

dello stesso giorno. Prendiamo allora
rotta pel canale di Shiriya Zaki;
sorgente nella punta NE di Nipon.
Avvicinando lo stretto di Tsugan,
alle 6^h30^m del mattino seguente,
aumentiamo di velocità (da giri
80, pari a unq. 9.6, a giri 100, pari
a unq. 12) portu e portola.
no accutano correnti contrarie.
Alle 8^h28^m doppiamo Shiriya
Zaki, e rinfocchiamo il Tsu-
gan Strait; alle 12^h30^m en-
triamo nel porto di Hakodate, o.
ce 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. Avvivinando 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) poithe Larte e portola. no accusano Correnti Loutrarie - Alle 8h 28 doppiamo Shiriga Zaki e rinks 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 fosta di mezzogiorno del =

Sendai, e che si trova in prossimità dell'arcipelago di Matushime. Quest'ultimo è assai rinomato per grande numero di isole che lo formano, e per la varietà di pittoristici panorami che ne derivano. Nella però ci riprova di vedere, poiché, essendosi stabilito violento il Ponente, il Com^{te} 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, lasciate a sinistra le isole Takahiro e Aji, doppiata Rikhsan, allortiamo per pattare a 5 my. da Todo Haki; il canale di questo abbiamo 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 il 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 la scuola ed i pubbli-
ci uffici. La città si estende lun-
go il declivio del caratteristico
monte e nella lingua sabbiosa che
lo unisce alla terraferma: un forte
è in costruzione sulla sommità del
monte.

Hattodate - Korsakovsk.

(23-24 Maggio). Alle 3^h30^m del
23 lasciamo Hattodate, diretti a
Korsakovsk. Usciti dal porto, di-
rigiamo per Sira Sami Taki; la
punta SW dell'isola di Geyo; pas-
siamo poi fra questa la piccola iso-
la Mo, dirigendo poi pel passo tra
Geyo e Dhuskhiri (detto Dhuskhiri
Hay Hay). 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 Yezo e misure 5 mig. di
lunghezza per 4 di larghezza; nella
parte SE della rada è il porto, cir-
cuito da una penisola sabbiosa, nel
suo estremo sorge un faro caratteristi-
co montato. 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 d'acqua assegnato al-
le navi per ancorare è di braccia 5,5.

L'isola Litta giapponese, a noi
che abbiamo più visitata mol-
te città maggiori, Hakodate non
ha fornito alcun particolare di
novità: è un complesso, abba-
stanza grande (poiché la popola-
zione sorpassa 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

Lice le 15^h 30^m.

Korsakowsk (24 - 25 Maggio)

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

È noto come quest'isola appartenesse alla Russia fino al trattato di pace che finì 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.

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 di Motu-haki di-
rigiamo per passare tra Yezo e il
vulcano Rishiri to. Nelle prime
ore del mattino seguente abbia-
mo nella sinistra queste isole Lariat.
teristica, dal dolcissimo pendio, e
dalla vetta maestosa coperta di
nevi. Il traverso di questa si
prende rotta per Capo Nosshar (la
punta NW di Yezo) che abbiamo
al traverso sulla dritta. Lì la
9^a: imbolfiamo quindi la stret-
ta di La Pérouse, con rotta che ci
porta a passare a poche my. da
Capo Krilon: lasciamo sulla drit-
ta il pericoloso capo Nijogan,
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 tiro e lancio. La rotta fino al
lo scoglio Kijgan e l'opposto a quel
la seguita nel venire a Korsakov;
alle 9^h36, al traverso dello scoglio,
dirigiamo in franchia di Lapovot-
shae, [che abbiamo al traverso
alle 13^h10^m. Passiamo quindi fra
Rebun e Rishiri To; in franchia
di esse prendiamo rotta per S.
Vladimir Bay. Alle 16^h30^m del
giorno stesso si stabilisce fitta
la nebbia, [che non ci lascia più.
Dal mezzogiorno del 28 alle 17^h
fina si segnano numerosi fran-
gli; la terra deve essere assai pro-
ssima, se [cause esterne non ci
hanno spostati alquanto a Nord.
Circa le 17^h15^m si avvista terra

forse in
lat. 45° 30' N.
no stati dento
terra!

li di biro e lancis. ha rotta fins al lo scoglio in ijogan à l'opportu 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 frauahia di esse precnoliems rotta 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 pesca. I lavori di estrazio-
ne dei minerali e del carbone sono
fatti, in Sakhalin 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-
sca del salmone e delle balene, pre-
senti nei mari di tali latitudini.

Korsakovsk - S^{te} Vladimir Bay
(27. 28 Maggio).

Alle 4^h am. del 27 salpiamo per
la baia di S^{te} Vladimir, ove re-
stiamo una decina di giorni, per
eseguire le esercitazioni trimestra-

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

(32)

S^t Wladimir Bay

(28 Maggio - 8 Giugno). Durante gli
11 giorni di permanenza a S^t Wlad-
imir Bay le condizioni meteorologi-
che furono costantemente avverse al
sereno svolgersi del nostro programma
ma di esercitazioni, poiché nebbia
e pioggia ci furono quasi sempre com-
pagne. Furono eseguite esercitazioni
in di tiro ridotte da 25 m² (indi-
viduali: di giorno e di notte; par-
ziali: a comando e a volontà): ti-
ri con mitragliera, rivoltella, col
pezzo da 75 m² da sbarco, con
quelli da 37 m² sistemati nella
imbarcazioni. Le esercitazioni
di lancio di siluri ebbero luogo
sia all'ancoraggio, 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 prua a sinistra; si ferma la nave, poichè la eco del nostro fischietto conferma essere tale terra assai prossima. Poco dopo (17^h 20^m) si prende ancoraggio in m. 35 di fondo. Rimainete una lancia per riconoscere se sia esatta la posizione stabilita della nave, si ha la conferma che il punto di ancoraggio è in prossimità della South Point, nella imboccatura di S^t Vladimir Bay. Persistendo la nebbia, il Com^{te} salpa, e facendo precedere la nave dalla lancia stessa, rotte Maestri, si porta ad ancorare ad 1 mig. più all'interno nella baia stessa. Il mattino seguente, di veduta alquanto la nebbia, ci por-

V. P. Maestri
B. Stanum
Tuxa Sud.

di prora a sinistra; si ferma la nave, poiché la eco del nostro fib abrio conferma essere tale terra attaiapprossima. 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.

Jumurd, durante la fuga, avvistò
una grossa nave che l'inseguiva;
il *Com^{te}* entrò allora nella ba-
da di *S^t Klashimir*, ove appor-
tamente rifugiò la nave, sbar-
cò l'equipaggio, e fece quindi sal-
tare i depositi. Poco appresso fu
distinto quale fosse la nave insegui-
ta: il grosso incrociatore russo
"Rostiz".

Il "*Jumurd*" dislocava Tonnell.
late 3050, e disponeva di una for-
tissima velocità (circa 24 mig. ora-
rie). Gli avanzi della disprezia-
ta nave sono attualmente riu-
perati da operai e palombari russi.

Il mattino dell'8 Giugno, la-
sciata le imbarcazioni all'an-
coraggio, la nave uscì per esegui-
re i tiri normali trimestrali: ri-

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.

A circa 1000 m. dal nostro punto di ancoraggio emerge dall'acqua lo scafo dell'incrociatore protetto "Izumrud," della Marina Russa, risi perduto durante la guerra. Lì furono in seguito riferite due versioni circa la perdita di tale nave. Secondo l'una di esse, lo "Izumrud," dopo l'infamata battaglia di Tsushima, entrò, fuggendo, nella rada di S^t Vladimír per avere un riparo, ma incagliò a causa della nebbia. Il Com^o, 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."

in moto. A circa 1000 m. dal nostro punto: di ancoraggio emerge dall'acqua lo scafo dell'incrociatore protetto "Izumrud", della Marina Russa, ivi perdutosi 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'infausta 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 rada di Pietro il Grande -
Alle 7^h arrivammo la punta Sud
dell'isola Astold, e poco appresso
le isole Buntosskago ed i Pyat
Paltzer Rocks. Percorrendo la rada
di Pietro il Grande, imboccammo
il passo E dell'Eastern Bo-
sphorus, entrammo quindi nel
Lorno d'Oro, ed ormeggiammo
la nave sulla boa militare N. 7.

Vladivostock (9-21 Giugno)

Sorge sulle rive di un largo seno ma-
rino che fu detto "Lorno d'oro";
"Lorno" naturalmente per la sua
configurazione. Pare che il no-
me gli sia stato dato perché nei
sintorni furono trovati alcuni giac-
cimenti auriferi; altri dicono che
quel nome proviene dalle sonne

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-

pres l'ancoraggio poche ore dopo,
ed alzate le imbarcazioni; lascio
S^t Wladimir Bay per Wladivostok.

Da S^t Wladimir Bay a
Wladivostok (8-9 Giugno)

Abbi' ora dopo incontrammo il bersaglio che ci era servito il mattino per i fari da 5⁷ fm; ne approfittammo per ultimarli; proseguendo poi la navigazione per Wladivostok. L'atmosfera, chiara nel pomeriggio dell'8, si fece fosca durante la notte; nella prime ore del 9 sopraggiunse la nebbia che ci impedì di veder il fanale di Porosini P^t. Determinate le successive posizioni della nave a mezzo di fiondepli, 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 Shkote; sono formate di batterie di cannone che sfuocano "da 254 mm", sistemati su affusti a scomparsa.

L'ancoraggio è diviso in due zone: 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 ottimo 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 scala, grazie

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-

plianza che tale seno ha col "Gorno
d'Oro" di Costantinopoli. Il "Gorno"
di Wladivostok, chiuso fra i pro-
montori Shkote e Muravieff, sboc-
ca in uno stretto che fu chiama-
to 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
entrata, quasi a metà della
sua lunghezza, ma è praticabile
solo da siluranti.

Belle varie fortificazioni stabili-
te sulle alture circostanti, e
in buona parte visibili dal
mare, ricordo quelle di Capo
Nagimoff, di Capo Galdobin 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

Suppondo pure l'unico tratto della
penisola Shkote, dalla parte
di Anna Bay. Si presenta assai be-
ne dal mare, avendo belle co-
struzioni ed una sobria distri-
buzione di Colori. Ha aspetto que-
si completamente nostrano; pos-
siede alcune vie, che per la lo-
ro grandezza e per la bellezza
degli edifici che le fiancheggiar-
no potrebbero figurare in una
delle nostre grandi Città.

Nelle linee generali si ricono-
sce come nei isole e Trascio i
piani della città e s'ha pensato
ad una Vladivostok gran-
de nel tempo. Sono oggi in Cor-
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 Lorschodi costruzione nuovi quartieri, per i quali la città salirà.

zie all'opera di una nave rompi-
ghiaccio (Tonn. 1500 disloc^{te}) che
resta a mantenere sgombrare la
entrata del porto (velocità di mig.
5 a traverso uno spessore di mezzo
piede di ghiaccio). Vi è a Wla-
divostock un bacino galleggian-
te, capace di sopportare navi
di dislofamento inferiore alla
2000 Tonnellate, ed un bacino
di carenaggio lungo ft. 525,
largo ft. 120 ÷ 90 e profondo ft.
30.

— La Città è costruita sulla
riva Nord del Fiume d'Oro, e
paventa dell'Arsenale, e si
adagia lungo il pendio della
collina pendente al mare, oc.

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. Benchè
in aumento, il commercio marit-
timo di Vladivostok non può an-
cora dirsi molto notevole; l'afflu-
re di popolazione e capitali nel Nord
della Manchuria e nelle regioni del
l'Estremo produce un maggiore
movimento portuario in Vladivo-
stok.

È noto come a Vladivostok abbia
terminato quella colossale linea fer-
roviaria (che si ritiene a ragione es-
sere una fra le più grandi opere
umane), che partendo da Eke-
liakinsk, ne si allaccia alla re-
te ferroviaria russa, attraversa
tutta la Siberia, correndo pros-
solanamente per parallelo, si in-

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 fian-
chi delle colline che la ambisco-
no.

È retta da un consiglio municipale,
le, presieduto da un sindaco; la
popolazione, che sorpassa i 50000
abitanti, è formata per la mas-
sima parte di russi (armate di ter-
ra e di mare, famiglie di militari,
ecc.); notevole è la Colonia tedesca;
altai numerosi (più di 8000) sono
i Cinesi.

Vladivostok, fra i porti della Si-
beria Russa, è quello che si tro-
va nelle migliori condizioni di traf-
fico internazionale, come quello
che non si trova in forte latitudi-
ne, ed è, per di più, maggior-
mente 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 sorpassa 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 che io mi intrattenga sul
valore militare di tale via di commu-
nicazione tra il grande Impero e i
suoi possedimenti in Estremo Oriente;
colla costruzione della "Girano-
Baikal" e del nuovo tronco lun-
go la riva sinistra dell'Obi non re-
stano 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 inestimabile. Basta,
per far riflettere l'atteggiamento
tale asserzione, che io ricordi come
usualmente le comunicazioni
fra Mosca e Vladivostok avven-
gono in 10 giorni; un terzo (e
più) del tempo che impiegava
un buon piroscafo per pervenire.

È superfluo ch'io m'intrattenga sul valore militare di tale via di comunicazione tra il Grande Impero ed i suoi possedimenti in Estremo Oriente; colla costruzione della "Siberiana" Baikal 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 Vladivostok avvengono in 10 giorni; un terzo (al più) del tempo che impiega un buon piroscafo per percor-

giante imprese, fissata nelle sue linee
generali da un "ukase" imperiale
del 17.3.1891, fu condotta a termi-
ne nel 1903: vi lavorarono simulta-
neamente fino a 150.000 operai;
vi furono spesi 350 milioni di
rubli. La distanza fra gli estre-
mi, o meglio, la lunghezza del-
la linea, è di 7000 verste (km.
469). Il grave inconveniente stra-
dario, derivante dal passaggio dell'ul-
simo tronco in territorio non del
tutto noto, si sta riparando da
qualche anno, costruendo un nuo-
vo tronco di allacciamento fra
e Wladivostok, lun-
go la riva sinistra dell'Amur.
Detto tronco pare sarà ultima-
to 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 stabilirsi la principale base nave-
le nella d'Oriente (fino allora a
Nikolajevsk); dopo la chiusura
della guerra Russo-Giapponese, e la
conseguente occupazione di Port-
Arthur da parte della Russia, Wl-
adivostock divenne base navale di
secondo ordine, poiché le fregate
maggiori furono rivolte a Port-
Arthur; ora che questa piazza
è caduta, prima per la forza,
poi per trattato, in mano ai pic-
coli Giapponesi, Wladivostock è
formata ad essere la principale
base navale nella in Estremo
Oriente. Lungo il Lario d'Or-
sorge l'Anemali, del quale nel
la sotto riferire, poiché non è.

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 Mediterraneo - Shanghai. I nuclei principali della "Russian Volunteer Fleet" allestirono Vladivostok con Tsuruga e Nagasaki - Shanghai.

È sintattico indicare come le comodità delle installazioni sui larghi della Trans-Siberiana riducano al minimo, per unire il tormento di un sì lungo viaggio ferroviario, il quale ha d'altra parte un notevole vantaggio economico sul quello marittimo.

- Vladivostok fu occupata, con alcuni 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 installazioni 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 arsenale, in
posto di lavoro; l'incrociatore protet-
to "Temtshug", gemello dell'"Squ-
mud" del quale ho parlato avanti.

Il continuo entrare ed uscire dal
porto, per crociere non sempre bre-
vi, di cacciatori-pediniere e torpe-
diniere, mi fece constatare un at-
tivo allenamento di materiale e
di persone. Ho voluto farne men-
zione prima di dire come mi sia
apparso quell'ambiente militare
russo, del quale si è sentito, io
ritengo con esagerazione, spara-
re durante e dopo l'infausta
guerra. Era gli ufficiali russi
ho l'ossequio uomini gelanti e
pieni di fede quanto mi appa-
vero altri uomini, di loro es-

miraglie. Era pure un arsenale, in corso di lavori, l'incrociatore protetto "Deutschland", gemello dell' "Izmir" del quale ho parlato avanti. Il continuo entrare ed uscire dal porto, per crociere non sempre brevi, di cacciatorpediniere e torpediniere, 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'infausta 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 de
bordo non rivestirebbe l'aspetto
tecnico particolarmente interes
sante. Durante la nostra perman
enza erano, quando, all'an
coraggio alcune navi e traspor
ti della marina russa; fra le quali
mi ricordo l'Astold, il veloce
incrociatore che, malgrado per
le avarie subite durante il com
battimento del 10 agosto, trovò
campo nella fuga, e poté rivo
lverti a Shang-hai senza che
alcuna nave nemica potesse rag
giungerlo. Batte ora l'inde
gna del comandante la spua
dra russa d'Oriente (vic-am-

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 fallaci; andare a diporto nelle
pubbliche vie ed intrattenersi nei
ritrovi galanti con donne di
professione ben definite; meno
che, queste, più temibili forse che
non le armi giapponesi!

Le accoglienze che abbiamo rice-
vute da autorità, ufficiali e so-
cietà tutti furono estremamente
gentili e cordiali.

Vladivostok - Tsuruga

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

Usciti dal Corno d'Oro, dirigem-
mo a passare a Nord dell'isola

Skippoleff. In franchia, dirigem-
mo per Tsuruga. Tutto 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 Phripplest. In franchia, dirigemmo per Tsuruga. Verso le 8h del

sai meglio stimati in Europa, i
Giapponesi. Debbo però dire come
ne abbia conosciuto 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 lontano, che non pos-
sano lasciare sanguinante ancora
quell'impronta che ha pur
lasciato nella mente di noi; stra-
nieri! Basta leggerezza non
formò certo a nostra personale
edificazione, come nessun in-
cremento ad un buon lan-
to porta in noi il vedere uf-
ficiali di ogni corpo, e, fra es-
si, uomini vecchi 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'unico porto, Tsuruga è il più impor-
tante di tutta la costa occidente.
le di Nippon; è il luogo d'approdo
del piroscafo russo transiberiano
che stabilisce l'attracciamento
postale del Giappone sulla Trans-
Siberiana - Per quanto sia il
più importante delle coste pre-
detta, non ha però gran movi-
mento di commercio.

Il paese di Tsuruga, piccolo e
ben tenuto, come tutti i paesi
giapponesi; non presenta alcun
particolare interessante, se si
faccia astrazione dalla bel-
lezza 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 an-
coraggio in rada, a poche cen-
tinaie di metri dalle testate
del molo.

Tsuruga (23 giugno - 1° Luglio)

L'ancoraggio di Tsuruga, perfec-
tamente riparato dai venti da
E, per S, ad W, e però aperto a
quelli da Nord, che vi solleva-
no alle volte grosso mare. Fu
costruito, nell'estremo SE del-
la rada, un molo per assien-
rare il traffico. Attualmente
si lavora per il prolunga-
mento 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 astienrare il traffico. Attualmente si lavora per il prolungamento del molo predetto.

Sull'estremo meridionale della riva
natura S W sorge la piccola città di
Maizgum, dalla quale anche la
stazione navale prese il nome.

Questa 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,
che da fuoco assai grande, e può
battere il golfo e la sua entra-
ta:

La convenienza di una stazione
navale sorgente in Maizgum ap-
pare dalla posizione stessa, dal-
la bontà dell'ancoraggio, ampio,
ben rischiosato dai venti di NW e
NNW che sollevano fuori la ba-
ca 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 Fatsi; diriz-
ziamo quindi su punta Inu-
tobara; doppiamo questa diri-
gendo pel promontorio che din-
de a NW il Maidzuru Wan; en-
triamo in quest'ultimo, e, do-
po breve navigazione (meno
che 5^h), prendiamo ormeg-
gio nel porto militare di Maid-
zuru, sulle boe N° 3.

Maidzuru (1°-4 Luglio)

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

Dal faro di Tateishi Saki; dirigiamo quindi in punta Smaš 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.

(33)
te degli sproni delle colline, che, spe-
cialmente nella parte più a ponente, sem-
brano quasi a picco sul mare.
Presso l'entrata, su di una pic-
cola collina, sono gli uffici del
Comando della Stazione, il Club
degli Ufficiali, l'alloggio del Com.
in Capo (è attualmente il Vice-
ammiraglio Kataoka) e degli
Ufficiali, l'ufficio del Capitano
di Vascello Com. il porto e vice-
com. delle navi in riserva, le
prigioni. A Levante degli Uff.
ci del Comando sono magazzini,
edifici quali depositi dei mate-
riali delle navi passate in disarmo,
seguono il cantiere ed i
bagni di farenaggio.
L'Arsenale non è molto esteso;
è però capace di quale si voglia

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 una colla
stazione navale) è unito per mez-
zo di un tronco ferroviario a Maiz-
uru, ove fa capo un tronco di al-
lacciamento colla rete ferroviaria
principale di Nippon (Osaka - Fu-
kushiyama - Ayabe - Maizuru).

Quando furono iniziati i lavori
di costruzione della base navale
tale tronco giungeva solo a Fu-
kushiyama (1897); i materiali
si portavano a Maizuru per
via di mare.

I lavori eseguiti per adattare
il terreno alla costruzione di
officine, bacini, scali, ecc. fu-
rono tutt'altro che indifferen-
ti; richiesero il taglio di par-

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,

renziati. Le officine sono rag-
gruppate a levante dei bacini
e si seguono nel seguente ordine:
Officina Calderai, ove si costruisco-
no e si riparano caldaie di qual-
siasi tipo. Attualmente erano in
costruzione 4 caldaie per l'ac-
crescimento (il tipo giapponese
"Myakara", quasi completamente
l'opposto di quello "Shoruyokto").
Officina Longepuntori, che com-
prende due reparti; uno dei qua-
li non ancor completamente ul-
timato. Sono montati cinque
turbomotori, costruiti dal Lan-
te Mitte Bishi di Nagasaki,
e destinati al l'accrescimento
le cui caldaie abbiamo vedute
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 pezzi e macchine
si di nav. d'ogni tonnellaggio;
possiede uno stato l'apace del:
la costruzione di nav. di picco-
lo dislocamento. Le officine
non presentano in genere nes-
sun particolare di novità; le
macchine utensili, quatrette
di fabbricazione inglese, sono
mosse da energia elettrica for-
nita da una centrale che prov-
vede pure alla illuminazione del
l'arsenale delle opere sparse
nel territorio della piazza.
Grue elettriche di varie portate
sono nelle varie officine; sono
per lo più del tipo a terminen-
to orizzontale, e sollevamento
per mezzo di paranco diffe.

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

Quello feale, che si trova nei pres-
ti delle officine, a lungo circa
120 m., e in corso di avanzata
costruzione il "cacciatorpediniere
"Umikati", che avrà le seguenti
caratteristiche: disloca-¹¹⁵⁰to, tonnell.
late 1500; lunghezza ft 323, poten-
za di macchina IHP 20000; velocità
prevista n. 31.5. Avrà 4 tubi
di lancio, accoppiati, due a prora,
due a poppa; un cannone da
n. 120 a prora ed uno a poppa,
3 da 16 n. a prora 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. Provvista di
numerosi magli a vapore, e di
uno idraulico capace di eser-
citare la pressione di 6000
late 1070.

Fonderia, che può fondere pez-
zi di notevole dimensione.

Di fronte a questo gruppo di of-
ficine è la centrale elettrica,
costituita da un impianto di
4 complessi che producano cor-
rente continua. Ognuno di
essi ha una potenza di Kw 315
(250 V, 1260 A), derivante da
motori alternativi a duplice
espansione. Vi è pure un com-
plesso turbo-dinamo da Kw 600
(250 V, 2400 A.) e un com-
plesso elettrogeneratore con mo-

Officine fabbri. Provvista 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-

fatti), ma l'ammigliato venne
in seguito della decisione di ridur-
re il tonnellaggio, ed in conseguenza
le altre caratteristiche, come segue:
Tonn. 550; lunghezza ft. 130; HP.
9500; velocità n. 30; tubi di lan-
cia 4, disposti come fu detto avanti;
artiglierie: I. 120 $\frac{m}{m}$, III. 76 $\frac{m}{m}$.

I bacini in servizio sono tre;
il maggiore lungo ft. 550, un al-
tro lungo ft. 270, ed il minore
adatto per torpediniere o mino-
ratori. È in costruzione un
grande bacino, progettato per
una lunghezza di ft. 660, e poi
aumentata a 750 ft; per que-
sto fu necessario il taglio di una
buona porzione della collina
retrostante; lo scavo procede a:

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 det-
to; avrà tre eliche, mosse dai
turbonastori cui ho accenna-
to, e che saranno disposti come
segue: uno, ad alta pressione,
nel piano longitudinale, e uno,
vera l'elica centrale, destina-
ta alla sola marcia avanti; quat-
tro, e precisamente due coppie,
formate da un turbonastore ad
alta ed uno a bassa, coman-
deranno il moto delle due
eliche laterali; il quale sarà
sia avanti che indietro.
Avrò in progetto 4 Lancie.
torpediniere di queste Caratteristiche;
due furono inglesi
(l'uno a Manilera, l'altro al
Lanciere Mitter-Peter di Napoli

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.

Eravamo in rada le navi da guerra giapponesi: Nishin, Kashima, Tsuchima, Mitake, Tshikaja, e l'Adzuma, in corso di lavori entro il bacino maggiore. Nello specchio d'acqua prospiciente lo Arsenal erano 7 Lanciatori per mine, re del tipo "Arc". Le maggiori fra le navi accennate hanno le seguenti caratteristiche:

Kashima: varato, marzo 1905.

discol. 5, tonn. 16650; velocità
18.2; HP 15600;
Armam. 5: IV. 305, IV.
254, XII. 152, XII. 76, III.
37. Tori di lancio, tub. 5.

Tsuchima, Mitake: varati '02;

discol. 5 3420 tonn.; velo.
18.2; 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,

calamente, senza alcuna infil-
trazione d'acqua, grazie alla na-
tura roffiata del terreno.

Al Nord delle officine e dei ba-
cini una collina sormontata
da una stazione radio-telegra-
fica e da altra stazione per
segnali. A Levante di tutte

queste officine sono i reparti
speciali per la lavorazione del-
le artiglierie, dei siluri, degli ap-
parati elettrici. Si costruiscono
completamente siluri e tubi di
lancio, ma si riparano solamen-
te le artiglierie ed i loro affusti; i
quali provengono dall'Armagli-
di Kure.

Ogni officina ha il proprio of-
ficiale ingegnere specialista; il
fondo dell'Armagli è un conto ann.

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.

Maizuru, è ampia e sicura, tren-
na dai venti da Nord. Il paese
non ha per sé nulla di specia-
le. È invece a poca distanza
da esso il paesello di Dune-
no - Hashidate, meta di stan-
zioni di quanti si recano a visi-
tare il Giappone. La sua plana
è dovuta ad una penisola lun-
ga circa 2 km, e larga in me-
dia 65 m., che separa il lago
di Dune-no - Hashidate dal-
la rada di Myabzu. Questa
penisola è coperta di pini, e
presenta, specialmente vista dal-
l'alto, un aspetto alquanto ori-
ginale e pittoresco. Il suo no-
me significa "ponte del Cie-
lo"; fronteggiando il canale 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, VII. 152.

Adzume, varato 1899; disloca^m
9500 tonn.; velocità mg. 29
Armamento: IV. 203; XII.
152; XII. 76; VII. 47 mm.
Ha un tubo di lancio ss.
praequo e 4 tubacquei.

- Alle 7^h del 4 luglio infu^a
mo dalle rade di Maiozuru:
in franchia di essa accostiamo
per la punta "Kuro Saki", dop
piando la quale entriamo nel
Myadzu Wan; alle 8^h 45^m pren
diamo ancoraggio avanti al
piede di Myadzu.

Myadzu (4 - 8 luglio)

La rade di Myadzu, apreⁿ
nelle coste di Nippon a poche
miglia a ponente di quella di

II.HF, X.76, I. 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

eseguivamo tiri normali: coi pes-
zi da 152 e 180, a complemento
delle esercitazioni non del tutto
svolte a Vladivostok Bay. Poche mi-
al Nord il Kaptina esegue a sua
volta i tiri a piena carica. Ulti-
mat i tiri mettiamo in rotta,
losteppando l'isola di Nippon; al-
le 2^h eseguiamo tiri normali coi
peszi da 57 $\frac{1}{2}$, riprendendo poi
rotta (verso 267°). Alle 4^h 20^m del
giorno successivo avvistiamo il fa-
nale di Yezo Satti, ed alle 5^h 30^m
le isole Oki: alle 7^h 15^m accosta-
mo di 10° a sinistra. La nuova rot-
ta ci deve portare all'atterraggio
di Masampo. Il mattino del 10,
giustamente nelle ore durante le
quali dovevamo avvistare la costa,

eseguimo tiri normali copezzi da 152 e 180, a complemento delle esercitazioni non del tutto svolte a Wladimir 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 commistione
nella baia di Myadzu so-
no alcuni tempi shintoisti; me-
te di molti pellegrinaggi.

Durante la nostra permanenza
a Myadzu vennero in rada
alcune torpediniere giapponesi;
che eseguivano evoluzioni ed
esercitazioni, prendendo au-
raglio la sera. Il giorno 7 pre-
se pure ancoraggio il "Kashi-
ma", nave ammiraglia dei noi-
siontrati a Maidzum. Il
mattino seguente essa si appa-
re a piena lancia.

Myadzu - Matampoko.

(8-10 Luglio). Il mattino del
giorno 8 lasciamo l'ancora-
gio; rifiti dal Myadzu Wan

mette il lago in Commiif 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 torpediniere 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 della nave in Masampho non mi diede agio di rilevare sufficientemente sopra luogo le condizioni attuali di questa città; per ciò che riguarda la questione dell'"assorbimento" della Lora da parte del Giappone. Prendendo quindi nota solamente delle cose più salienti, nel mentre riporto qualche cenno sul paese.

Masampho comprende due centri distinti; l'uno, più antico, e situato nella parte NE della rada, è un agglomeramento confuso di capanne, costruite con poco legno e molta argilla; l'aspetto di paglie, spaccate. Non parlavo 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 della 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,
sa fortuna, che si lambì poco
di più in nebbia; attraversammo a
mezzo delle stive e degli scaudi,
gli. Verso le 6^h 45, fecimmo
l'orgoglio, furono visti poco a pop-
pavia del traverso a sinistra gli
isolotti Clunt, e fuoruscamente
le isole Katoku To e Nentho-do.
Imbottiamo il "Sound" di Ma-
sampho, ma alle 8^h 35, a cau-
sa della nebbia fittissima, pren-
diamo ancoraggio poco a W del.
l'isola Saddle. Alle 9^h, felicimen-
te nuovamente il tempo, prosegui-
mo per l'ancoraggio interno di
Matampho, ove giungiamo alle
ore 10^h 20^m.

Matampho (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 Iseano, ovunque si
volga lo sguardo. Sono assai su-
periori in numero i pacifici fu-
matori, accoccolati sulle stuoie,
seduti sulle soglie delle case, e
coloro che lavorano.

Dall'altra parte della città, sorta
più recentemente, e per ciò det-
ta Nuova Masampo, è quasi del
tutto giapponese. Ha l'aspetto di uno
dei piccoli paesi da noi visti in Giap-
pone; le vie sono ben tracciate, le
case e le persone si presentano
decorosamente.

I pubblici servizi, ivi compresi la
polizia, le poste, la linea ferro-
viaria, sono in mano dei Giap-
ponesi tanto nella Nuova, che nel-
la vecchia Masampo. Il tanto
di giapponese è anche "residenti",

nel villaggio foreano, ovunque si volga lo sguardo. Sono assai superiori in numero i pacifici fumatori, accoccolati sulle stuoie, 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 esclusivamen-
te da Coreani; credo non aver
visto in vita mia un Coreano
di uomini e di cose ancora
primitivi!

Il vestire del Coreano è aiun-
do giorni quello che era secoli
addietro; ciò è tutt'ora per il
Giapponese, ne potrebbe del re-
sto di per sé giustificare una man-
larga di evoluzione; il giappo-
nese è però generalmente as-
sai pulito, nel mentre il Co-
reano è assai sporco. Ciò che
per primo dà a divedere quan-
to il Coreano differisce dal po-
polo vicino, è l'ozio, 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

giati in spaziose Caserne in cui:
ratura, costruite poco a Sud del
villaggio giapponese: sul promon-
torio, che è poco più vicino al vil-
laggio, fu stabilita una batte-
ria composta di 4 pezzi che fin di-
ca di 120 m^m; superiormente è
un'altra batteria di due obici da
m^m 240. L'essere queste batterie
assai poco elevate sul mare mi
dà a credere che debbano avere
l'ol tempo il solo scopo di battere
l'ancoraggio, il cui accento sareb-
be difeso da altre opere.

I lavori di costruzione d'una "ba-
se navale" furono iniziati nel-
la parte SE del "Lato" di Masam-
pho; i fabbricati ch'io vidi da
bordo stimai deponiti a pluvio

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 "licet".
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 ma-
rinale in Masampo fa parte del
programma grazie al quale il
Giappone si prepara a sostenere
con tutta forza l'occupazione ed
il conseguente dominio della
Corea. Per ora sono in Masam-
po 500 soldati giapponesi, alloggiati

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.

Matampo - Nagasaki

(12-13 Luglio) Nel pomeriggio
giò del 12 lasciamo l'ancoraggio
di Matampo; usciamo dal "Sound",
ed in franchia di Douglas Tolo
dirigiamo per Koshiki Shima; av-
vistiamo successivamente i fan-
li dell'isola Sentinel, di Capo Tuten,
di Koshiki; attraversando acque
che rimarranno celebrate nel-
la storia. Alle 2^h del giorno se-
guente, avvistato il fanale di
Koshiki Shima, determiniamo la
nostra posizione; risultando la
nave spostata alquanto sulla
destra, rettifichiamo la rotta: av-

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 banchina da sbar-
co, e sulla collina retrostante
una stazione radio-telegrafi-
ca. 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 Matsuyama sono frequenti-
ssimamente navi giapponesi e
squadriglie di siluranti; nello
andare all'ancoraggio scorgem-
mo una divisione compren-
dente 4 navi; la maggiore
(insegna di Vice-ammiraglio)
era l'«Yakumo»; seguivano lo
scout «Yodo» e due incrociatori
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 scoprii 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

sai le caratteristiche, che essero luogo
per 4 giorni durante la nostra per-
manenza in Nagasaki.

A questo proposito ricordo come il
Giapponese non avvolge il fato
le eventi della morte, e tanto me-
no il ricordo di coloro che hanno
superato l'estremo passo, di quel-
l'ombra di Lordoglio soffuso di
mistero e di terrore che è, se-
condo me, un portato della reli-
gione cristiana. Si comprende co-
me la commemorazione dei de-
funti al Giappone possa essere co-
si differente dalla nostra. I ri-
miti, che come è noto, sorgono
qua e là, entro i limiti dell'a-
bitato e fuori di esso, sono in
tali giorni completamente illumi-

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 pel traverso il canale di Koshi.
Hi Shima, accostiamo per Okihi
Shima, che abbiamo al traverso
verso le 8^h. Circa un paio
d'ore dopo imbocchiamo la
rada di Nagasaki, e prendiamo
ormeggio nella boa n° 6.

Nagasaki (12-21 luglio).

A Nagasaki siamo per la se-
conda volta, e precisamente chie-
diamo con questa scipitosa at-
tè quel periplo del Giappone che
pur da essa ha avuto principio.
Ivendo precedentemente detto
di essa, mi astengo dal descriver-
la ora, limitandomi ad accen-
nare alle vivaci feste comuni,
morative dei defunti, feste as-

to pel traverso il canale di Moji.
Di Shimonoseki, accostiamo per Oshina,
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
cuni e donne di ogni età e con-
dizione (vestite col costume na-
zionale) che scandono il colle por-
tando dei fanali (variopinti,
di colori e dimensioni differenti)
allo scopo di illuminare il buio
lunare.

Alle 22^h dell'ultima sera di
luminazione ha luogo una
funzione caratteristica: coloro
che vogliono commemorare il
morto, partono in processione
dei "sompans" fatti di paglia
e illuminati colle solite lanter-
ne; entro i "sompans" sono vi-
vande e bevande. La proces-
sione, che occupava quest'an-
no una distesa di parecchie

34

Uomini e donne d'ogni età e condizione, vestiti coi costumi regionali che fendono il colle portando dei fanali (variopinti, 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'infirmità dalle 20^h alle 22^h.
Ogni tomba è attornata dalla
fiamma del fumulato, in ono-
re del quale sono accese tante
lanterne (le solite lanterne pers.
paventi in carta, ma bianche, co-
me si conviene al lutto) per quan-
ti anni di vita egli ha godu-
to. I superstiti passano la se-
ra presso il loro morto, par-
lano di lui; gli offrono cibi e
bevande che effettivamente esi-
sti degustano. Alle 22^h la
folla che popola i Limiti de-
ve tornare nelle città de' vi-
vi; e assai pittoresco e per di
più uno dei pochi rimasti
originali, lo spettacolo di
migliaia e migliaia di mo-

nati all'incirca dalle 20 alle 22.

Ogni tomba è attorniata dalla famiglia del fuumato, 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:

vorì di L'istruzione del gemello del
"Chigo Marn" e dello Scout per la
marina giapponese: pare che am-
bedue potano esser lanciati
in mare nel corrente anno.

Il giorno 16 entrarono in rada
gli esploratori protetti tedeschi
"Iltis" e "Jaguar" da noi prese-
dentemente incontrati a Shang-
-hai, e il portoghese "São Pa-
kriel" che compie attualmente il
giro del mondo. Con notevole
vantaggio un armamento di 12
persone della "Lalabria", vogan-
do nelle 2^a lancia, viitene una
repata di quasi 500. Contro
un armamento di 10 persone
del "Jaguar", voganti 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; terminava
ad un punto della baia di
a mare ove erano alcuni gro-
di "samps", entro i quali ve-
nivano gettati i "samps" di pa-
piera, coi viveri e le lanterne
luminosive dei defunti.

Anni or sono tutto veniva
gettato in mare, ed il vento
trafucava pel golfo i "sam-
pans" luminosivi, non
l'aveva pericolo per le navi an-
corate: l'infundito di tali
"samps" avrebbe lo scopo di
distruggere gli "spiriti ma-
ligni."

— Tidi assai progrediti i la =

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 m. dal fanale
di Beaufort Lt. Sulla sera
rettifichiamo la rotta, poiché
il punto osservato accusa uno
scarto di qualche miglio dal
la rotta. Nella notte vediamo
il fanale di Beaufort e il pro-
filo del M^{te} Auckland, il più
alto dell'isola Quelquepart.
Dai rilevamenti di questo mon-
te si risulta che la posizione
di esso nella carta nautica non
deve essere esatta. Nella dis-
cesa del Lt, risultando che la
nave era spostata alquanto ver-
so Nord, rettifichiamo ancora
la rotta; passiamo in visione.

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 un-
to ad altre forte quando vi-
teremo il porto militare di Enig-
fao.

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

Nagasacki - Phenulpo.

(21-23 luglio) Usciti dal-
la rada di Nagasacki diri-
giamo per Takigawara - Seto,
comprendo fra le isole Wakana-
su e Nani (gruppo delle
Ito). 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 poco o nulla
ci interessò; essendo la na-
vigazione libera di servizi.
Il canale di North Clifford Lt
doveva essere arrivato poco do-
po la mezzanotte, ma la foschia
ed i frequenti piovigioni che ci in-
terrono in tale ora non ci per-
misero di vederlo. Determinan-
mo la posizione della nave suc-
cessivamente con tre scanda-
gli: verso le 2^h 30^m finalmente
apparve il canale. Lo lascia-
mo a circa 7 mig. sulla dritta,
ed entriamo nel porto E di
Chumilpo, passando in vista
di Mogudetti Lt, 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 piovvaschi 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 Ninepin; quan-
do lo abbiamo al traverso acco-
stiamo a dritta, per passare
in franchia dei pericoli sorgenti
tra SW delle Craig Harriet Is.,
più tardi accostiamo ancora sul-
la dritta, per passare a due mi-
a ponente di Single Islet. Avuto
lo al traverso (13⁴) dirigiamo
per passare fra Mattan e Nafin
Is., e in seguito dirigiamo
per passar 4 mi. a ponente di
North Clifford, l'isola che dob-
biamo doppiare per imbolfare
il porto E che conduce a che
mulo. Il tempo nebbioso che
ci fu compagno ^{nel pomeriggio} 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 imbolfare il passo e the Loudure a the melpo. Il tempo nebbioso che ci fu compagno fino alla nel pomeriggio

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

Chemulpo non è ancora porto, nel senso completo della parola; manca di tutti i mezzi dei quali un porto moderno deve esser provvisto per facilitar 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'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 14. Il tempo ci si avverte,
tanto che alle 6 $\frac{1}{4}$ 5^{me} dobbiamo
autorare, a causa della nebbia.
Poco dopo la 8^a questa si dire-
da e noi proseguiamo la nostra na-
vigazione lungo i vari canali,
determinati da mede o tor-
ri luminose, attraverso parap-
pi spesso difficili per la fre-
quenza di pericoli.

Alle 12^a 15^{me} all'incirca pren-
diamo ancoraggio in rada di
Phenulpo, a unq. di 4 per SW
dalla banchina della dogana.

Phenulpo (23-29 luglio).

È il principale porto Lariano

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 navigazione lungo i vari canali, determinati da mede o for- si bluviose, attraverso paraggi più spesso difficili per la frequenza di pericoli. Alle 13h 15m all'insisa prendiamo ancoraggio in rada di Chemulpo, a mf. 2.4 per SW dalla banchina della dogana. Chemulpo (23-29 Luglio). È il principale porto Coreano

Kheum. Wolui sarà banchinista, co-
me lo è già del tutto quella della
città: trondici ferroviari attraversa-
ndo il ponte e Kheum-Wolui prin-
cipiamo fino a So. Wolui. E elepor-
te ha notevole importanza milita-
re, poiché permette di sbarcare trup-
pe e materiali guerreschi agevol-
mente ed in breve tempo. Sulla vet-
ta di Kheum-Wolui è installata
una stazione R.T.

La città di Chennulpo compren-
de due parti, distinte per la
nazionalità, le abitazioni ed i
costumi dei loro abitanti, che non
per una netta separazione to-
pografica. La parte di ponente
è abitata da Giapponesi (13000),
buon numero di Cinesi, e dai po-
chi residenti triandici, 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.

diagnose di giunche, o sampans,
o pontoni. Le differenze di livel-
lo dell'acqua, dovute alla ma-
rea, sono fortissime (ft $29 \frac{3}{4}$ al-
le sig. ric, ft. $24 \frac{1}{2}$ alle quadre-
ture), e le correnti di marea
raggiungono considerabili 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'acqua
interno alle congiungenti la
banchina della stazione ferroviaria
all'estremo NE di Kheun Wol-
mi e l'estremo S di questa con
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

dispone di giunche, o sampani, o pontoni. Le differenze di livello dell'acqua, dovute alle maree, sono fortissime (ft 29 $\frac{3}{4}$ alle sizigie, ft. 24 $\frac{1}{2}$ alle quadre- ture), e le correnti di marea raggiungono considerevoli velocità (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

lazioni: Il resto della città è com-
pletamente Coreano, e differisce da
Masampo e Phenulpho nel solo po-
to che a Seoul sono alcune vie lar-
ge e percorse da Trams elettrici.
I paraggi e le in tale grande
villaggio sono monumenti e co-
struzioni che rimontano a vari
secoli; e testimoniano come il Co-
reano, quale è attualmente, sia
per di più etta indichio ripet-
to alla sua posizione di secoli
fa. L'etto quei vastissimi palez-
zi imperiali, l'ornati da par-
chi ricchi di vegetazione e
pagode, e fusti di vari ordini
di mura, entro le quali si spo-
no portali giganteschi; hanno
sopitati imperatori più poten-
ti che non sia l'attuale, alle

Jazioni: Il resto della città è completamente coreano, e differisce da Masampho e Cheunilpho per 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 testimoniano 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

menti coreana più di 26000 abi-
tanti). Non dirò né della pri-
ma, né della seconda, poiché ri-
porterò cose già dette altrove, e
riassumerò il giudizio espresso
nel deferire Masampo.

Pheumipo dista mig. 23 dalla
Capitale coreana, Seoul, alla qua-
le è congiunta da un tronco
ferroviario che si allaccia alla
linea principale Fusan - Seoul.
Notevole, in questo tratto ferrovia-
rio, il gran ponte in pietra
e travature metalliche, che
attraversa il Seoul River. La
Capitale conta più di 400 mila
abitanti; ha un quartiere giap-
ponese ed un altro, che può dir-
si europeo, ove sono le varie le,

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