Matsushima. Quest'ultimo è assai rinomato per grande numero di isole che lo formano, e per la varietà di pittoreschi panorami che ne derivano. Nulla però ci rieca di vedere, poiché, escondosi stabilito violento il Ponente, il quale decide di lasciare del tutto Sendai bay e procedere per Hakodate.

Sendai bay - Hakodate.

(15-16 Maggio) circa le 8^h am.

Usciamo dalla rada di Sendai, e, passato a sinistra le isole Tagishio e Aji, doppiata Rikkosan, affastiamo per passare a 5 mig. da Todo Naki; il fondo di questo sbucano al traverso circa le 19^h 40^m

Sendai, e che si trova in prossimità dell'arcipelago di Matsushima. Quest'ultimo è assai rinomato per grande numero di isole che lo formano, e per la varietà di pittoreschi panorami che ne derivano.

Nulla però ci riesca di vedere, poiché, essendosi stabilito violento il Ponente, il Comte decide di lasciare del tutto Sendai bay e procedere per Hakodate.

Sendai bay - Hakodate.

(15-16 Maggio) Circa le 7 a.m.

Usciamo dalla rada di Sendai, e, lasciato a sinistra le isole Tashiro e Aji, doppiata Rikuzan, afforiamo per passare a 5 miglia da Tōdo Saki; il fanale di questo dobbiamo al traverso Circa le 19h 40m

piccole abitazioni; gli unici edifici notevoli sono le scuole ed i pubblici uffici. La cittadina estende lungo il lato dell'isola del caratteristico monte e sulla lunga sabbiosa che lo unisce alla Terraferma: un forte c'è in costruzione sulla sommità del monte.

Hakkoda - Korsakorott.

(23-24 Maggio). Alle 3^h30^m del 23 lasciammo Hakkoda, diretti a Korsakorott. Il porto, direzionato per Sire samei Taki; la punta SW dell'isola di Yezo; passammo poi fra questa la piccola isola No, dirigendo poi per paese tra Yezo e Oshikiri (detto Oshikiri they Nyo). Superato tale passag-

piccole abitazioni; gli unici edifici notevoli sono le scuole ed i pubblici uffici. La città si estende lungo il declivio del caratteristico monte e sulla lingua sabbiosa che lo unisce alla terraferma: un forte è in costruzione sulla sommità del monte.

Hakodate - Korsakov.

(23-24 Maggio). Alle 3h 30m del 23 lasciamo Hakodate, diretti a Korsakov. Usciti dal porto, ci dirigiamo per Sire Sami Nati; la punta SW dell'isola di Yezo; passiamo poi fra questa la piccola isola Ito, dirigendo poi pel passo tra Yezo e Shushiri (detto Shushiri Thay Mys). Superato tale passaggio.

L'isola Yesso e misura 5 mig. di lunghezza per 4 di larghezza; nella parte SE della rada c'è il porto, circondato da una penisola sabbiosa, sul cui estremo sorre un caratteristico monito. Durante l'inverno si rinfossa ghiaccio nel porto stesso, e nei mesi delle belle stagioni (da Maggio ad Agosto) predomina la nebbia. La profondità minima dello specchio aquoso assegnato alle navi per ancorare è di braccia 6,6.

L'isola (itta-giapponese, a noi che abbiamo più visitato molte città maggiori, Hakodate non ha fornito alcun particolare di novità; è un paesello, abbastanza grande (poiché la popolazione ne supera i 90 mila abitanti), di

L'isola Yezo e misura 5 mp. di lunghezza per 4 di larghezza; nella parte SE della rada è il porto, cinto da una penisola sabbiosa, nel cui estremo sorge un caratteristico monte. Durante l'inverno si incontra ghiaccio nel porto stesso, e nei mesi della bella stagione (da Maggio ad Agosto) predomina la nebbia. La profondità minima dello specchio acqueo assegnato alle navi per ancorare è di braccia 5,6. L'antica città giapponese, a noi che abbiamo più visitato molte città maggiori, Hakodate non ha fornito alcun particolare di novità; è un complesso, abbastanza grande (poiché la popolazione sorpassa i 90 mila abitanti), di

l'ora le 15^h30^m.

Korsakovsk (24 - 27 Maggio)

È un piccolo centro di circa 10 mila abitanti, sorgente sulla sponda NE della baia di Dniava, baia formata dai due capi Kribone e Li, rettangolare, che terminano a SW e SE c'isola Sachalin.

È noto come quest'isola appartenesse alla Russia fino al 1905 stato di pace che finisce la sua infelice guerra col Giappone: da tale epoca è passata a quest'ultima impero tutto la parte di Sachalin che rimane a Sud del 50° parallelo. Le risorse dell'isola sono le grandi foreste, i giacimenti auriferi, di rame e fer-

circa le 15h30m.

Korsakov (24-27 Maggio)

È un piccolo centro di circa 10 mila abitanti, sorgente sulla sponda NE della baia di Duiva, baia formata dai due capi Krilon e Lirethotho, che terminano a SW SE l'isola Sakhalin.

È noto come quest'isola appartenesse alla Russia fino al trattato di pace che chiuse la sua infelice guerra col Giappone: da tale epoca è passata a quest'ultimo impero tutta la parte di Sakhalin che rimane a Sud del 50° parallelo. Le risorse dell'isola sono le grandi foreste, i giacimenti auriferi, di rame e fer

gio, al traverso del Motente Haki di-
rigiamo per passare tra Yego e il
vulcano Rishiri to. Nelle prime
ore del mattino seguente abbiamo
visto sulla sinistra questa isola farat-
teristica, dal dolcissimo profilo, e
dalla cima maestosa coperta di
nevi. Al traverso di questa si
prende rotta per l'apo Mossar (la
punta NW di Yego) che abbiamo
al traverso sulla ditta Fricce
gli imbocciamo quindi lo stret-
to di La Pérouse, con rotta che ci
porta a passare a poche my. da
Capo Kikon: imbocciamo sulla drit-
ta il pericoloso fregio Nijogau,
e dirigiamo per l'ancoraggio
di Korsakovsk, ove giungiamo

più, al traverso di Mokute Haki: dirigiamo per passare tra Yezo e il vulcano Rishiri. Nelle prime ore del mattino seguente abbiamo nella sinistra questa isola caratteristica, dal dolcissimo pendio, e dalla vetta maestosa coperta di nevi. Al traverso di questa si prende rotta per Capo Notshar (la punta NW di Yezo) che abbiamo al traverso sulla dritta. Quindi imbocchiamo lo stretto di La Pérouse, con rotta che ci porta a passare a poche miglia da Capo Krilon: lasciamo nella dritta il pericoloso scoglio Nijogan, e dirigiamo per l'ancoraggio di Korsakov, ove giungiamo

li di siso e lamerio. La rotta fino al
lo scoglio Kijgan è l'opposta a quel
che segnata nel venire a Korsakovsk;
alle 5^h36, al traverso dello scoglio,
dirigiammo in franchia di Capo Noz-
shac, che abbiamo al traverso
alle 13^h10^m. Passiamo quindi fra
Reben e Rishni To; in franchia
di esse prendiamo rotta per S^o
Vladimir Bay. Alle 16^h30^m del
giorno stesso si stabilisce fitta
la notte, che non ci lascia più.
Dal mezzogiorno del 28 alle 7^h
l'una si esibono numerosi fulmini
gli; la sera deve essere assai pro-
fuma, se cause esterne non ci
hanno spostati alquanto a Nord. *Perche' in
7h. Ces. una
2.2.1861
Nord.
terre*
L'una alle 17^h15^m si avvista terra

li di biro e lancis. ha rottà fins al lo scoglio in ijogan à l'opporta a quel la seguite uul vuire a Korsakovsk; alle 5h36, al traverso dello scoglis, dirigiamo in franchia di Lapon08. shar, the abbiamo al travers alle 13h 10m. Patriamo quindi fra Rebun e Rishiri to; in fraufhia di esse precnoliiems rottà per po Wladimir Bay. Alle 16h30m del giorno stesso si stabilise fitta la uchsia, the non ci lafeia più. Bal mezzopioms del 28 alle 1th fina si eseguono numerosi frande gli; la serra deve essere astai, pros sima, se Cause externe von ei hamo spostati alquanto a Nord. Lisca le 17h15 si avvista tema terra / perché in

tal caso la

terra è molto

più vicina

di quanto

si creda.

terra!

ro, ma più che tutto il Carbone
e la pesce. I lavori di estrazione
dei minerali e del carbone sono
fatti, in Sakkalin russa, dai de-
portati.

Quanto a Korsakovsk, che era
sede di un penitenziario, quando
era ancor colonia russa, poco vi
è da dire: è l'entro di partenza
delle spedizioni che vanno alla pe-
sa del salmone e delle balene, pre-
gianti nei mari di tali costituzioni.

Korsakovsk - S^E Vladimir Bay

(27- 28 Maggio).

Alle 4^h am. del 27 salivano per
la baia di S^E Vladimir, dove re-
stavano una decina di giorni; per
eeguire le esumazioni trimestri.

ro, ma più che tutto il Carbone e la pesca. I lavori di estrazione dei minerali e del carbone sono fatti, in Sakalin russa, dai de s portati.

Quanto a Korsakovsk, che era sede di un penitenziario, quando era ancor Colonia russa, poco si è da dire; è Centro di partenza delle spedizioni che vanno alla pesca del salmone e delle balene, frequenti nei mari di tali latitudini.

Horsakovsk - St Wladimir Bay
(27-28 Maggio).

Alle 4 am. del 27 salpiamo per la baia di St Wladimir, ove resteremo una decina di giorni, per eseguire le esercitazioni Trimestra

S^t Vladimir Bay

(32)

(28 Maggio - 8 Giugno). Durante gli 11 giorni di permanenza a S^t Vladimir Bay le condizioni meteorologiche furono costantemente avverse al sereno svolgersi del nostro programma di esercitazioni, poiché nebbie e piogge ci furono quasi sempre compagne. Furono eseguite esercitazioni di tiro ridotto da 25 m (individuali: di giorno e di notte; parziali: a comando e a volontà); tirate con mitragliera, mortaia, col pezzo da 75 mm da sbarco, con quelli da 37 mm sistemati nelle imbarcazioni. Le esercitazioni di lancio di siluri ebbero luogo sia all'ancaggio, che con nave

St Wladimir Bay

(28 Maggio - 8 Giugno). Durante gli 11 giorni di permanenza a St Wladimir Bay le condizioni meteorologiche che furono costantemente avverse al sereno svolgersi del nostro programma: ma di esercitazioni, poiché nebbia e pioggia ci furono quasi sempre compagne.

Furono eseguite esercitazioni, ivi di tiro ridotto da 25 mm (individuali: di giorno e di notte; parziali: a comando e a volontà): tiri con mitragliere, rivoltella, col pezzo da 75 mm da sbarco, con quelle da 37 mm sistemati nelle imbarcazioni. Le esercitazioni di lanci di siluri ebbero luogo sia all'ancoraggio, che con nave

di prora a sinistra; si ferma la nave, poiché la eco del nostro gabbiano conferma essere tale terra attaijerosa. Poco dopo (18° 20') si prende ancoraggio in m. 35 di fondo. Diaminata una lancia per ricognire se sia stata la posizione stabilita della nave, si ha la conferma che il punto di ancoraggio è in prossimità della South Point, sulla costiera settentrionale di S. Vladimir Bay. Persistendo la nebbia, il giorno salpa, e facendo precedere la nave dalla lancia stessa, rotta Maestro, si porta ad ancorare ad 1 miglio più all'interno nella baia stessa. Il mattino seguente, di notata alquanto la nebbia, si porta a mandarci ad ancorare nella insenatura Sud.

V. P. mandatiamo ad ancorare nella insenatura Sud.

di prora a sinistra; si ferma la nave, poiché la eco del nostro fib abrio conferma essere tale terra attaiprossima. Poco dopo (18h 20m) si prende ancoraggio in m. 25 di fonds. Ammainata una lancia per ricognizione se se sia esatta la posizione stimata della nave, si ha la conferma che il punto di ancoraggio è in prossimità della South Point, sulla imboccatura di SE Wladimir Bay. Persistendo la nebbia, il Com.te salpa, e facendo precedere la nave dalla lancia stessa, rotte Maestro, si porta ad ancorare ad 1 mg. più all'interno nella baia stessa. Il mattino seguente, diradata alquanto la nebbia, ci portiamo ad ancorare nelle insenature Sud.

gumund, durante la fuga, avvistò
una grossa nave che l'inscenava;
il ^{Capo} ⁵ entrò ancora nella re-
da di St. N. lachinir, ove appos-
tamente si tagliò la nave, che
co' l'equipaggio, e fece quindi se-
tare i depositi. Poco appresso fu
distinto quale fosse la nave insegna-
trice: il grosso incrociatore russo
"Probleja".

L' "Izumurd" sfidava Tonnel.
late 30 50, e disponeva di una for-
teissima velocità (circa 24 m. or.
rie). Gli avanzi delle disfrazia-
te nave sono attualmente rin-
perati da operai e palombari russi.

Il mattino dell' 8 giugno, le
ficate le imbarcazioni all'an-
foraggio, la nave uscì per esegui-
re i tiri normali bimestrali: n.

Izumrud, durante la fuga, avvistò una grossa nave che l'inseguiva; il fu entro allora nella rada di S. W. Vladimir, ove apparentemente in affanno la nave, sbarcò l'equipaggio, e fece quindi saltare i depositi. Poco appresso fu distinto quale fosse la nave inseguitrice: il grosso incrociatore russo • Rossija.

L' "Izumrud" dislocava Tonnellate 3050, e disponeva di una fortissima velocità (circa 24 mg. orarie). Gli avanzi della disfatta della nave sono attualmente recuperati da operai e palombari russi.

Il mattino dell' 8 Giugno, terminate le misurazioni all'ancoraggio, la nave era per eseguire i tiri normali trimestrali: Min

in moto.

Q circa 1000 m. dal. nostro punto di ancoraggio emerge dall'acqua lo scafo dell'incrociatore protetto "Izumrud," delle Marine Russa, risi perduto durante la guerra. Lì furono in seguito riferite due versioni circa le perdite di tale nave. Secondo l'una di esse, lo "Izumrud," dopo l'infame battaglia di Tsushima, entrò fuggendo nella rada di St. Vladimiro per avere un riparo, ma incagliò a causa della nebbia. Il fuoco, sbagliata la gente, fece allora saltare i depositi delle munizioni per non lasciare la nave in mano al nemico. Secondo l'altra versione, l'"Izumrud,"

in moto. A circa 1000 m. dal nostro punto: di ancoraggio emerge dall'acqua lo scafo dell'incrociatore protetto "Izumrud", della Marina Russa, ivi perduto durante la guerra. Si furono in seguito riferite due versioni circa la perdita di tale nave. Secondo l'una di esse, lo "Izumrud", dopo l'infesta battaglia di Tsushima, entrò, rifugiato nella rada di Vladivostok per avere un riparo, ma incagliò a causa della nebbia. Il Com., sbarcata la gente, fece allora saltare i depositi delle munizioni per non lasciare la nave in mano al nemico. Secondo l'altra versione, l'I.

per la coda di Pietro il Grande.
Alle 7^h arrivammo la punta Sud
dell'isola Attuod, e poco dopo
le isole Kukoskago ed i Big
Pallor Rocks. Percorsa la coda
di Pietro il Grande, imboccammo
uno il passo E dell'Eastern Bo-
rophus, entrammo quindi nel
forno d'oro, col ormeggiammo
la nave sulla baia militare ff.

Glaciersbuk (9-21 giugno)

Orte sulle rive di "largo seno me-
rino che fu detto "forno d'oro",
"forno" naturalmente per la sua
configurazione. Pare che il no-
me gli sia stato dato perché nei
dintorni furono trovati alcuni pre-
cimenti auriferi; altri dicono che
quel nome provenga dalla somi-

per la rada di Pietro il Grande.
Alle 7h avvistammo la punta Sud
dell' isola Astrold, e poco appresso
le isole Buhoosthage ed i Patizer Rocks. Percorsa la rada
di Pietro il Grande, inoltrando
ci il passo E dell' Eastern Bo-
sphorus, entrammo quindi nel
Corno d'Oro, col ormeggiammo
la nave sulla boa militare N. 7.

Vladivostok (9-21 Giugno)
Sorge sulle rive di un largo seno
che fu detto "Corno d'oro";
"Corno" naturalmente per la sua
configurazione. Pare che il no-
me gli sia stato dato perché nei
suoi dintorni furono trovati alcuni pia-
cimenti auriferi; altri dicono che
quel nome provenga dalla somi-

presso l'ancoraggio poche ore dopo,
ed alzate le imbarcazioni; lafai-
St Vladimirs Bay per Vladivostock.

Da St Vladimirs Bay a

Vladivostock (8-9 giugno)

Un'ora dopo incontrammo il ter-
saglio che ci era servito il mat-
tino per i tiri da 57 mm; ne ab-
profittammo per ultimarli; pro-
seguendo poi la navigazione per
Vladivostock. L'atmosfera, alia-
ra nel pomeriggio dell'8, si fe-
ce forca durante la notte; nelle
prime ore del 9 sopraggiunse la
nebbia che ci impediti di veder il
fanale di Pororotni Pt. Determinate
le successive posizioni della nave
a mezzo di fumoghe, dirigemmo

preso l'ancoraggio poche ore dopo, ed alzate le imbarcazioni; lasciò St Vladimir Bay per Wladivostock. Da St Vladimir Bay a Wladivostock (8-9 Giugno) Un'ora dopo incontrammo il bersaglio che ci era servito il mattino per i tiri da 57mm; ne approfittammo per ultimarli, proseguendo poi la navigazione per Wladivostock. L'atmosfera, chiara nel pomeriggio dell'8, si fece forza durante la notte; nelle prime ore del 9 sopraffuente la nebbia che ci impedì di veder il fanale di Povorotni Pt. Determinate le successive posizioni della nave a mezzo di scandagli, dirigemmo

della penisola Skhota; sono formate di batterie di cannoni da 254 mm, sistemati su affusti a tempo arca.

L'ancoraggio è diviso in due zone: l'una militare, che comprende il lido d'oro dall'estremità di levante fino al punto in cui esso giace a mezzogiorno, approssimativamente; l'altra, la mercantile, è limitata dalla linea che termina a ponente la zona militare. L'ancoraggio è ottimo sotto tutti gli aspetti; il grave inconveniente del congelamento della superficie del mare durante i mesi più rigidi dello inverno (gennaio, febbraio) è ridotto a ben piccola cosa, gra-

della penisola Ithota; sono formate di batterie di cannoni che, situati "da 254 mm", sistemati su affusti a scomparsa. L'ancoraggio è diviso in due: l'una militare, che comprende il Corno d'Oro dall'estremo di levante fino al punto in cui esso piega a mezzogiorno, approssimativamente; l'altra, la mercantile, è limitata dalla linea che termina a ponente la zona militare. L'ancoraggio è ottenuto sotto tutti gli aspetti; il grave inconveniente del congelamento della superficie del mare durante i mesi più rigidi dell'inverno (gennaio, febbraio) è ridotto a ben piccola cosa, pre-

glisiva che tale seno ha col "forno
d'Oro" di Costantinopoli. Il "forno"
di Wladivostok, chiuso fra i pro-
montori Shkot e Muravieff, sboc-
ca in uno stretto che fu chiamat-
o a sua volta "Bosforo dell'Est,"
e che possiede due entrate, l'una
di levante (dalla baia di Pietro
il Grande) e l'altra di ponente (dal
la Amur Bay). Vi è una terza
entrate, quasi a metà della
sua lunghezza, ma è praticabile
solo da silenzi.

Le varie fortificazioni stabilis-
te sulle alture circostanti, e
in buona parte visibili dal
mare, ricordano quelle di Capo
Nazimoff, di Capo Galdokin e

fianca che tale senso ha col 'Corno' d'oro" di Costantinopoli. Il 'Corno' di Wladivostock, chiuso fra i promontori Shkota e Muravieff, sbocca in uno stretto che fu chiamato a sua volta 'Bosforo dell'Est', e che possiede due entrate, l'una di levante (dalla baia di Pietro il Grande) e l'altra di ponente (dalla Amur Bay). Vi è una terza entrata, quasi a metà della sua lunghezza, ma è impraticabile solo da siluranti.

Delle varie fortificazioni stabilite sulle alture circostanti, e in buona parte visibili dal mare, ricordo quelle di Capo Nazimoff, di Capo Galdobin e

Sopando pure lungo tratto delle
penisola Shkota, dalla parte
di Amur Bay. È presenta assai be-
ne dal mare, avendo belle co-
struzioni ed una sovra distri-
buzione di colori. Ha aspetto que-
st' completamente nostrano; pos-
siede alcune vie, che per la lo-
ro grandezza e per la bellezza
degli edifici che le fiancheggia-
no potrebbero figurare in una
delle nostre grandi città.
Nelle linee generali si ricono-
sce come chi volle e tracciò i
piani della città abbia pensato
ad una Vladivostok grande
de un tempo. Sono oggi in for-
so di costruzione nuovi quartie-
ri, per i quali la città salira-

Superando pure lungo tratto delle penisola Shkote, dalla parte di Amer Bay. Si presenta assai bene dal mare, avendo belle costruzioni ed una sobria distribuzione di Colori. Ha aspetto quasi completamente nostrano; possiede alcune vie, che per la loro grandezza e per la bellezza degli edifici che le fiancheggiano potrebbero figurare in una delle nostre grandi città. Nelle linee generali si riconosce come chi ideò e tracciò i piani della città abbia pensato ad una Vladivostock grande nel tempo. Sono oggi in Lorsodi costruzione nuovi quartieri, per i quali la città salirà.

zie all'opera di una nave rompighiaccio (Tonn. 1500 disloc^{to}) che riuscì a mantenere sponda la entrata del porto (velocità di una 5 attraverso uno spessore di mezzo piede di ghiaccio). Vi è a Wladivostok un bafuo falleggia-
te, l'aspetto di sopportare una
di dislocamento inferiore alle
3000 Tonnellate, ed un bafuo
di l'arenaggio lungo ft. 52 5,
largo ft. 120 ÷ 90 e profondo ft.
30.

— La città è costruita sulla
rive Nord del fiume d'oro, a
piede dell' Arsenale, e si
adagia lungo il pendio delle
colline scendenti al mare, o-

zie all'opera di una nave rompi-ghiaccio (Tonn. 1500 disloc.) che riesca a mantenere sgombra la entrata del porto (velocità di mg. 5) attraverso uno spessore di mezzo piede di ghiaccio. Vi è a Wladivostok un bacino galleggiante, capace di sopportare navi di dislocamento inferiore alle 3000 Tonnellate, ed un bacino di carenaggio lungo ft. 525, largo ft. 120 + 90 e profondo ft. 30.

La Città è costruita nella riva Nord del Corno d'oro, a ponente dell'arsenale, e si adagia lungo il pendio delle colline scendenti al mare, oc

che segue il commercio mondiale da
e per l'estremo Oriente. Benché'
in aumento, il commercio marit-
timo di Vladivostok non puo' an-
cora dirsi molto florido; l'afflu-
re di popolazione a Capitoli nel Port
della Manchuria e nelle regioni del
l'Ussuri produrrà un maggiore
movimento portuario in Vladivos-
tostok.

S'vuol fare a Vladivostok abbi-
sermine quella colossale linea fer-
roviaria che si ritiene a ragione es-
sere una fra le piu' grandi opere
umane, che partendo da Tche-
liabinsk, ne si allaccia alle re-
ste ferrarie russe, attraversa
tutta la Siberia, correndo gros-
solanamente per parallelo, fin-

che segue il commercio mondiale da e per l'Estremo Oriente. Benché in aumento, il commercio marittimo di Vladivostok non può ancora dirsi molto notevole; l'affluire di popolazione e Capitali nel Nord della Manciuria e nelle regioni dell'Ussuri produrrà un maggiore movimento portuario in Vladivostok.

È noto come a Vladivostok abbia termine quella colossale linea ferroviaria che si ritiene a ragione essere una fra le più grandi opere umane, che partendo da Celiabinsk, dove si allaccia alla rete ferroviaria russa, attraversa tutta la Siberia, correndo quasi solamente per parallelo, lì in

sempre più in alto, lungo i fianchi delle colline che la ambito.

110.

È retta da un consiglio municipale, presieduto da un sindaco; la popolazione, che supera i 50000 abitanti, è formata per la massima parte di russi (armate di terra e di mare, famiglie di militari, ecc.); motorole è la colonia tedesca; assai numerosi (più di 1000) sono i finni.

Bludisostok, fra i porti della Siberia Russa, è quello che si trova nelle migliori condizioni di traffico internazionale, come quello che non si trova in forte latitudine, ed è per di più, maggiormente prossimo alle grandi vie

sempre più in alto, lungo i fianchi delle colline che la ambiscono.

È retta da un consiglio municipale, presieduto da un sindaco; la popolazione, che supera i 50000 abitanti, è formata per la massima parte di russi (armate di terra e di mare, famiglie di militari, ecc.); notevole è la colonia tedesca; assai numerosi (più di 6000) sono i cinesi.

Vladivostock, fra i porti della Siberia Russa, è quello che si trova nelle migliori condizioni di traffico internazionale, come quello che non si trova in forte latitudine, ed è, per di più, maggiormente prossimo alle grandi vie

È superfluo ch'io mi intrattenga sul
valore militare di tale via di comu-
nicazione tra il grande Impero e i
suoi possedimenti Estremo Oriente;
sulla costruzione della "Fiume-
Baikal" e del nuovo tronco lungo
la riva sinistra dell'Amur vengono
ad essere eliminati i due
più gravi inconvenienti, e la li-
nea acquista non solo per la Rus-
sia, ma per tutte le nazioni una
importanza infallibile. Basta,
per far risuonare l'eccezionalità
tale asserzione, ch'io ricordi come
usualmente le comunicazioni
fra Mosca e Vladivostok aveva-
gono in 10 giorni; un terzo (al
più) del tempo che impiega
un buon passeggero per percor-

È superfluo ch'io m'intrattenga sul valore militare di tale via di comunicazione tra il Grande Impero ed i suoi possessi in Estremo Oriente; colla costruzione della "Siberiana" Baithal" e del nuovo tronco lungo la riva sinistra dell'Amur vengono ad essere eliminati i due più gravi inconvenienti, e la linea acquista non solo per la Russia, ma per tutte le nazioni una importanza incalcolabile. Basta, per far riconoscere l'esattezza di tale asserzione, ch'io ricordi come usualmente le comunicazioni fra Mosca e Vladivostock avvengano in 10 giorni; un terzo (al più) del tempo che impiega un buon piroscalo per percor-

gente impresa, fissata nelle sue linee generali da un "ukase" imperiale del 17-3-1891, fu fondata a termine nel 1903: vi lavorarono stimatamente fino a 150.000 operai; vi furono spesi 350 milioni di rubli. La distanza fra gli estremi, o meglio, la lunghezza della linea, è di 7000 verste (km. 4469). Al grande miglioramento stradale, derivante dal passaggio dell'intero tronco in territorio moscovita, si sta riparando da qualche anno, sostituendo un nuovo tronco di collegamento fra e Vladivostok, lungo la riva sinistra dell'Amur. Detto tronco pare sarà ultimato nell'anno 1911.

fonte impresa, fissati nelle sue linee generali da un "ukase" imperiale del 17-3-1881, fu fondata a termini, nel 1903; vi lavorarono simultaneamente fino a 150.000 operai; vi furono spesi 350 milioni di rubli. La distanza fra gli estremi, o meglio, la lunghezza della linea, è di 7000 verste (km. 4469). Il grave inconveniente strategico, derivante dal passaggio dell'ultimo suo tronco in territorio russo del tratto russo, si sta riparando da qualche anno, costruendo un nuovo tronco di allacciamento fra e Vladivostock, lungo la riva sinistra dell'Amur. Detto tronco pare sarà ultimato nell'anno 1911.

di stabilire la principale base navale
la ressa d'Oriente (fino allora a
Nikolajevsk); dopo la Guerra
della guerra Russo-Japponese, e la
conseguente occupazione di Port-
Arthur da parte della Russia, Wl.
divostock divenne base navale di
secondo ordine, poiché le guerre
maggiori furono rivolte a Port-
Arthur; ora che questa piazza
è caduta, prima per le forze,
poi per trattato, in mano ai più
colti Giapponesi; Vladivostok è
tornata ad essere la principale
base navale ressa in betreano
Oriente. Lungo il fiume d'Oro
sorge l'arsenale, del quale mi
la posso riferire, poiché non ab.

di stabilire la principale base navale russa d'Oriente (fino allora a Nikolajevsk); dopo la chiusura della guerra Russo-Giapponese, e la conseguente occupazione di Port-Arthur da parte della Russia, Vladivostok divenne base navale di secondo ordine, poiché le forze maggiori furono rivolte a Port-Arthur; ora che questa piazza è caduta, prima per la forza, poi per trattato, in mano ai più deboli Giapponesi; Vladivostok è tornata ad essere la principale base navale russa in Estremo Oriente. Lungo il Corno d'Oro sorge l'Arsenale, del quale non ho potuto riferire, poiché non ebbi

rere la linea Mediteraneo - Shanghai". I veloci piroscafi della "Russian Volunteer Fleet" alleavano Vladivostok con Tsuruga e Nagasaki - Shanghai.

Si intuisce subito, dice come le comodità delle installazioni sui lungozi della Trans-Siberia sia richocano al minimo termine il tormento di un transoceano viaggio ferroviario, il quale ha d'altra parte un notevole vantaggio economico su quello marittimo.

- Vladivostok fu occupata, con altri piccoli sforzi, da truppe russe or sono 50 anni; nel 1872 fu deciso

sere la linea Mediterraneo. Shanghai. Inclusi piroscafi della "Russian Volunteer Fleet" allacciano Vladivostock con Tsuruga e Nagasaki-Shanghai.

S'intende ch'io dica come le comodità delle istallazioni delle carrozze della Trans-Siberiana riducono ai minimi termini il tormento di un lungo viaggio ferroviario, il quale ha d'altra parte un notevole vantaggio economico su quello marittimo.

- Vladivostock fu occupata, con assai piccolo sforzo, da truppe russe o forse 50 uomini; nel 1872 fu deciso

miraglio). Era pure in armale, in
forno di lavori; l'incrociatore protet-
to "Trentakuf", gemello dell'"Izum-
rud" del quale ho parlato avanti.
Il fontimo entrare ed uscire dal
porto, per crociare non sempre bre-
vi; di cacciatorpediniere e torpe-
diniere, mi fece constatare un es-
tivo allungamento di materiale e
di persone. Ho voluto farne men-
zione prima di dire come mi sia
apparso quell'ambiente militare
nuovo, del quale si è sentito, io
ritengo con esagerazione, spargere
durante e dopo l'infame
guerra. Era gli ufficiali russi
che fanno panti scimmie gelante
pieni di fede quanto mi appa-
revo altri uomini, di loro a

miraglie. Era pure un arsenale, in corso di lavori, l'incrociatore protetto "Teutschland", gemello dell' "Izmir" del quale ho parlato avanti. Il continuo entrare ed uscire dal porto, per crociere non sempre brevi, di cacciatorpedinieri e torpedinieri, mi fece constatare un attento allenamento di materiale e di persone. Ho voluto farne menzione prima di dire come mi è apparso quell'ambiente militare tutto, del quale si è sentito, io ritengo con esagerazione, parlare durante e dopo l'inausta Guerra. Erano gli ufficiali tutti, ho conosciuti uomini galanti e pieni di fede quanto mi apparvero altri uomini; di loro a

bi l'occasione di visitarlo, e ciò che
di esso mi fu possibile scoprire da
bordo non rivestirebbe l'aspetto
semplicemente formale
sante. Durante la nostra permane-
nza erano, quanti, all'an-
coraggio alcune navi e traspor-
ti della marina russa; fra le più
ricordate l'Askold, il veloce
incrociatore che, malgrado per
le avarie subite durante il con-
battimento del 10 agosto, trovò
scampo nella fuga, e poté rivo-
verarsi a Shanghai senza che
alcuna nave nemica potesse rag-
giungerlo. Batté ora l'inte-
gra del comandante la squa-
dra russa d'Oriente (rie-ann-

ebbi l'occasione di visitarlo, e ciò che di esso mi fu possibile scoprire di bordo non rivestirebbe carattere tecnico particolarmente interessante. Durante la nostra permanenza erano, o fremers, all'ancoraggio alcune navi e Trasporti della marina russa; fra le quali ti ricordo l'Astrolabio, il veloce incrociatore che, malconcio per le avarie subite durante il combattimento del 10 Agosto, trovò scampo nella fuga, e poté riparare a Shang-hai senza che alcuna nave nemica potesse raggiungerlo. Batte ora l'insegna del comandante la squadra russa d'Oriente (vice-ammi-

di galloni; andare a dipartire nelle
pubbliche vie ed intrattenerci nei
ritratti galanti son domande di
professione ben definite; nemme
che, queste, più temibili forze che
non le armi si apponessi!

Le accoglieva che abbiamo rice-
vuto da autorità, ufficiali e so-
viet russi furono estremamente
gentili e cordiali.

Wladivostock - Tumaga

(21-23 Giugno). Alle 10^h del
21 lasciammo il porto di Wla-
divostock, diretti a Tumaga.

Usciti dal faro d'Oro, dirigem-
mo a passare a Nord dell'isola
Krippeloff. In prospettiva, dirigem-
mo per Tumaga. Tornò le 8^h del

di fallaci; andare a diportarsi nelle pubbliche vie ed intrattenerci nei ritrovi salotti con donne di professione ben definita; non che, queste, più gentili forse che le armi giapponesi!

Le accoglienze che abbiamo ricevute da autorità, ufficiali e sovietici russi furono oltremodo gentili e cordiali.

Vladivostock - Tsuruga

(21-23 Giugno). Alle 10h del 21 lasciammo il porto di Vladivostock, diretti a Tsuruga.

Alzatisi dal forno d'Oro, dirigemmo a passare a Nord dell'isola Phipplest. In framchia, dirigemmo per Tsuruga. Verso le 8h del

sai meglio stimati in Europa, i
Giapponesi. Debbo però dire come
ne abbio conofinti altri che del-
la guerra parlavano con una
certa leggerezza, come di un fat-
to successo fra terzi, oppure
di loro interesse, e' vero, ma
tanto contano, che non pos-
safare sanguinante ancora
quell'impresa che ha pur
lasciato nella mente di noi, stra-
nieri! Basta leggerezza non
siamo certo a nostra personale
edificazione, come metton in
creamento ad un buon fondato
porto in noi il recedere infi-
fiali di ogni corpo, e, fra es-
si, manini fardini d'anni e

sai meglio stimati in Europa, i Giapponesi. Debbo però dire come ne abbia conosciuti altri che della guerra parlavano con una certa leggerezza, come di un fatto successo fra terzi, oppure di loro interesse, è vero, ma tanto lontano, che non può lasciare sanguinante ancora quell'impronta che ha pur lasciato nelle mente di noi, stranieri! Basta leggerezza non torna certo a nostra personale edificazione, come neppure in incremento ad un buon concetto ci porta in noi il vedere i figli di ogni corpo, e, fra essi, uomini carichi d'anni e

L'ancio porto, Tsuruga è il più importante di tutte la costa occidentale di Nippon; è il luogo d'appoggio del progetto russo trisettentrionale che stabilisce l'approvvigionamento costale del Giappone sulla Transiberiana - Per quanto sia il più importante della costa presetta, non ha però gran movimento di tonnellate.

Il paese di Tsuruga, piccolo e ben tenuto, come tutti i paesi giapponesi, non presenta alcun particolare interessante, se si tralascia l'attrazione della bellezza naturale dei dintorni.

Il mattino del 1° luglio usciamo dal golfo di Tsuruga, passando ad un miglio circa

Come porto, Tsuruga è il più importante di tutta la costa occidentale di Nippon; è il luogo d'approdo del proficuo tutto Trisettimanale che stabilisce l'allacciamento postale del Giappone colla Trans-Siberiana. Per quanto sia il più importante della costa predetta, non ha però gran movimento di formicolate.

Il paese di Tsuruga, piccolo e ben servito, come tutti i paesi giapponesi, non presenta alcun particolare interessante, se si faccia astrazione dalla bellezza naturale dei dintorni.

Il mattino del 1° Luglio usciamo dal golfo di Tsuruga, passando ad un miglio circa

23 avvistammo la costa giapponese.
se; entrammo quindi nel golfo
di Tsuruga, e prendemmo au-
toraggio in rada, a poche cen-
tinaie di metri dalle testate
del molo.

Tsuruga (23 Giugno - 1° Luglio)
L'autoraggio di Tsuruga, perfet-
tamente riparato dai venti da
E, per S, ad W, è però aperto a
quelli de Nord, che vi solleve-
no alle volte grosso mare. Fu
costruito, nell'estremo SE del-
la rada, un molo per astieu-
rare il traffico. Attualmente
si lavora per il prolunga-
to del molo predetto.

23 avvistammo la costa giapponese; entrammo quindi nel golfo di Tsuruga, e prendemmo ancoraggio in rada, a poche centinaia di metri dalla testata del molo.

Tsuruga (23 Giugno - 1° Luglio)

L'ancoraggio di Tsuruga, perfettamente riparato dai venti da E, per S, ad W, è però aperto a quelli del Nord, che vi sollevano alle volte grosso mare. Fu costruito, nell'estremo SE della rada, un molo per astienere il traffico. Attualmente si lavora per il prolungamento del molo predetto.

nell'estremo meridionale della riva
natura s'è sorge la piccola città di
Maidzene, dalla quale anche la
stazione navale prese il nome.

Tale città, che possiede un piccolo
porto commerciale, è sede di re-
parti di truppe; non molto lonta-
no dalle caserme sono varie pol-
veriere, ed è dominata da un
forte, che mi parve armato da tre
fondi di fucili assai grandi; e può
battere il golfo e la sua entra-
ta.

La favolosa di una stazione
navale sorgente in Maidzene ap-
pare dalla posizione stessa, dal
la quota dell'ancoraggio, ampiè
ben rivotato dai venti di NNE e
NNW che sollevano fuori la baia
un grosso mare.

Sull'estremo meridionale delle rive N.W. sorge la piccola città di Maidzyure, dalla quale anche la stazione navale prese il nome. Tale città, che possiede un piccolo porto commerciale, è sede di reparti di truppe; non molto lontane dalle caserme sono varie polveriere, ed è dominata da un forte, che mi parve armato da bocche di fuoco assai grandi, e può battere il golfo e la sua entrata: La convenienza di una stazione navale sorgente in Maidzyure appare dalla posizione stessa, dalla bontà dell'ancoraggio, ampio, ben ridossato dai venti di N.W. e N.N.W. che sollevano fuori la bocca grosso mare.

dal faro di Tateishi Lighthouse diri-
giamo pruudi in punta Tuna-
tobara; doppiamo questa diri-
gendo per il promontorio che divide
da NW il Maidzuru Wan; en-
triamo in quest'ultimo, e, do-
po brevi maneggi (meno
che 5'), prendiamo ormeg-
gio nel porto militare di Maid-
zuru, sulla baia N° 3.

Maidzuru (1-4 luglio)

La stazione navale di Maidzu-
ru, quarta per importanza at-
tuale fra quelle dell' Impero, si
ge sull'estremo meridionale
della insenatura SE del golfo
di Maidzuru, golfo che si apre
circa 35 mig. a ponente di Tsuruga.

Dal faro di Tateishi Saki; dirigiamo quindi in punta Smas tobara; doppiamo questa dirigenza pel promontorio che chiude a NW il Maizuru Wan; entriamo in questo stretto, e, dopo breve navigazione (meno che 5h), prendiamo ormeggio nel porto militare di Maizuru, sulle boa N. 3.

Maizuru (1-4 Luglio)

La stazione navale di Maizuru, quarta per importanza attuale fra quelle dell'Impero, sorge sull'estremo meridionale della insenatura SE del golfo di Maizuru, golfo che si apre circa 35 mg. a ponente di Tsuruga.

è degli spruzzi delle colline, che, spesi nella parte più a ponente, scendono giù a picco sul mare.

Presso l'entrata, su di una piccola collina, sono gli uffici del Comando della Stazione, il Club degli Ufficiali, l'alloggio del ^{lunedì} ~~lunedì~~ Capo (e attualmente il Viceammiraglio Kataoka) e degli Ufficiali; l'ufficio del Capitano di Vascello (am ^{to} il porto e incaricato delle navi in riserva, le prigioni. A Levante degli uffici del Comando, son magazzini, edifici quali depositi dei materiali delle navi passate in disarmo, segnano il l'antire ed i bacini di faraggiò.

L'Arsenale non è molto esteso; e però capace di grande sviluppo

te degli speroni delle colline, che, che nella parte più a ponente, si devano quasi a picco sul mare. Presso l'entrata, su di una piccola collina, sono gli uffici del Comando della Stazione, il Club degli Ufficiali, l'alloggio del fante in Lape (è attualmente il Vice-ammiraglio Katarka) e degli Ufficiali, l'ufficio del Capitano di Vascello forma il porto e ricovero delle navi in riserva, le prigioni. A Levante degli uffici del Comando sono magazzini, adibiti quali depositi dei materiali delle navi passate in disarmo; seguono il cantiere ed i Bacini di carenaggio.

L'Arsenale non è molto esteso; è però capace di quale si voglia

Il nuovo Maizuru (come fu detto il paese sorto in un colle stagione navale) è unito per mezzo di un tronco ferroviario a Maizuru, che fa capo un tronco di collegamento con la rete ferroviaria principale di Nippon (Osaka - Fushiyama - Ayabe - Maizuru).

Quando furono eseguiti i lavori di costruzione della base navale tale tronco giungeva solo a Fushiyama (1897); i materiali giungevano a Maizuru per via di mare.

I lavori eseguiti per adattare il terreno alla costruzione di officine, bacini, scali, ecc.. furono tutt'altro che indifferenti; rifluissero il taglio di pa-

Il nuovo Maizuru (come fu detto il paese porto in un colle stazione navale) è unito per mezzo di un tronco ferroviario a Maizuru, ove fa capo un tronco d'allacciamento colla rete ferroviaria principale di Nippon (Osaka. Fuzhushiyama - Ayabe - Maizuru).

Quando furono iniziati i lavori di costruzione della base navale tale tronco fungeva solo a Fuzhushiyama (1897); i materiali giungevano a Maizuru per via di mare.

I lavori eseguiti per adattare il terreno alla costruzione di officine, bacini, scali, ecc.. furono tutt'altro che indifferenti; richiesero il taglio di par,

renziale. Le officine sono re-
gruppate a levante dei bacini
e si segnano nel seguente ordine:

Officine fonderie, dove si costruisce
no e si riparano faldare di piel-
tato tipo. Attualmente erano in
costruzione 4 faldare per l'ac-
ciaiostreminere (il tipo si approssime
"Myakara", quasi completamente
(copiato da quello "Borriyofot").

Officine fonderie, che com-
prende due reparti; uno di que-
li non ancora completamente ul-
timato. Erano montati cinque
turbomotori, costruiti dal lanti-
re Mittu Bishi di Nagasaki;
e destinati al l'acciaiostreminere
le cui faldare abbiam vediuto
nell'officina precedente.

renziale. Le officine sono raggruppate a levante dei bacini e si seguono nel seguente ordine:

Officina Calderai, ove si costruiscono e si riparano caldaie di qualsiasi tipo. Attualmente erano in costruzione 4 Caldaie per cacciatorpediniere (il tipo giapponese "Myabara", quasi completamente copiato da quello "Thornycroft").

Officine Fucinatori, che comprende due reparti; uno dei quali non ancor completamente ultimato. Erano montati cinque turbomotori, Costruiti dal Cantiere Mittu Bishi di Nagasaki; e destinati al cacciatorpediniere le cui caldaie abbiamo veduto nell'officina precedente.

riparazione a fagi e mafflina
ri di var. d'ogni banchetto;
possiede uno scalo l'apice del-
la costruzione di var. di piace-
lo di sollevamento. Le officine
non presentano in genere ne-
sun particolare di novità; le
mafflinie rettangolari, quasi tutte
di fabbricazione inglese, sono
muote da energia elettrica for-
mata da una centrale che pro-
vvede pure alla illuminazione del-
l'arsenale e delle opere sparse
nel territorio della piazza-
gne elettriche di varia portata
sono nelle varie officine; sono
per lo più del tipo a torniun-
to orizzontale, e sollevamento
per mezzo di paranco di ferro.

riparazione a scafo e macchina; si di man d'opera bunellaggio; possiede uno scalo capace della la costruzione di navi di piccolo o dislocamento. Le officine non presentano in genere nessun particolare di novità; le macchine utensili, quasi tutte di fabbricazione inglese, sono mosse da energia elettrica fornita da una centrale che provvede pure alla illuminazione dell'arsenale delle opere sparse nel territorio della piazza - Gru elettriche di varia portata sono nelle varie officine; sono per lo più del tipo a scorrimento orizzontale, e sollevamento per mezzo di paranco diffe-

tre alternativi da Rmt 125 (250 V,
500 A.). L'energia totale dell'im-
pianto risulta di Rmt 1905. Pare
che sia in corso l'adozione di
correnti polifasi ad alta ten-
sione.

Sullo scalo, che si trova nei pre-
stidile officine, a lungo circa
700 m., e in corso di avanzata
distruzione il facciata spedizione
"Bunkati", che aveva le seguenti
caratteristiche: dislocazione
sotto ¹¹⁵⁰ m; lunghezza ft. 323, profon-
za di maffonia IHP 20000; velocità
prevista n. 31.5. Qua-4 tubi
di lancio accoppiati, due a prua,
due a poppa; un l'ammone da
n. 120 a prua ed uno a poppa,
3 da n. 76 m. a prua e due a pop-

tore alternativo da Kut 125-250 V., 500 A.). L'energia totale dell'impianto risulta di that 1985. Pare che sia in forto l'adozione di correnti polifasi ad alta tensione.

Quello scalo, che si trova nei pressi delle officine, a lungo circa 70 m., è in corso di avanzata costruzione il cacciatorpediniere "Unikati", che avrà le seguenti caratteristiche: dislocato, tonnellate 1150; lunghezza ft 323, potenza di macchina HP 20000; velocità prevista nodi 31.5. Avrà 4 tubi di lancio, accoppiati, due a prora, due a poppa; un cannone da mm 120 a prora ed uno a poppa, 3 da 76 mm a prora e due a poppa.

Officina fabbri. Provista di numerosi magli a vapore, e di un idraulico capace di estrarre la pressione di 1000. bata 1000.

fonderie, che può fondere pezzi di notevole dimensione.

Di fronte a questo gruppo di officine è la centrale elettrica, costituita da un impianto di 4 complessi che producono corrente continua. Ognuno di essi ha una potenza di Kw 315 (250 V, 1260 A), derivante da motori alternativi a doppia espansione. Vi è pure un compressore turbo-dinamico da Kw. 600 (250 V, 2400 A) e un compressore elettrogeneratore con una

Officine fabbri. Provista di numerosi magli a vapore, e di uno idraulico capace di esercitare la pressione di Bournel.

. date 1870.

Fonderia, che può fondere pezzi di notevole dimensione.

Di fronte a questo gruppo di officine è la Centrale elettrica, Costituita da un impianto di 4 complessi che producono corrente continua. Ognuno di essi ha una potenza di Kwt 315 (250 V., 1260 A.), derivante da motori alternativi a duplice espansione. Vi è pure un complesso turbo-dinamo da Kwt. 600 (250 V, 2400 A.) ed un complesso elettrogeneratore con mo-

atti), ma l'anneggiato venne
in seguito nella decisione di ridu-
re il tunnelaggio, ed in conseguenza
le altre caratteristiche, come seguono:
Tunn. 650; lunghezza ft. 130, III.
9500; velocità mig. 30, tubi di lan-
cio 4, disposti come fu detto avanti;
artiglierie I. 120 mig., III. 76 mig.
5 bacini in cemento sans fer;
il maggiore lungo ft. 550, un al-
tro lungo ft 270, ed il minore
adatto per le spedizioni o rincor-
ghiatori. È in costruzione un
grande bacino, progettato per
una lunghezza di ft. 660, e poi
aumentata a 700 ft; per que-
sto fu necessario il taglio di una
nuova porzione della collina
retrostante; lo farò procedere.

sakis, ma l'ammiragliato venne in seguito nella decisione di ridurre il tonnellaggio, ed in conseguenza le altre caratteristiche, come segue: Tonn. 550; lunghezza ft. 230; HP. 9500; velocità nodi 30; tubi di lancio 4, disposti come fu detto avanti; artiglierie: I. 120 mm, III. 76 mm. I bacini in esercizio sono tre; il maggiore lungo ft. 550, un altro lungo ft 270, ed il minore adatto per torpediniere o minori cacciatori. È in costruzione un grande bacino, progettato per una lunghezza di ft. 660, e poi aumentata a 700 ft; per questo fu necessario il taglio di una buona porzione della collina retrostante; lo scavo procede a =

pa. Delle caldaie ho già detto; avrò tre eliche, mosse dai terbonostri cui ho accennato, e che saranno disposti come segue: uno, ad alta pressione, nel piano longitudinale, e uno verso l'elica centrale, destinata alla sola marcia avanti; quattro, e precisamente due soffie, formate da un terbonostro ad alta ed una a bassa, comanderanno il moto delle due eliche laterali; il quale sarà sia avanti che indietro.

Erano in progetto 4 l'acca torpediniere di queste lastre ristorte; due furono migrati (l'uno a Manduria, l'altro al fucilificio Mitti - Bishi di Naga-

pa. Delle Caldaie ho più det. to; avrà tre eliche, mosse dai turbomotori cui ho accennato, e che saranno disposti come segue: uno, ad alta pressione, nel piano longitudinale, e uno verà l'elica centrale, destinata alla sola marcia avanti; quattro, e precisamente due coppie, formate da un turbomotore ad alta ed uno a bassa, Comanderanno il moto delle due eliche laterali, il quale sarà sia avanti che indietro. Erano in progetto 4 caccia torpediniere di queste caratteristiche; due furono impiegati (l'uno a Muggiano, l'altro al Cantiere Mitten - Peishi di Napoli

miraglio.

Storammo in rade le navi da guerra giapponesi: Nishin, Kashima, Tsuchimia, Niitake, Tschikaj, e l'Adzuma, in corso di lavori entro il bacino maggiore. Nello specchio d'acqua prospiciente lo arsenale erano 5 *Lanciatorpedinie* re del tipo "Arax". Le maggiori fra le navi accennate hanno le seguenti caratteristiche:

Kashima: varato, marzo 1805.

disl. 5, tonn. 16650; veloci-
ta' mp. 19.8; II 15600;
Armauti: IV. 305, IV.
254, XII. 153, XII. 76, III.
37. Tubi di lancio, sub. 5.

Tsuchimia, Niitake: varati '02;
disl. 5 3420 tonn.; velo-
cità 20mp; armamento,

Miraglio.

Trovammo in rada le navi da guerre giapponesi: Nishin, Hashiwa, Tsushima, Mitake, Chihaya, e l'Adzuma, in corso di lavori entro il bacino maggiore. Nello specchio d'acqua prospiciente l'Arsenale erano 8 cacciatorpediniere del tipo "Arare". Le maggiori fra le navi accennate hanno le seguenti caratteristiche:

Kashima: varato, maggio 1905.

disl. 5, tonn. 16650; Velocità nodi 19.2; IHP 15600;

Armam. 5: II. 305, IV. 254, XII. 152, XII. 76, III. 37. Tubi di lancio, sub. 5.

Tsushima, Niitaka: varati '02;

disl. 3420 tonn.; velocità 20 nodi; armamento,

lafrenente, senza alcuna infiltrazione d'acqua, grazie alla natura rocciosa del terreno.

Al Nord delle officine e dei magazzini c'è una collina sormontata da una stazione radio-telegrafica e da altra stazione per segnali. A levante di tutte queste officine sono i reparti speciali per la lavorazione delle artiglierie, dei siluri, degli apparecchi elettrici. Si costruiscono completamente siluri e tutti di lancio, ma si riparano solamente le artiglierie ed i loro affusti; i quali provengono dall'arsenale di Thure.

ogni officina ha il proprio ufficio ufficiale ufficiale specialista; il quale è l'arsenale o un conti' am-

La semente, senza alcuna infiltrazione d'acqua, grazie alla natura rocciosa del terreno.

Al Nord delle officine e dei baraccamenti si è una collina sormontata da una stazione radio-telegrafica e da altra stazione per segnali. A Levante di tutte queste officine sono i reparti speciali per la lavorazione delle artiglierie, dei siluri, degli apparati elettrici. Si costruiscono completamente siluri e tubi di lancio, ma si riparano solamente le artiglierie con i loro affusti, i quali provengono dall'Arsenale di Thule.

Ogni officina ha il proprio capo filiale vicecapo specialista; il capo dell'Arsenale è un contrammiraglio.

Maidura, è ampia e si curva, ten-
ne dai venti da Nord. Il paese
non ha per sé nulle di specie-
ti. L'è invece a poca distanza
da esso il paesello di Ame-
no - Hashidate, nata di esag-
sioni di quantità si reca a visi-
tare il Giappone. La sua piana
è dovuta ad una penisola lunga
circa 2 Km, e larga in me-
dia 65 m., che separa il lago
di Ame - no - Hashidate dal
la rada di Myabza. Questa
penisola è l'opera di più, e
presenta, specialmente vista dal
l'alto, un aspetto straordinario:
grande e pittoresco. Il suo no-
me significa "punto del lico-
lo; fronteggiante il quale che

Maizuru, è ampia e sicura, tranne dai venti da Nord. Il paese non ha per sé nulla di speciale. È invece a poca distanza da esso il paesello di Ameno-Hashidate, meta di escursioni di quanti si recano a visitare il Giappone. La sua fama è dovuta ad una penisola lunga circa 2 km, e larga in media 65 m, che separa il lago di Ameno-Hashidate dalla rada di Miyazu. Questa penisola è coperta di pini, e presenta, specialmente vista dall'alto, un aspetto oltremodo originale e pittoresco. Il suo nome significa "ponte del Cielo"; fronteggiante il canale che

IV. 47, X. 76, II. 152.

Adzumé, varato 1899; dislocam^o
9500 tonn.; velocità m.p. 29
Armamento: IV. 203; XII.
152; XII. 76; VII. 47 m.p.
Ha un tubo di lancio so.
praequo e 4 subacquei.

— alle 7^h del 4 luglio uscìa
uso dalla rada di Maizuru.
in granfuria di essa accostiammo
per la punta "Kuro Saki", dopo
pianando la quale entriamo nel
Myadozu Wan; alle 8⁴⁵ m.p.
diamo ancoraggio avanti al
paese di Myadozu.

Myadozu (4 - 8 luglio)

La rada di Myadozu, s'apre
sulla costa di Nippon a poche
miglia a ponente di quella di

II.HF, X.76, l. 152.

Adzume, varato 1899; dislocam

9500 tonn.; velocità mg.29

Armamento: IV. 203; XII.

152; XII-76; VII. 47 mm.

Ha un tubo di lancio sottomarino, e 4 subacquei.

- Alle 7h del 4 Luglio usciamo dalla rada di Maizuru: in compagnia di essa accostiamo per la punta "Kuro Saki", doppiando la quale entriamo nel Myadzu Wan; alle 8h45m prendiamo ancoraggio avanti al paese di Myadzu.

Myadzu (4 - 8 Luglio)

La rada di Myadzu, estendesi sulla costa di Nippon a poche miglia a ponente di quella di

eseguiamo tiri normali coi pezzi da 152 e 180, a complemento delle esortazioni non del tutto svolte a Vladivostok. Pochi minuti al Nord di Kafnica esegue a sua volta i tiri a piena carica. Molti minuti i tiri mettiamo in rotta, costeggiando l'isola di Nippou; ed alle 21^h eseguiamo tiri normali coi pezzi da 57 mm, riprendendo poi rotta (verso 207.°). Alle 4^h 20^m del giorno successivo arriviamo il pomeriggio di Yigo Latti, ed alle 5^h 30^m le isole Ohi: alle 7^h 15^m accostiamo di 10° a sinistra. La manovra ci deve portare all'atterraggio di Masampho. Il mattino del 10, giustamente nelle ore durante le quali doveremo arrivare la costa,

eseguiamo tiri normali copezzi da 152 e 180, a complemento delle esercitazioni non del tutto svolte a Vladimir Bay. Poche my. al Nord il Kaspina esegue a sua volta i tiri a piena carica. Ultimati i tiri mettiamo in rotta, costeggiando l'isola di Nippon; al le 21 eseguiamo tiri normali coi pezzi da 57 Km, riprendendo poi rotta (verso 267.5). Alle 4h20m del giorno successivo avvistiamo il fanale di Jizo Sathi, ed alle 5h30m le isole Othi: alle 7h15m accostiamo di 10° a sinistra. La manovratta ci deve portare all'atterraggio di Masampho. Il mattino del 10, giustamente nelle ore durante le quali dovevamo avvistare la Costa,

mette il lago in comunicazione
con la baia di Myadze. So-
no alcuni tempi s'intorciati; ma
tutti di molti pellegrinaggi.

Durante la nostra permanenza
a Myadze vennero in rada
alcune torpediniere giapponesi;
che eseguirono rivelazioni ed
esercitazioni, prendendo au-
rario la sera. Il giorno 7 pre-
se pure ancora oggi il "Kashi-
wa", nave ammiraglia da noi
ricontrata a Maidzuru. Il
mattino seguente este uscito
eseguire tiri a piena Lancia.

Myadze - Matampto.

(8-10 luglio). Il mattino del
giorno 8 lasciamo l'ancora
già, infatti dal Myadze Wan

mette il lago in Commmiif azio ne colla baia di Myadzu so: no alcuni tempi shintoisti, meta di molti pellegrinaggi.

Durante la nostra permanenza a Myadzu vennero in rade alcune torpedinieri giapponesi, che eseguirono evoluzioni ed esercitazioni, prendendo aura, rappo la sera. Il giorno 7 prese pure ancoraggio il "Kashi. ma", nave ammiraglia da noi incontrata a Maizuru. Il mattino seguente essa usufruì eseguire tiri a piena carica.

Myadzu- Matampho.

(8-10 Luglio). Il mattino del giorno 8 lasciamo l'ancoraggio; rifiniti dal Myadzu Wan

La breve permanenza delle navi in
Masangho non mi diede agio di
rilevare sufficientemente sopra
luogo le condizioni attuali di que-
ste fitta; per ciò che riguarda la
questione dell' "assorbimento" delle
forze da parte del Giappone. Pre-
ndo quindi nota solamente delle
cole più salienti, nel mentre
riporto qualche scena sul paese.

Masangho comprende due
centri distinti: l'uno, più an-
tico, è situato nella parte NE del
la rada, è un agglomeramento
confuso di capanne, costruite
con poco legno e molta paglia;
l'aspetto di paglie, spicche. Non
parlerei della pulizia urbana, che
manca assolutamente. Questa

La breve permanenza delle navi in Masampho non mi diede agio di rilevare sufficientemente sopra luogo le condizioni attuali di queste città, per ciò che riguarda la questione dell'assorbimento della Corea da parte del Giappone. Prendo quindi nota solamente delle cose più salienti, nel mentre riporto qualche cenno sul paese.

Masampho comprende due centri distinti; l'uno, più antico, è situato nella parte NE del la rada, è un agglomeramento composto di capanne, costruite con poco legno e molta argilla; coperte di paglie, sporche. Non parlerò della pulizia urbana, che manca assolutamente. Questa

si stabilì dapprima una legge, in sostanza, che si lanciò poco di' poi in rettilineo; atterrammo a mezzo delle stiva e degli scanda-
gli. Verso le 6^h 45^m, fece rientrare l'orizzonte, furono visti poco a po' passo del traverso a sinistra gli isolotti Chint, e successivamente le isole Kabothu To e Neukho-do. Giubolghiamo il "Sound" di Ma-
sampho, ore alle 8^h 35^m, a fan-
sa delle rettilineo fittissima, pren-
diamo ancoraggio poco a W del.
l'isola Saddle. Alle 9^h, fece ri-
tornare il tempo, prosegui-
mo per l'ancoraggio interno di
Masampho, ore giungiamo alle
ore 10^h 25^m.

Masampho (10-12 luglio)

si stabili dapprima una legge, sia foschia, che si cambiò poco dipoi in nebbia; atterrammo a mezzo delle stiva e degli scanda gli. Verso le 6h 45', schiaritosi l'orizzonte, furono visti poco a poppa via del traverso a sinistra gli isolotti Clunt, e successivamente le isole Kabotlu e Neutro. do. Innalziamo il "sound" di Masampho, ma alle 8h 35', a causa della nebbia fittissima, prendiamo ancoraggio poco a W del l'isola Saddle. Alle 9h, schiarito nuovamente il tempo, proseguiamo per l'ancoraggio interno di Masampho, ove giungiamo alle ore 10h 20'.

Masampho (10-12 Luglio)

nel villaggio fremeau, ovunque si volga lo sguardo. Sono assai superiori in numero i pacififici fabbri, accoccolati sulle strade o seduti sulle soglie delle case, a coloro che lavorano.

La' altra parte della città, sorta più recentemente, e per ciò detto Nuova Masampho, è quasi del tutto giapponese. Ma l'aspetto di una dei piccoli paesi da noi visti in Giappone; le vie sono ben tracciate, le case e le persone si presentano decorosamente.

I pubblici servizi, qui compresi la polizia, le poste, la linea ferroviaria, sono in mano alle giapponesi tanto nella Nuova, come nella vecchia Masampho. Il fatto le giapponesi è anche "residenti",

nel villaggio foreano, ovunque si volga lo sguardo. Sono assai superiori in numero i pacifici fumatori, accoccolati sulle stuioie, seduti sulle soglie delle case, a coloro che lavorano.

D'altra parte della città, sorta più recentemente, e per ciò detta Nuova Masampho, è quasi del tutto giapponese. Ha l'aspetto dimesso dei piccoli paesi da noi visti in Giappone; le vie sono ben tracciate, le case e le persone si presentano decorosamente.

I pubblici servizi, ivi compresi la polizia, le poste, la linea ferroviaria, sono in mano dei Giapponesi tanto nella Nuova, che nella vecchia Masampho. Il culto giapponese è anche "residente",

parte della città, la quale è la più antica, come ho già detto, è abitata quasi esclusivamente da coreani; fredo non aver visto in vita mia un coreano di uomini e di cose ancora più primitivi!

Il vestire del coreano è assai più puro di quello che era secoli addietro; più è tutt'ora per il giapponese, ne' potrebbe del resto di per sé testificare una manica di evoluzione; il giapponese è però generalmente assai pulito, nel mentre il coreano è assai sporco. Più che per prima dà a dire d'essere quanto il coreano differisce dal popolo vicino, è l'oziosità che appare

parte delle città, la quale è la più antica, come ho più detto, è abitata quasi esclusivamente da Coreani; credo non aver visto in vita mia un consesso di uomini e di fosse ancor sì primitivi! Il vestire del Coreano è ancora ai nostri giorni quello che era secoli addietro, ciò è tutt'ora per il giapponese, né potrebbe del resto di per sé giustificare una mancanza di evoluzione; il giapponese è però generalmente assai pulito, nel mentre il Coreano è assai sporco. Ciò che per primo dà a dividere quanto il Coreano differisce dal popolo vicino, è l'opposto che appare

gati in spaziote Caserme in muratura, costruite poco a Sud del villaggio giapponese: sul promontorio, che è poco più vicino al villaggio, fu stabilita una batteria composta di 4 pezzi che giudicati da 120 mm; superiormente è un'altra batteria di due obici da mm 240. L'essere queste batterie assai poco elevate sul mare induce a credere che debbano avere l'obiettivo il solo scopo di battere l'ancoraggio, il cui accesso sarebbe difeso da altre opere.

I lavori di "estruzione d'una baia navale" furono iniziati nella parte SE del "fato" di Malampho; i fabbricati ch'io vidi da berolo stimai depositi a fluvio.

giati in spaziose Caserme in una natura, costruite poco a Sud del villaggio giapponese: nel promontario, che è poco più vicino al villaggio, fu stabilita una batteria composta di 4 pezzi che spingono cai da 120 mm; superiormente è un'altra batteria di due obici da np 240. L'essere queste batterie assai poco elevate nel mare mi dà a credere che debbano avere col tempo il solo scopo di battere l'ancoraggio, il cui accesso sarebbe difeso da altre opere.

I lavori di costruzione d'una "base navale" furono iniziati nel la parte SE del "Fate" di Masampho; i fabbricati ch'io vidi da bordo stimai depositi e polveric

ed ha funzioni di governatore, in
quanto che le autorità coreane
non possono prendere decisioni
senza averne prima il "licit".
Di tali "residenti" ne esiste uno
in ciascuna delle principali loca-
lità dell'impero coreano; essi di-
pendono dal Ministro Giapponese,
(addetto a rappresentare il Gover-
no presso l'impero di Corea), che
ha sede in Seoul ed il titolo di
"Residente Generale".

La formazione di una base na-
vale in Masampho fa parte del
programma pratico al quale il
Giappone si prepara a sostener-
re l'olla forza l'occupazione ed
il conseguente dominio delle
Coree. Per ora sono in Masam-
pho 500 soldati giapponesi, allog-

ed ha funzioni di governatore, in quanto che le autorità coreane non possono prendere decisioni senza averne prima il "licet!". Di tali "residenti" ne esiste uno in ciascuna delle principali località dell'impero coreano; essi dipendono dal Ministro Giapponese, (addetto a rappresentare il Governo presso l'impero di Corea), che ha sede in Seoul ed il titolo di "Residente Generale". La formazione di una base navale in Masampho fa parte del programma grazie al quale il Giappone si prepara a sostenere colla forza l'occupazione ed il conseguente dominio della Corea. Per ora sono in Masampho 500 soldati giapponesi, allog.

quali non ho distinta bene la
linea di profilo.

Matampho - Nagataki

(12-13 luglio) Nel pomerig-
gi del 12 lasciamo l'ancoraggio
di Matampho; usciamo dal Sound,
ed in franchia di Douglas Islet
dirigiamo per Koshiki Shima; av-
vistiamo successivamente i fara-
li dell'isola Sentinel, di Capo Tully,
di Koshiki; attraversando acque
che riuniranno celebrate nel
la storia. Alle 2^h del giorno se-
guente, avvistato il faro di
Koshiki Shima, determiniamo la
nostra posizione; risultando la
nave spostata alquanto sulla
dritta, rettifichiamo la rotta: ave-

quali non ho distinta bene le linea di profilo.

Masampho-Nagasaki

(12-13 Luglio) Nel pomeriggio del 12 lasciamo l'ancoraggio di Masampho; usciamo dal "sound," ed in franchigia di Douglas Islets dirigiamo per Koshiki Shima; avvistiamo successivamente i fari dell'isola Sentinel, di Capo Tuten, di Kosaki, attraversando acque che rimarranno celebrate nella storia. Alle 2h del giorno seguente, avvistato il fanale di Koshiki Shima, determiniamo la nostra posizione; risultando la nave sportata alquanto sulla dritta, rettifichiamo la rotta: avv

re: vi è una baia visibile da sbar-
co, e sulla collina retrostante
una stazione radio-telegrafica.
Le fortificazioni per ora non
esistono: notai solamente che
i lavori in corso nell'isola Ko-ye
do danno facilmente a supporre
che una batteria debba sorgere
in tale posizione.

A Malampho sono frequenti-
sivamente varie pioppiette e
squadrigli di siluranti; nello
andare all'ancoraggio scorgem-
mo una divisione compren-
dente 4 navi; la maggiore
(viscina di Tri-annunzio)
era l'"Yakumo"; seguivano lo
scout "Yodo" e due navi solitari
di piccolo tonnellaggio, dei

re: vi è una banchina da sbarco, e sulla collina retrostante una stazione radio-telegrafica. Fortificazioni per ora non esistono: notai solamente che i lavori in porto nell'isola Ho-ye danno facilmente a supporre che una batteria debba sorgere in tale posizione.

@ Masampho sono frequentissime navi giapponesi e squadriglie di siluranti; nello andare all'ancoraggio scoprìi una divisione comprendente 4 navi; la maggiore (insegna di Vice-ammiraglio) era l'"Yashima"; seguivano lo scout "Yodo" e due incrociatori di piccolo tonnellaggio, dei

se i caratteristiche, che esser luogo
per 4 giorni durante la nostra per-
manenza in Nagasaki.

A questo proposito ricordo come il
giapponese non avvolga il fata-
le evento della morte, e tanto me-
no il ricordo di coloro che hanno
superato l'estremo passo, di quel
l'ombra di fardoglio soffuso di
mistero e di terrore che c'è, se-
condo me, un portato dalla reli-
gione cristiana. Si comprende co-
me la commemorazione dei de-
funti al Giappone possa essere co-
si differente dalla nostra. I fi-
mieri, che come è noto, sorgono
qui e là, entro i limiti dell'au-
torità e fuori di esso, sono in
tali giorni completamente illuminati.

sei caratteristiche, che ebbero luogo per 4 giorni durante la nostra permanenza in Nagasaki. A questo proposito ricordo come il Giapponese non avvolga il fatale evento della morte, e tanto meno il ricordo di coloro che hanno superato l'estremo passo, di quell'ombra di sordido oblio soffuso di mistero e di terrore che è, secondo me, un portato della religione cristiana. Si comprende come la commemorazione dei defunti al Giappone possa essere così differente dalla nostra. I riti funerari, che come è noto, sorgono qua e là, entro i limiti dell'abitato e fuori di esso, sono in tali giorni completamente illuminati.

to per traverso il funale di Hosti.
Mi Shina, accostiamo per Hosti.
Shina, che abbiamo al travaso
verso le 8^h. fara un paio
d'ore dopo imbocciamo la
rada di Nagasaki; e prendiamo
ormeggio nella baia ff° 6.

Nagasaki (12-21 luglio).

Il Nagasaki siamo per la seconda volta, e precisamente chiediamo con questa simpatia atti quel periplo del Giappone che pur da essa ha avuto principio. Avendo precedentemente detto di cui, mi astengo dal descrivere ora, limitandomi ad accennare alle vivaci feste commemorative dei defunti; feste as-

to pel traverso il canale di Moji.
Di Shimonoseki, accostiamo per Oshima,
che abbiamo al traverso
verso le 8. Circa un paio
d'ore dopo imbocchiamo le
rade di Nagasaki, e prendiamo
ormeggio nella boa n° 6.

Nagasaki (12-21 Luglio).
A Nagasaki siamo per la se-
conda volta, e precisamente chiu-
diamo con questa simpatica cit-
tà quel periplo del Giappone che
pur da essa ha avuto principio.
Avendo precedentemente detto
di essa, mi astengo dal descrivere
le ora, limitandomi ad accen-
nare alle vivaci feste commem-
orative dei defunti; feste ecc.

34

unni e donne di ogni età con
bigioni/vestiti con costumi na-
zionali che scandono il corso
stando dai fanali/variopinta,
di colori e dimensioni differenti/
allo scopo di illuminare il cui
luminoso.

Alle 22^h dell'ultima sera di
l'annunziata ha luogo una
funzione caratteristica: coloro
che vogliono l'annunziare il
morto, partono in processione
dei "sampans" fatti di paglia
e illuminati nelle solite canzoni;
entre i "sampans" sono vi-
vande e bevande. La proce-
sione, che occupava quest'au-
to una distesa di parecchie

34

Uomini e donne d'ogni età e condizione, vestiti coi costumi regionali che fendono il colle portando dei fanali (variolpinti, di colori e dimensioni differenti) allo scopo di illuminare il buio cammino.

Alle 22 dell'ultima sera di commemorazione ha luogo una funzione caratteristica: coloro che vogliono commemorare il morto, portano in processione dei 'sampans' fatti di paglia e illuminati colle solite lanterne; entro i 'sampans' sono vivande e bevande. La processione, che occupava quest'anno una distesa di parecchie

40

mati all'infuia delle 20^h alle 22^h.

Ogni tomba è attorniata dalla famiglia del funzionario, in onore del quale sono accese tante lanterne (le solite lanterne prop. posati in carta, ma bianche, come si fa viene al letto) per quanti anni di vita egli ha goduto. I superstiti passano la sera presso il loro morto, parlano di lui, gli offrono cibarie bevande che effettivamente si degustano. Alle 22^h la folla che popola i Limiteri deve tornare nelle città dei vivi, e sarà pittore e per di più uno dei pochi rimasti originali, lo spettacolo di migliore e migliore di no-

nati all'incirca dalle 20 alle 22.

Ogni tomba è attorniata dalla famiglia del fuumlato, in onore del quale sono accese tante lanterne (le solite lanterne, poste in carta, ma bianche, come si conviene al lutto) per quanti anni di vita egli ha goduto.

I superstiti passano la sera presso il loro morto, parlano di lui, gli offrono cibi e bevande che effettivamente essi degustano.

Alle 22 la folle che popola i Cimiteri deve tornare nelle città dei vivi; è assai pittoresco e per di più uno dei pochi rimasti originali, lo spettacolo di migliaia e migliaia di no:

vor di distruzione del guscio del
"Chiyo Maru" e dello scort per le
marie giapponesi: pare che an-
tidue possano esser lanciati
in mare nel corrente anno.

Il giorno 16 entrarono in rade
gli ufficiali protetti federali
"Tibis" e "Jaguar" da noi prese-
dutamente incontrati a Shang-
hai; e il porto-heli "Pao Ya-
kiel" che compie attualmente il
glio del mondo. Con notevole
vantaggio un armamento di 12
persone della "Galatia", organi-
do nelle 2^o la nia, viene una
regata di quattro freg. L'altro
un armamento di 10 persone
del "Jaguar", organi- in una
lancia assai più leggera. La

vori di distruzione del gemello del "Chriss Maru" e dello scout per la marina giapponese: pare che ambedue possano esser lanciati in mare nel corrente anno.

Il giorno 16 entrarono in rada gli incrociatori protetti tedeschi "Iltis" e "Jaguar" da noi precedentemente incontrati a Shang-hai e il portoghese "São Ja-sriel" che compie attualmente il giro del mondo. Con notevole vantaggio un armamento di 12 persone della "Zalebra", vogando nelle 2° lancie, riserva reparto di quasi 5 uff. Contro un armamento di 10 persone del "Jaguar", voganti in una lancia assai più leggera. La

migliaia di metri; fermava
ad un punto della bancalea
a mare ove erano alcuni gro-
ti "campans", entro i quali ve-
nivano gettati i "campans" dipe-
glia, coi riveri e le lantenne
commemorative dei defunti.
Quindi or sono tutto venivano
gettato in mare, ed il vento
trascinava pel golfo i "cam-
pans" commemorativi, ponendo
grave pericolo per le navi an-
corate: l'infarto di tali
"campans" avrebbe lo scopo di
distruggere gli "spiriti ma-
liziosi".

— Tidi assai progettisti le =

migliaia di metri; terminava ad un punto della banchina a mare ove erano alcuni grossi "lampaioni", entro i quali venivano gettati i "lampaioni" di paglia, coi viveri e le lanterne commemorative dei defunti.

Quindi ora sono tutto veniva gettato in mare, ed il vento trascinava pel golfo i "lampaioni" commemorativi, con non lieve pericolo per le navi ancorate: l'incendio di tali "lampaioni" avrebbe lo scopo di distruggere gli "spiriti maligni".

- Vidi assai progrediti i la-

franchia di esso dirigiamo per
passare a 5 mig. dal farale
di Beaufort Hh. Nella sera
rettifichiamo la rotta, poniamo
il punto osservato accorriamo
fatto di qualche miglio da
la rotta. Nella notte vediamo
il farale di Beaufort e il pro-
filo del M^E Auckland, il più
alto dell'isola Quelpupert.
Dai rilevamenti di questo mon-
te ci risulta che la posizione
di esso sulla carta nautica non
deve essere esatta. Nella dia-
ra del 22, risentendo che la
nave era spostata alquanto vo-
lo Nord, rettificiamo ancora
la rotta; passiamo in vicinan-

frangia di esso dirigiamo per passare a 5 miglia dal fanale di Beaufort. Nella sera rettifichiamo le rotte, poiché il punto osservato accusa uno scarto di qualche miglio dalla rotta. Nella notte vediamo il fanale di Beaufort e il profilo del M. Auckland, il più alto dell'isola. Qualche parte. Dai rilevamenti di questo errore ci risulta che la posizione di esso sulla carta inglese non deve essere esatta. Nella giornata del 26, risultando che la nave era spostata alquanto verso Nord, rettifichiamo ancora la rotta; partiamo in vista.

nostra vittoria ci obbligherà an-
to ad altre forze quando visi-
seremo il porto militare di Enig-
fao.

La partenza, fissata per giorno
20, fu rimandata al 21, a can-
sa del passaggio, in prossimità
di Nagasatti, di due depres-
sioni barometriche.

Nagasatti - L'hemisfero.

(21-23 luglio) Mafak dal.
La rada di Nagasatti diri-
giamo per Takifavare - Leto,
lungo fra le isole Watana-
sen e Narn (gruppo delle
Joto). Dalle 14^h alle 15^h pas-
siamo il canale; appena in

nostre vittoria ci obbligherà unito ad altre forza quando vinceremo il porto militare di Erichfas.

La partenza, fissato per giorno 20, fu rimandata al 21, a causa del passaggio, in prossimità di Nagasaki, di due depressioni barometriche.

Nagasaki- Chemulpo.

(21-23 Luglio) Usciti dal, la rada di Nagasaki dirigiamo per Takigawara - Seto, compreso fra le isole Wattana Asu e Narn (Gruppo delle Goto). Dalle 14 alle 15 passiamo il Canale; appena in

mezzanotte del 22 passo o nulla
ci interessò; aspettò la m.
occasione libera di scrivere.
Il canale di North Cliford ~~is.~~
doveva essere arrivato poco dopo
per la mezzanotte, ma la nebbia
ed i frequenti piavasci che si in-
vestivano in tale ora non ci per-
misero di vederlo. Determinammo
una posizione della nave sua.
cattivamente con tre scandali:
fino alle 2^h30^m finalmente
apparve il canale. Lo lascia-
mo a circa 7 mig. sulla destra,
ed entriamo nel basso E di
Lhemulpo, passando in riva
di Mogudelli ~~is.~~, delle nu-
merose isole fra essa e War.

mezzanotte del 22 poco o nulla ci interessò, essendo la mia posizione libera di pericoli. Il fanale di North Clifford T.d. doveva essere arrivato poco dopo la mezzanotte, ma la foschia e di frequenti piovaschi che ci investirono in tale ora non ci permisero di vederlo. Determinammo la posizione della nave successivamente con tre scandagli: verso le 2h30m finalmente apparve il fanale. Lo lasciammo a circa 7 mg. sulla dritta, ed entrammo nel passo E di Chemulpo, passando in vista di Mogudetti T.d., delle numerose isole fra essa e War.

fa dello scoglio Nirepin; qua.
do lo abbiamo al traverso acco.
stiamo a dritta, per passare
in franchia dei pericolosi scogli.
a SW delle Craig Harriet Z, e
più tardi accostiamo ancora sul
la dritta, per passare a due mig.
a ponente di Little Glet. Anche
lo al traverso (13°) dirigiamo
per passare fra Mathan e Naju
Z, e in seguito dirigiamo
per passar 4 mig. a ponente di
North Clifford, l'isola che dobb.
biamo doppiare per imboccare
il porto E che condurre a che
molo. Il tempo nebbioso che
è per l'ora ^{nel pomeriggio} aggr. fino alla

fa dello scoglio Minepin; quando lo abbiamo al traverso accostiamo a dritta, per passare in fraufhia dei pericoli sorgenti a SW delle Craig Harriet te, più tardi accostiamo ancora sulla dritta, per passare a due ny. a ponente di Simple Iflet. Aucto. co al traverso (134) dirigiamo per passare fra Matkan e Naju e in seguito dirigiamo per passar 4 mg. a ponente di North Clifford, l'isola che dobbiamo doppiare per imboldfare il passo e the Loudure a the melpo. Il tempo nebbioso che ci fu compagno fino alla nel pomeriggio

nel Mare Giallo, e s' contende il
primato dei porti coreani. Con quel-
lo di Fusau, che si trova, come si
notò, presso il Marampo, essa vicin-
no al Giappone. Ho accennato co-
me l'approdo di Chemulpo sia in-
festato da pericoli, e come i passag-
gi siano indizati da opportuni si-
stemi di segnali: dirò ora breve-
mente del porto.

Chemulpo non è ancora porto, nel
senso completo delle parole; manca
di tutti i mezzi dei quali un porto
moderno deve esser provvisto per
facilitare il movimento del traffi-
co. Le navi devono ancorare essi-
contano da sera, ed eseguire
le operazioni di imbarco e sbocco
fai propri mezzi e coll'interme-.

nel Mare Giallo, e si contende il primato dei porti Coreani con quello di Fusan, che si trova, come è noto, presso Masampo, assai vicino al Giappone. Ho accennato come l'approdo di Chemulpo sia infestato da pericoli, e come i passaggi siano rindifati da opportuni sistemi di segnali: dirò ora brevemente del porto.

Chemulpo non è ancora porto, nel senso completo delle parole; manca di tutti i mezzi dei quali un porto moderno deve esser provvisto per facilitare il movimento del traffico. Le navi devono ancorare assai lontano da terra, ed eseguire le operazioni di imbarco e sbarco coi propri mezzi e coll'intermez-

ren 7 d. Il tempo ci si avverte,
tanto che alle 6⁴⁵ "dobbiamo
alzare, a causa della nebbia.
Poco dopo le 8⁰⁰ questa si diri-
da e riproseguiamo la nostra na-
vigazione lungo i vari canali,
determinati da nuvole o for-
ti luminosole, attraverso parco-
gli spesso difficili per la fre-
quenza di pericoli.

Alle 13⁰⁰ 15⁰⁰ all'incirca pren-
diamo ancoraggio in rada di
Lhemulpo, amp. 2.4 per SW
dalla barriera della dogana.

Lhemulpo (23-29 luglio).
è il principale porto coreano

sen J.r. Il tempo ci è avverso, Tanto che alle 6h 45m dobbiamo salpare, a causa della nebbia. Poco dopo le 8h questa si dirà da e noi proseguiamo la nostra na- vigazione lungo i vari canali, determinati da mede o for- si bluviose, attraverso paraggi più spesso difficili per la fre- quenza di pericoli. Alle 13h 15m all'insisa pren- diamo ancoraggio in rada di Chemulpo, a mf. 2.4 per SW dalla banchina della dogana. Chemulpo (23- 29 Luglio). È il principale porto Coreano

Rheum-Wolni sarà banfista, come lo è già del tutto quelle delle città: tronchi ferrovieri attraversando il ponte a Rheum-Wolni giungono fino a So-Wolni. Tale porto ha notevole importanza militare, poiché permette di scaricare truppe e materiali guerrieri agevolmente ed in breve tempo. Sulla riva di Rheum-Wolni è installata una stazione RT.

La città di Rheum-Wolni comprende due parti, distinte per la nazionalità, le abitazioni ed i costumi dei loro abitanti; che ha per una netta separazione topografica. La parte di ponente è abitata da Giapponesi (13000), buon numero di Cinesi, e da pochi residenti Brianzi, mentre quella di levante è completa-

Rhein-Wolmi sarà banchinato, come lo è già del tutto quella delle città: tronchi ferroviari attraversando il ponte e Rhein-Wolmi, giungiamo fino a So-Wolmi. Tale ponte ha notevole importanza militare, poiché permette di sbarcare truppe e materiali guerreschi agevolmente ed in breve tempo. Sulla vetta di Rhein-Wolmi è installata una stazione R.R.

La città di Chemulpo comprende due parti, distinte per la nazionalità, le abitazioni ed i costumi dei loro abitanti, che hanno per una netta separazione topografica. La parte di ponente è abitata da Giapponesi (13000), buon numero di Cinesi, e dai pochi residenti bianchi, mentre quella di levante è completa.

disposizione di ginniche, o campanili,
o portoni. Le differenze di livello
lo dell'acqua, dovute alle marea,
sono fortissime (ft $29\frac{3}{4}$ al.
e superie, ft. $24\frac{1}{2}$ alle quadra-
ture), e le forze di marea
raggiungono considerabili velo-
cità (fino a 3 m.p.). Sono in
corso lavori di costruzione di un
gran porto commerciale, che si ot-
terrà dragando lo specchio d'acqua
interno alle congiungenti la
panchina della stazione ferroviaria
dell'estremo NE di Khun Vol-
ni e l'estremo S di questa fo-
ro. Volni. La prima di queste
congiungenti è rappresentata da
un grande ponte, lungo più
di mezzo miglio, e già comple-
tamente ultimato. La foce di

dispone di giunche, o sampani, o pontoni. Le differenze di livel- lo dell'acqua, dovute alle ma- rea, sono fortissime (ft 29 $\frac{3}{4}$ al- le sizigie, ft. 24 $\frac{1}{2}$ alle quadre- ture), e le correnti di marea raggiungono considerevoli velo- cità (fino a 3 mg.). Sono in corso lavori di costruzione di un gran porto commerciale, che si ot- terrà dragando lo specchio d'acque interno alle congiungenti la banchina della stazione ferroviaria coll'estremo NE di Khem Wol- mie e l'estremo S di questa Pen- so-Wolmi. La prima di queste congiungenti è rappresentata da un grandioso ponte, lungo più di mezzo miglio, e già comple- tamente ultimato. La Costa di

gazioni: Il resto della città è com-
pletamente coreano, e differisce da
Masanpho e Phenuphō nel solo fatti
to che a Seoul sono alcune vie lar-
ge a percorso da tram elettrici.
Spariscono e lo in tale grande
villaggio sono monumenti e co-
struzioni che risalgono a vari
secoli; e testimoniano come il co-
reano, quale è attualmente, sia
per di più attualmente rispet-
to alla sua posizione di secoli
fa. Fatto quei vastissimi palaz-
zi imperiali, fortificati da par-
chi rifletti di vegetazione e
pagode, e finti di vari ordini
di mura, entro le quali si ap-
paiono portali giganteschi, hanno
ospitato imperatori più poten-
ti che non sia l'attuale, ed è

Jazioni: Il resto della città è completamente coreano, e differisce da Masampho e Cheunilpho pel solo patto che a Seoul sono alcune vie larghe a percorse da tram elettrici. Sparsi qua e là in tale grande villaggio sono monumenti e costruzioni che rimontano a vari secoli, e testificano come il coreano, quale è attualmente, sia per di più assai indietro rispetto alla sua posizione di secolo fa. Certo quei vastissimi palazzi imperiali, contornati da parchi ricchi di vegetazione e pagode, e cinti di vari ordini di mura, entro le quali si apre un portali giganteschi, hanno ospitati imperatori più potenti che non sia l'attuale, alle

mento coreana (più di 26000 abitanti). Non dirò né della prima, né della seconda, poiché non porterei cose già dette altrove, e riassumerò il giudizio espresso nel deferire a Masampa.

Chungho dista app. 23 dalla Capitale coreana, Seoul, alle quali è congiunta da un tronco ferroviario che si adatta alla linea principale Fusen - Seoul. Notevole, in questo tratto ferroviario, il gran ponte in pietra e travature metalliche, che attraversa il Seoul River. La capitale conta più di 200 mila abitanti; ha un quartiere giapponese ed un altro, che può dirsi europeo, ove sono le varie legazioni.

mento foreaua più di 26000 abitanti). Non dirò né della prima né della seconda, poichè riporterei cose già dette altrove, e riassumerei il principio espresso nel descrivere Masampo.

Chemulpo dista km. 23 dalla Capitale Coreana, Seoul, alla quale è congiunta da un tronco ferroviario che si allaccia alla linea principale Pusan-Seoul. Notevole, su questo tratto ferroviario, il gran ponte in pietre e travature metalliche, che attraversa il Seoul River. La Capitale conta più di 200 mila abitanti; ha un quartiere giapponese ed un altro, che può dirsi europeo, ove sono le varie le