

Lo Yang-tze-Kiang.

Questo fiume, che è il primo per grandezza del "Mondo Antico", e segue immediatamente l'"Amazzone" ed il "Mississipi" nel "Nuovo", è la grande arteria navigabile della Cina, e costituisce uno dei principali elementi di sviluppo del suo commercio, ed una strada di primissimo ordine per il commercio Europeo. Le sue sorgenti sono nella parte di levante delle montagne del Tibet, sul lato dipendente delle quali traggono origine il Brahmaputra ed i grandi fiumi di Burma e Siam. La lunghezza del fiume è di mig. 3000 circa. Prende il nome di Alto Yang-tze dalle ^{sorgenti} fonti ad Tchang; Medio Yang-tze tra Tchang ed Hankow; Bas-

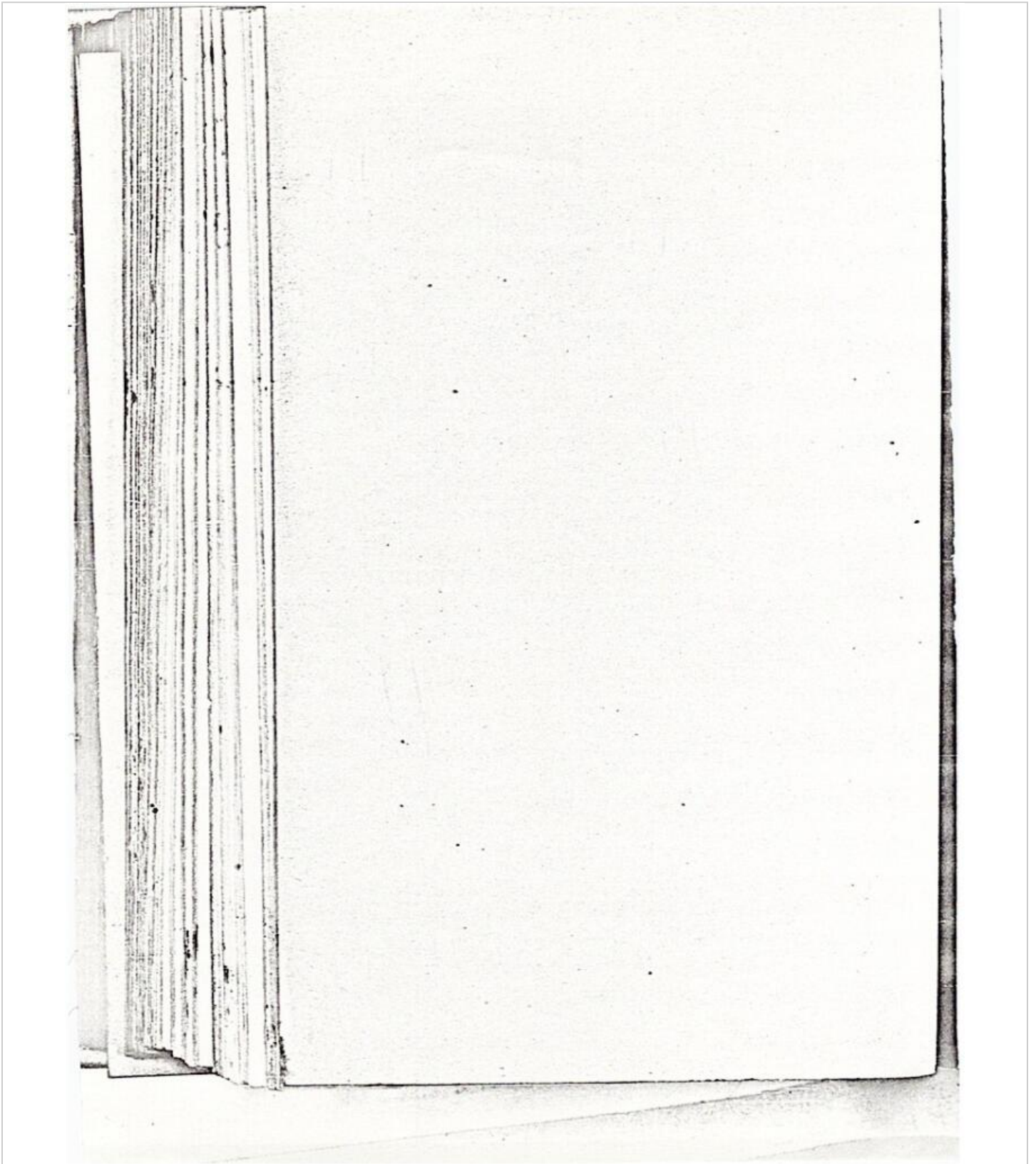
Lo Yang-tze. Kiang.

Questo fiume, che è il prinoper grandezza del Mondo Antico, e segue immediatamente l'Amazonas" et il Mississipi nel Nuovo, è la grande arteria navigabile della Cina, e costituisce uno dei principali elementi di sviluppo del suo commercio, ed una strada di primissimo ordine pel Commercio Europeo. Le sue sorgenti sono nella parte di levante delle montagne del Tibet, sul lato di ponente delle quali traggono origine il Brahmaputra ed i grandi fiumi di Burma e Siam. La lunghezza del fiume è di mg. 3000 circa.

Prende il nome di Alto Yang-tze

Sorgenti

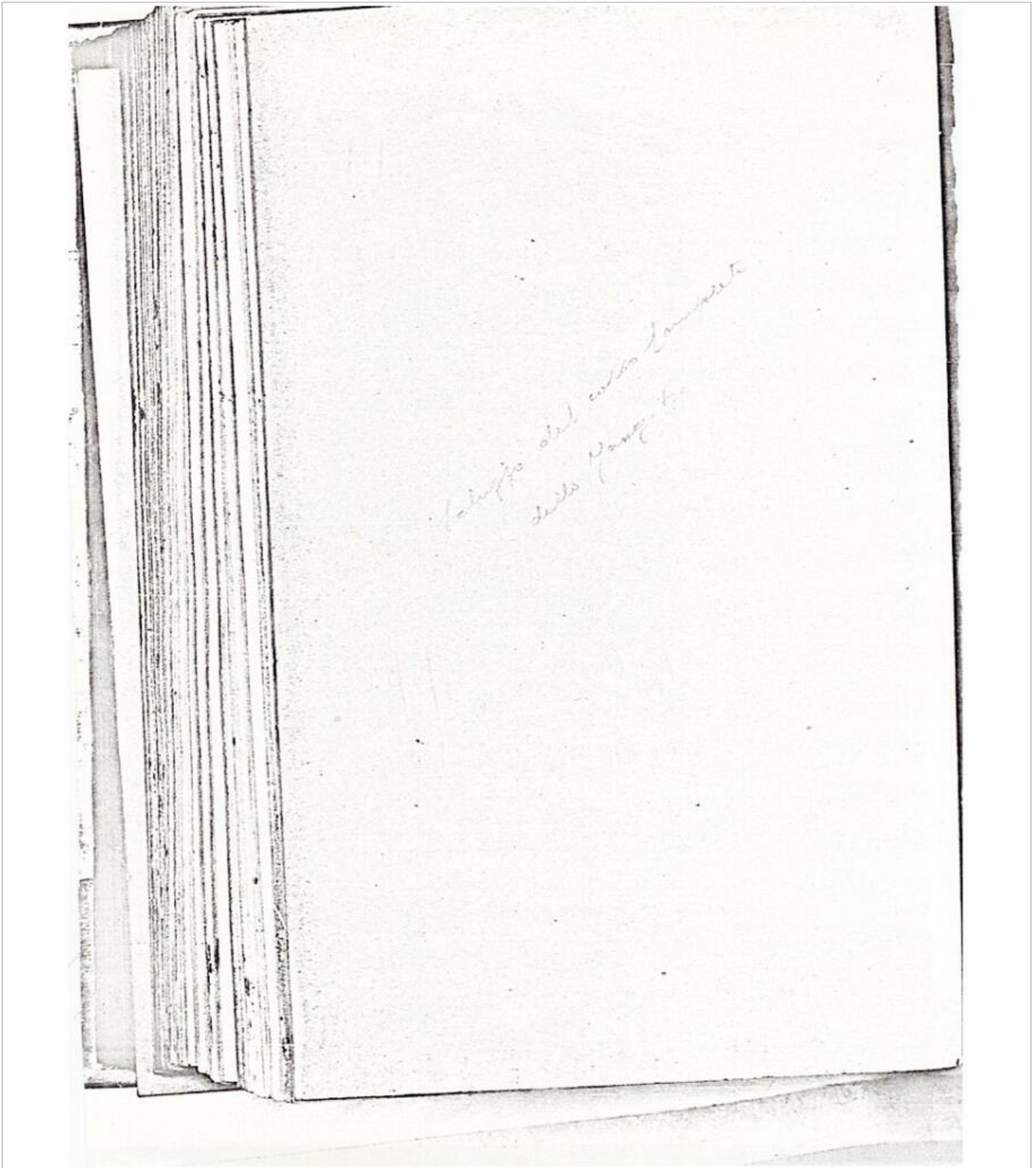
dalle foci ad Ichang; Medio Yang-tze fra Ichang ed Hankow; Bas=



NO CONTENT

to Yang-tze a valle di Hankow.
Hankow è a mg. 600 dal mare, e
Schang a mg. 370 circa da Hankow.
Importantissimi affluenti si gettano
nello Yang-tze, e lunghiissimi cana-
li, opera di decine di generazioni, lo
mettono in comunicazione con al-
tri grandi fiumi della Cina: fra i pri-
mi il più notevole è lo Han-ki-
ang, affluente di sinistra, presso Han-
kow, e lungo 500 mg. Fra i canali
il più importante è il Gran Ca-
nale, che va da Hankow a Tient-
sin (mg. 700). Affluente di breve
corso, ma importantissimo, è il
Hwang-poo, detto pure Wosung, del
nome di una piccola città situa-
ta sulla sua riva sinistra, a 1 mg.
Dal punto di confluenza: il Woo-

to Jang-Tze a valle di Hankow. Hankow è a mg. 600 dal mare, e Ichang a mg. 370 circa da Hankow. Importantissimi affluenti si gettano nello Jang-Tze, e lunghissimi canali, opera di decine di generazioni, lo mettono in comunicazione con altri grandi fiumi della Cina: fra i primi il più notevole è lo Hany-Kiang, affluente di sinistra, presso Hankow, e lungo 500 mg. Fra i Canali il più importante è il Gran Canale, che va da Hankow a Tientsin (mg. 700). Affluente di breve corso, ma importantissimo, è il Hwang-poo, detto pure Woosung, dal nome di una piccola città situata sulla sua riva sinistra, a sud-est del punto di confluenza: il Woo-



Schizzo del corso Lamonte
della Mangia

lungo è lungo 60 mi, e si getta nello
Yang-tze a mi. 35 dalla bocca di
questo. Dodici mi. a monte del
paese di Woosung, e nel fiume suo-
mino, sorge Shau-hai.

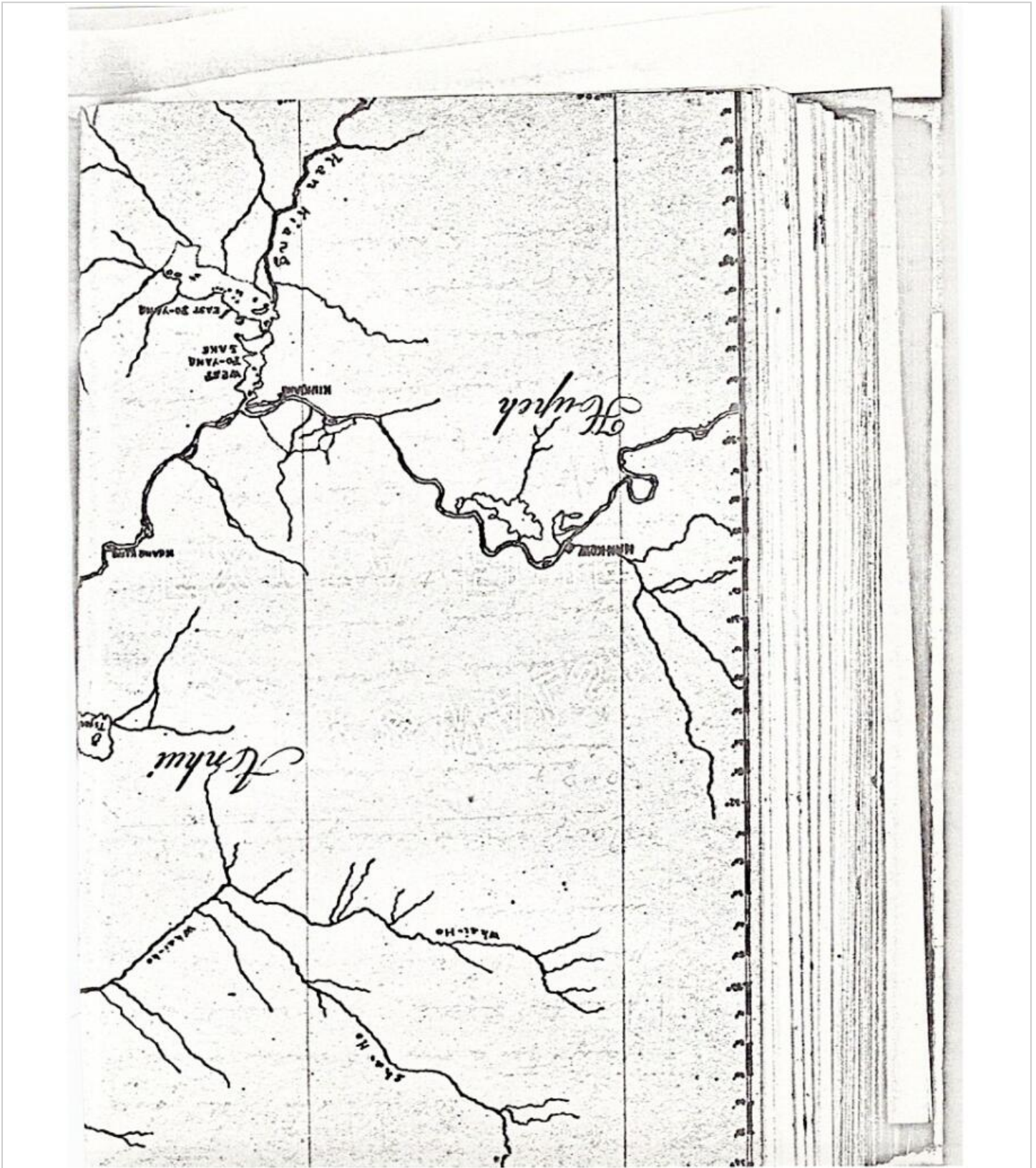
Navis abilita dello Yang-tze-Kiang.

L' Estuario - è largo un 40 mi. da
N. a S.; il Delta, che ha 60 mi. di
estensione, è diviso in due parti pre-
sopite uguali. Sa un largo braccio del
fiume; la parte superiore, isola Tung-
Ming, è lunga circa 37 mi. da WNW
ad ESE e larga da 5 a 10 mi., ed
ha più di 1/2 milione di abitanti
benchè nel secolo XIV fosse ancora
sommersa. I banchi Tung-sha,
che giacciono a SE di Tung-Ming,
formano la porzione S del Delta.

lungo 60 mg, e si getta nello Yang-tze e imp. 35 dalla bocca di questo. Dodici mg. a monte del paese di Woosung, e nel fiume omonimo, sorge Shang-hai.

Navigabilità dello Yang-tze-Kiang.

L'Estuario è largo un 70 mg. da N. a S.; il delta, che ha 60 mg. di estensione, è diviso in due parti pressoché uguali da un largo braccio del fiume; la parte superiore, isola Tsung-Ming, è lunga circa 37 mg. da WNW ad ESE e larga da 5 a 10 mg., ed ha più di $\frac{1}{2}$ milione di abitanti benché nel secolo XIV fosse ancora sommersa. I banchi Tung-sha, che giacciono a SE di Tsung-Ming, formano la porzione S del delta.



Kan Kiang
EAST SO-YANG
WEST PO-YANG LAKE
KIKIANG
NGANG K
Anhui
whaisho
shar Ho
whai-Ho
Houpeh
MANKO

Antico.
Hwang-ho
Cheh-Hiang
Riang-yia
Baia di Hang-chau
SHANGHAI
TAI
YANG-TZE
JIANG
Tsung-Ming
NANKING
MAR GIALLO

Lo Yang-tze entra in mare per tre canali; Due soli dei quali navigabili; li, quello N, situato a NW della parte NW di Tsung-Ming, ha una profondità di ft 4 ÷ 5 alle basse marea di primavera, ma è poco profondo, ed è solo atto per giunche.

"Shawishan" o "Canale del Nord", ha una profondità di ft 19 sopra il biforcamento Tsung-Ming, ma presto biforcamento è soggetto a rapidi cambiamenti.

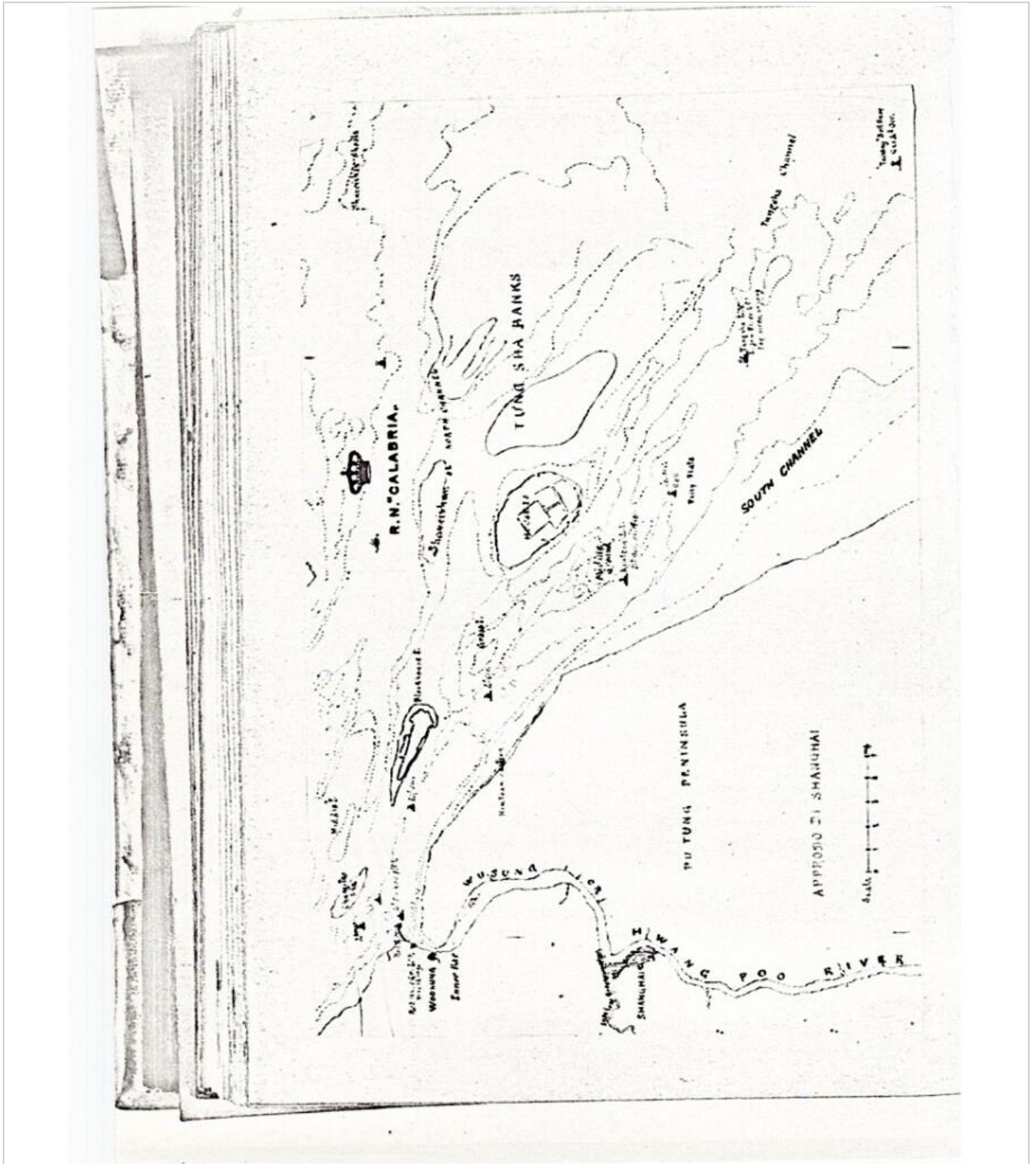
Il "Canale del Sud", il più principale per la navigazione, ha una minima altezza d'acqua di 19 a 20 ft nella barra, e 16 sopra i "Fairy Flats"; è il più sicuro ed il più conveniente per avvicinare Shanghai da SW, ed è quello in genere seguito. Bocche, moli, battelli feriali indicano la via da seguire, ma

Lo Yang-Tze che entra in mare per tre canali, due soli dei quali navigabili; quello N, situato a NW della parte NW di Tsung-Ming, ha una profondità di ft 4 ÷ 5 alle basse maree di primavera, ma è poco conosciuto, ed è solo atto per giunche. "Phaweishan" o "Canale del Nord", ha una profondità di ft 19 sopra il biforcamento Tsung-Ming, ma questo biforcamento è soggetto a rapidi cambiamenti. Il "Canale del Sud", il principale per la navigazione, ha una minima altezza d'acqua di 19 a 20 ft sulla barra, e 16 sopra i "Fairy Flats"; è il più sicuro ed il più conveniente per avvicinare Shang-hai da SV, ed è quello in generale seguito. Buoys, mede, battelli fanali indicano la via da seguire, ma

a cause delle rapide variazioni di fondo, che necessitano l'ambianenti nella disposizione di essi, è consigliato di prendere sempre il pilota. Il controllo di quanto concerne la navigazione del Woosung è affidato di un "Conservancy Board" stabilito nel 1902; esso ha pure incarico delle manutenzione di tutti i segnali galleggianti e boe di ormeggio; i fanali a terra dipendono dal governo cinese.

La baia esterna del Woosung comincia e circa 1 mig. Dalla entrata del fiume, ed ha una profondità minima di ft 12 alle basse marea di primavera in uno stretto canale esistente tra banchi sabbiosi, di notevole estensione, che fiancheggiano ambo i lati dell'entrata.

A causa delle rapide variazioni di fondo, che necessitano cambiamenti nella disposizione di essi, è consigliato di prendere sempre il pilota. Il controllo di quanto concerne la navigazione del Woosung è affidato di un "Conservancy Boards" stabilito nel 1902; esso ha pure incarico della manutenzione di tutti i segnali galleggianti e boe di ormeggio; i fanali a terra dipendono dal governo Cinese. La barra esterna del Woosung comincia a circa 1 miglio dalla entrata del fiume, ed ha una profondità minima di ft 12 alle basse maree di primavera in uno stretto canale esistente tra banchi sabbiosi, di notevole estensione, che fiancheggiano ambo i lati dell'entrata.



R.N."CALABRIA.

Shaveishant-t

TUNG SHA BANKS

SOUTH CHANNEL

Tungshe channel

Wusung

Inner Har

SHANGHAI

WUSUNA RIVER

HWANG POO RIVER

PU TUNG PENINSULA

APPRODO DI SHANGHAI

0

2

4

6

8

10

con difficoltà; le navi che s'approssimano
a ft. 6 di immersione - Al di sopra
di Tchang la navigazione è diffi-
cile a causa delle rapide, delle forti
correnti, ecc. - Fuora non vi sono na-
vi mercantili che oltrepassino T-
chang.

Quanto a Shang-hai, può sag-
giamente: da navi che peschino 16
÷ 17 ft alle autumn neaps; da
20 ÷ 21 ft alle autumn springs; da
20 ÷ 21 ft alle spring neaps, e da
24 ÷ 25 ft alle spring springs.

Intensità della Corrente. Al di so-
pra di Hankow si stima essa ab-
bia una intensità media di inf.
varie $3\frac{1}{2}$ da Novembre a Mar-
zo; al di sopra di Hankow inf. 2

Con difficoltà, da navi che raggiungono 6 ft. di immersione. Al di sopra di Ichang la navigazione è difficile a causa delle rapide, delle forti correnti, ecc. Finora non vi sono navi mercantili che oltrepassino Ichang.

Quanto a Shang-hai, può raggiungere: da navi che peschino 16-17 ft alle autumn neaps; da 20-21 ft alle autumn springs; la 20-21 ft alle spring neaps, e da 24-25 ft alle spring springs.

Intensità della Corrente. Al di sopra di Nanchino si stima essa abbia una intensità media di rupie, varie $3\frac{1}{2}$ da Novembre a Marzo, al di sopra di Hankow rup. 2

Altra barca esiste nel Wosung, più in-
ternamente alla Delta; in essa non si pos-
sano dare informazioni esatte, causa
i rapidissimi cambiamenti -
La navigazione seguita dalla "Zalabna"
appare nel prefico unito.

Il fiume ~~Prifalito~~ l'estuario, ed imbottato
il fiume propriamente detto, la possi-
bilità di inoltrarsi nel fiume dipen-
de, oltre che dal pescaggio, anche dal-
la stagione - Navi di 27 ft possono
raggiungere Hanking in ogni stagio-
ne; navi di tale pescare possono per-
raggiungere Hankow solo in estate,
o approssimativamente, dalla metà
o fine d'aprile a metà o fine ottobre;
non si deve fare fiducia nel fiume fino
ai ^{primi di} giugno - Da Hankow ad Tchang
il fiume è navigato da navi che
raggiungono un'immersione di 14
ft. in estate; d'inverno, e alla volte

Altra barra esiste sul Woosung, più internamente alla detta; su essa non si possono dare informazioni esatte, causa i rapidissimi cambiamenti. La navigazione seguita dalla "Calabria" appare nel grafico unito. Il fiume - Presalito l'estuario, ed intasato il fiume propriamente detto, la possibilità di inoltrarsi nel fiume dipende, oltre che dal pescaggio, anche dalla stagione. Navi di 17 ft possono raggiungere Nankin in ogni stagione; navi di tale pescaggio possono però raggiungere Hanchow solo in estate, o approssimativamente, dalla metà o fine d'aprile a metà o fine ottobre; non si deve fare fiducia nel fiume fino prima di aishing-ho. Da Hanchow a Tchany il fiume è navigato da navi che raggiungono un'immersione di 14 ft. in estate; d'inverno, dalle volte

ship "Hintoan" è stato portato a
sole Pung, e monti di quello
"Tung-sha" e furono pure spo-
state alcune boe a Nord di
"Hintoan"). - Ritorniamo fuori
di il Hwang-poo, e verso le
18^h 30^m prendiamo ancoraggio a
Shanghai; allo incirca nella po-
sizione ^{de un'isola} occupata durante i me-
si dell' inverno scorso.

Shanghai (12-19 Settembre) -
Nulla di notevole ebbe luogo per
la "Calabria" durante questa bre-
ve permanenza a Shanghai, se si
eccettui l'imbargo del carbone,
necessario per poter raggiungere

ship "Hintoan" è stato portato a sole 8 mg. a monte di quello "Tungsha" e furono pure spostate alcune boe a Nord di "Hintoan"). Risaliamo quindi il Hwang-poo, e verso le 18h30m prendiamo ancoraggio a Shanghai; allo incirca nella posizione occupata durante i mesi dell'inverno scorso. Shanghai (12-19 Settembre) - nulla di notevole ebbe luogo per la "Calabria" durante questa breve permanenza a Shanghai, se si eccettui l'imbarco del carbone, necessario per poter raggiungere

in Marzo, 4 in giugno e dieci
raggiunge occasionalmente le 70
8 in luglio.

in Marzo, 4 in giugno e dicesi:
raggiunge occasionalmente le 708
8 in Luglio-

Ho allora accennato alla divisione del fiume in tre parti, ricordando come la navigabilità di ognuna di esse dipenda dal peccare della nave relativamente all'epoca dell'anno. Mi soffermo sulla navigabilità del Baso Yang-tze.

Non so sguardo alla carta della Cina basta a convincere che lo Yang-tze-Kiang ne è propriamente l'arteria; buona parte della Cina vi riverte infatti in numerevoli ed importanti corsi d'acque. Quando, durante la stagione delle piogge, questi s'affiancano, è naturale che il livel-

Ho allora accennato alla divisione del fiume in tre parti, ricordando come la navigabilità di ognuna di esse dipenda dal pescare della nave relativamente all'epoca dell'anno. Misof. fermo sulla navigabilità del Bas-to Jaup-tze.

Uno sguardo alla carta della Cina basta a convincere che lo Jang-tse-Kiang ne è propriamente l'aorta; buona parte della Cina vi riversa infatti in numerosi ed importanti corsi d'acque. Quando, durante la stagione delle piogge, questi fiumi, è naturale che il livello

Hankow e far ritorno a Shang
hai. Lasciando questo porto, la
nave deve infatti risalire il fin
me Yang-tze-Kiang fino ad
Hankow, soffermandosi brevemente
in alcuni porti lungo il Lau
no.

Cenni sul Basso Yang-tze.

Non ripeterò qui, a proposito del
Yang-tze-Kiang, quelle notizie ge
nerali che ho accluse al mio giornale
quando ho parlato della nostra
prima venuta a Shanghai;
affingerò invece, nel basso Yang-
tze, alcuni particolari appresi in
seguito.

Hankow e far ritorno a Shanghai. Lasciando questo porto, la nave deve infatti risalire il fiume Yang-tse-Kiang fino ad Hankow, soffermandosi brevemente in alcuni porti lungo il fiume.

Cenni sul Basso Yang-tse.

Non ripeterò qui, a proposito del Yang-tse-Kiang, quelle notizie generali che ho accluse al mio giornale quando ho parlato della nostra prima venuta a Shanghai; aggiungerò invece, sul basso Yang-tse, alcuni particolari appresi in seguito.

Le varie "Water - Marks", secondo
notizie avute da persona competen-
te, furono stabilite un giorno di
grande marea, ad Hantow,
nell'anno 1860, ^{se ho ricordo:} fu tracciata
la linea "zero" corrispondentemen-
te al livello dell'acqua in quell'i-
stante. In quell'epoca i mini-
mi non sono mai stati negativi,
se si eccettuino rarissimi casi (ad
esempio ^{ad Hantow} nel 1901 il minimo fu ft.
- $3\frac{1}{4}$). Negli anni 1901-1909 si eb-
be ad Hantow una media di ft.
+ 2.2 fra i minimi delle maree.
Le carte inglesi relative al fiv-
re si riferiscono spesso alle
"Water - marks" dei vari porti, e

Le varie "Water - Marks", secondo notizie avute da persona competente, furono stabilite un punto di grande magra, ad Hawthon, nell'anno 1860, fu tracciata se non ricordo: la linea "zero" corrispondentemente al livello dell'acqua in quelli stante. Da quell'epoca i minimi non sono mai stati negativi, se si eccettuano rarissimi casi (ad esempio nel 1901 il minimo fu ft. - 3/4 ft.). Negli anni 1901-1909 si ebbe ad Hawthow una media di ft. + 2.2 fra i minimi delle magre. Le carte inglesi relative al fiume si riferiscono spesso alle "Water-marks" dei vari porti, e

lo del gran fiume debba salire.
Da più di 40 anni l'osservazio-
ne delle acque dello Yang-tze
è oggetto di studio accurato: in
vari punti (Hankow, Hinkiang,
Nanking, Chinkiang) furono sta-
biliti delle scale misuratrici
di livello ("Water-mark"), grazie
alle quali si è tenuto dietro a
le variazioni di livello nei vari
punti del fiume; le misurazio-
ni giornaliere si raccolgono in di-
grammi, in modo che annual-
mente, giorno per giorno, per
ciascuna stazione di "Water-mark",
si ha l'andamento del livello.

lo del gran fiume debba salire. Da più di 40 anni l'oscillazione delle acque dello Yang-tze è oggetto di studio accurato: in vari punti (Hankow, Kiukiang, Nanking, Chinkiang) furono stabilite delle scale misuratrici di livello ("Water-mark"), grazie alle quali si è tenuto dietro alle variazioni di livello nei vari punti del fiume; le misurazioni giornaliere si raccolgono in diagrammi, in modo che annualmente, giorno per giorno, per ciascuna stazione di "Water-mark", si ha l'andamento del livello.

d'altrezza massima del livello
d'estate sullo zero della "Water-
mark" è variabilissima; dur-
rante gli anni 1901-1909 opal-
lo, ad Hankow, da un mini-
mo di 38 ft (1904) ad un ma-
ximo di 48 ft (1909).

Si ha quindi ogni anno un pe-
riodo durante il quale navi di
forte immersione (superiore ai
27 piedi) possono raggiungere Han-
kow; tale periodo si può ritene-
re vada dal principio di Giugno
alle fine di Ottobre; occorre pe-
rò che tali navi tengano presen-
te l'altezza al "Water-Mark",
e discendano per tempo il fiume,

L'altezza massima del livello d'estate sullo zero della "Water-mark" è variabilissima; durando gli anni 1901-1909 oscillò, ad Hankow, da un minimo di 28 ft (1202) ad un massimo di 48 ft (1909). Si ha quindi ogni anno un periodo durante il quale navi di forte immersione (superiore a 14 piedi) possono raggiungere Hankow; tale periodo si può ritenere: re vada dal principio di Giugno alle fine di Ottobre; occorre però che tali navi s'innalzano presente l'altezza al "Water-Mark," e discendano per tempo il finire; -

Stanno i fondali minimi che si
verificano durante l'anno.
- Si trova, in media, che le acque
cominciano a salire decisamen-
te verso la fine di Marzo, raggiun-
gendo il massimo al principio di
Agosto. Si hanno però quasi sem-
pre piccoli periodi di leggeri au-
menti e diminuzioni, entro tali
limiti. Una lenta discesa si
osserva quindi fino a fine otto-
bre; dai primi di novembre co-
mincia decisamente la dimi-
nuzione di livello, che si effettua
con notevole rapidità, tanto che
a fine dicembre le acque sono se-
veralmente al minimo..

danno i fondali minimi che si verificano durante l'anno.

Si trova, in media, che le acque cominciano a salire decisamente verso la fine di Marzo, raggiungendo il massimo al principio di Agosto. Si hanno però quasi sempre piccoli periodi di leggeri aumenti e diminuzioni, entro tali limiti. Una lenta discesa si osserva quindi fino a fine ottobre; dai primi di novembre comincia decisamente la diminuzione di livello, che si effettua con notevole rapidità, tanto che a fine dicembre le acque sono generalmente al minimo.

38

La notevole profondità delle acque non è per nulla garanzia della sicurezza della navigazione nello Yang-tze. Questo, come tutti i grandi fiumi, lavora continuamente il proprio letto, trasportandolo: qui rive nuove si formano, là altre scompaiono; varia la forma dei banchi, l'altezza dell'acqua su essi. Tutto questo succede nello Yang-tze con una rapidità tale da rendere pressoché impossibile l'uso di carte. Navi da guerra inglesi e cinesi hanno da molti anni eseguiti rilievi che furono riuniti in carte nautiche.

La usuale profondità delle acque non è per nulla garanzia della sicurezza della navigazione nello Yang-tze. Questo, come tutti i grandi fiumi, lavora continuamente il proprio letto, trasportandone: qui nuove rive si formano, là altre scompaiono; varia la forma dei banchi, l'altezza dell'acqua su essi. Tutto questo succede nello Yang-tze con una rapidità tale da rendere pressoché impossibile l'uso di carte. Navi da guerra inglesi e cinesi hanno da molti anni eseguiti rilievi che furono riuniti in carte nautiche. 38

onde non ricorrono nel pericolo di restare in secco per tutto l'inverno e tutta la primavera.

D'inverno giungono normalmente ad Hankow i pirotecni fluviali, che hanno una pescagione variabile dai 7 ai 9 piedi.

Quanto ho detto per Hankow, si può ripetere per Hunkiang, Ngankiang, ecc.; a Wuhu posto no giungere quasi sempre, durante le nebbie, navi che non oltrepassino i 17 o 18 piedi di immersione. A Nanking (mg. 200 del mare) giungono sempre navi che tollano i 27 piedi di immersione.

oude non nicorrere vel pericolo di restare in secco per tutto l'uiven no e tutta la pruimavera- d'inverno
quingono normalmen te ad taukore i pirotcafi fluvia li, che hanno una pescagione variabile dai f ai l piedi.
quanto ho detto per Hanker, si può ripetere per thikiang, Nganthuig, ecc. ja Wuhu posto no pamungere
quasi sempre, durante le magre, naviche non oltrepassins i 17 a 18 pie di di immersione. A Nanting (ung.
200 dal mare) gumingono sem. pre navi che Folfans i 27 pie di di rimmerione.

durante ottime condizioni di
livello (ft. 34 in. 8 Hinkiang;
ft. 33 Hankow); la velocità
normale delle navi sarà
in giri d'elice 100 al 1^{mo} pe-
ri a circa mg. 12 in acque
ferme - Suo a Nanking
risulteremo l'influenza del
la marea; questa andrà per-
dendo il suo effetto mano a
mano che risaliremo il fiu-
me; dopo Wuhu si ritiene
che la marea non abbia più
alcun effetto sulle correnti
naturali delle acque del
"Fiume azzurro".

durante ottime condizioni di livello (ft. 34 in. 8 Kiukiang; ft. 33 Hankow); la velocità normale delle nave sarà in giri d'elica 100 al 1 m/s pari a circa miglia 12 in acque ferme. Fino a Nanking risentiremo l'influenza della marea; questa andrà perdendo il suo effetto mano a mano che risaliremo il fiume; dopo Wuhu si ritiene che la marea non abbia più alcun effetto sulla corrente naturale delle acque del "Fiume Azzurro".

queste portano però l'avverten-
za "non servirsi di queste for-
te come base della navigazione".
L'uso del perlas si rende sem-
pre indispensabile.

Mede, boe, battelli-fauci
sono disposti lungo il per-
corso da seguire: spesso, du-
rante le piene, il fiume por-
ta via i segnali; straripa, for-
mando laghi enormi ove so-
no fertilissime campagne, e
sportando villaggi interi.

In tali epoche la navigazio-
ne diviene estremamente difficile,
anche per gli stessi piloti.

— Noi risaliamo l'Yang-tze

Queste portano però l'avvertenza "non servitù di questo forte come base della navigazione". L'uso del pratico si rende sempre indispensabile. Mede, boe, battelli-fanali sono disposti lungo il percorso da seguire: spesso, durante le piene, il fiume porta via i segnali; straripa, formando laghi enormi ove tornano fertilissime Campagne, asportando villaggi interi. In tali epoche la navigazione diviene oltremodo difficile, anche per gli stessi piloti - Noi risaliamo l'Yang-tse

da questo pt SE Spit buoy (che è
attualmente alquanto a SSE della
posizione in cui la mette la carta
inglese); pattiamo in prossimità
delle ^{lavan} boe Dove's Nest, Dove's Nest,
Actason, Centaur Lower, Centaur
Upper, Actason Upper, Middle
Bank, North Bank, Langshan, e
Wine Pt Lower. Avremmo volu-
to procedere almeno fino sotto il
North Tree Beacon (10 mg. a mon-
te) ma fummo costretti ad an-
corare (19^h 15^m) poco a monte di
Wine Pt Lower B.² a causa del
fader della notte.

Mg. percorse nella giornata:

68. Veloc. oraria media: mg.

9.7 -

da questo pd SE Spit buoy (che è attualmente alquanto a SSE della posizione in cui la mette la carta inglese) passiamo in prossimità delle boe Dove's Rest, Dove's Nest, Octagon, Centaur Lower, Centaur Upper, Octagon Upper, Middle Bank, North Bank, Lampshan, e Wire Pt Lower. Avremmo voluto procedere almeno fino sotto il North Bree Beacon (10 miglia a monte) ma fummo costretti ad ancorare (18:15) poco a monte di Wire Pt Lower B a causa del calare della notte. Mig. percorse nella giornata: 68- Veloc. oraria media: miglia. 9.7-

Navigazione sullo Yang-tze da
Shang-hai ad Hankow -
(19-30 Sett.)

19 Settembre - Partiamo da Shang-
hai al cambio di corrente, ore 11^h
del 19 Settembre - Seguendo le
indicazioni del pratico scendia-
mo il Hwang-poo; a Wootung
sbarchiamo il pilota del Hwang-
-poo. Piloterà la nave durante
la navigazione sullo Yang-tze
il pilota Butland, che da ben
7 anni sale e scende il fiume.
Usciti dal porto di Wootung pro-
cediamo per la boa situata fra
Pan Shan Pt e Chung Pao Sha, e

Navigazione sullo Yang-tse da
Shang-hai ad Hankow -
(19-30 Sett.)

19 Settembre - Partiamo da Shang-hai al cambio di corrente, ore 11h del 19 Settembre - Seguendo le indicazioni del pratico scendiamo il Hwang-poo; a Woosung sbarchiamo il pilota del Hwang-poo. Piloterà la nave durante la navigazione sullo Yang-tse il pilota Butland, che da ben 7 anni sale e scende il fiume. Usciti dal porto di Woosung procediamo per la boa situata fra Pan Shan Pte Chung Pao Sha, e

giamo poi il lato sinistro del fiume, seguendo il profondo canale fino al Tung lo tu B^o. A $\frac{1}{2}$ di passiamo la stretta di Hiang Yin (questi 7 cables), difesa da numerose opere forti; quelle della riva destra sono ben visibili. Dirigiamo poi per l'estremità della dritta il Hiang Ying Shoal's Light Ship; da questo punto a Bate P^o B^o la rotta è approssimativamente per il mezzo del fiume. Quindi, lungo l'Hermes Channel e il Pitman Channel, ci teniamo notevolmente sotto la riva sinistra, lasciando sulla nostra dritta le isole

giamo poi il lato sinistro del fiume, seguendone il profondo canale fino al Tung lo tu B². A 1/2 di passiamo la stretta di Hiang Yin (quasi 4 cables), difesa da numerose opere forti; quella della riva destra sono ben visibili. Dirigiamo poi per lasciar sulla dritta il Thiang Ying Shoal's Light Ship; da questo fino a Bate P.B. la rotta è approssimativamente per il mezzo del fiume - quindi, lungo l'Hernees Channel e il Pitman Channel, ci fermiamo notevolmente sotto la riva sinistra, lasciando sulla nostra dritta le isole

20 Settembre - alle 5^h35^m ripren-
diamo la navigazione: partiam-
mo in prossimità delle boe Wa-
serman Bank, White Pt, Wp.
per Waterman, Upper Crothing,
lasciando sulla dritta gli estesi
Langshan Flats; costeggiamo poi
la riva sinistra del fiume, la-
sciando sulla sinistra i Johnson
Flats; in prossimità del nuovo
porto di Tung-chow accostia-
mo gradatamente sulla sini-
stra, lasciando sulla dritta il
Kiu-shan Shoal - Rientrate la
isola Pitman King, dirigiamo
per l'ancora sulla dritta il Coe-
per's Bank Light Ship - Costeg.

20 Settembre - Alle 5h35m riprendiamo la navigazione: passiamo in prossimità delle boe Wasserman Bank, Wure Pt., Uop. per Waterman, Upper Crossing, lasciando sulla dritta gli estesi Langshan Flats; costeggiamo poi la riva sinistra del fiume, lasciando sulla sinistra i Johnson Flats; in prossimità del nuovo porto di Tung-chow accostiamoci gradatamente sulle sinistre, lasciando sulla dritta il Hiushan Shoal - Rasentata la isola Pitman King, dirigiamo per lasciar sulla dritta il Cooz per's Bank Light Ship - Costeggiamo.

Silver I^d, doppiando la punta
fortificata di Hsiang Shan, an-
diamo all'ancoraggio a Chin-
-kiang-fu, a cables $2\frac{1}{2}$ allo in-
circa dal pontile del Norddent
cher Lloyd.

Mg percorse 13.5; velocità ora-
ria media mg. 8.7.

Chinkiang, porto aperto al
commercio internazionale, si
ge sulla riva destra del fiume.
È circondata da antiche mura
come lo sono tutte le città cine-
si di una qualche importanza:
possiede alcuni templi e pagode
degni d'esser veduti. La popo-
lazione si aggira sui 200000; di

Silver I^s, doppiando la punta fortificata di Hsiang Shan, andiamo all'ancoraggio a Chin-Kiang-fu, a cables 2½ allo is circa dal pontile del Norddeutscher Lloyd.

Mg percorse 18.5; velocità oraria media mg. 8.7.

Chinkiang, porto aperto al Commercio internazionale, sorge sulla riva destra del fiume. È contornata da antiche mura. Come lo sono tutte le città cinesi, di una qualche importanza: possiede alcuni semplici pagode degni d'esser veduti. La popolazione si aggira sui 200000; di

Pottinger e Kipping: con rotte
sempre costeggiante la riva
sinistra proseguivamo fino al
calar della notte; a causa del
laser di questa ancoriamo in
prossimità di Espricle Rock,
a 13 mg. da Chinkiang (13^h45^m).
Mg. percorse nella giornata: 96.
Velocità oraria media, mg. 7.3 -

21 Settembre - Alle 6^h12^m ripren-
diamo la navigazione, seguendo
approssimativamente l'asse del
fiume fino al Tantu B.^o Da que-
sta fino al canale di Silver I.^o
ci teniamo sotto la sponda dritta.
Superato il difficile passo di

Pottinger e Thijsing: con rotto sempre costeggiante la riva sinistra proseguiamo fino al calar della notte; a causa del cader di questa ancoriamo in prossimità di Espiegle Rock, a 13 mg. da Chinkiang (18h45m).
Mig. percorse nella giornata: 96.
Velocità oraria media, mg. 7.3.

21 Settembre - Alle 6h12m riprendiamo la navigazione, seguendo approssimativamente l'asse del fiume fino al Tautu B. Da questa fino al fanale di Silver Id ci teniamo sotto la sponda dritta.
Superato il difficile passo di

e sotto torrente. Il commercio
cio di Chiating è assai im-
levole, poiché la città sorge sul
punto dal quale il "Gran Ca-
nale" esce dallo Yang-tze pro-
seguendo il suo corso per So-
chow ed Hanchow; vi entra
a mg. 2,5 circa a monte della
città. Le esportazioni consi-
stono in cereali, di cui sono
ricche le ben irrigate pianu-
re della provincia; le impor-
tazioni sono ^{dai} i soliti generi di
prima industria e dai le-
gnami.

22 Settembre - alle 4^h 18^{mi}

e sotto torrente. Il commercio di Chinthiang è assai notevole, poichè la città sorge nel punto dal quale il "Gran Canale" esce dallo Yang-tze proseguendo il suo corso per Soochow ed Hanchow; vi entra a mig. 2,5 circa a monte della città. Le esportazioni consistono in cereali, di cui sono ricche le ben irrigate pianure della provincia; le importazioni sono di soliti generi di prime industrie e dai legnami.

22 Settembre - Alle H 18ni

europèi mi fu detto ve ne risio-
dano circa 500: esiste una fon-
tezione, che si estende lungo
la riva del fiume, dalla imboc-
catura del "gran Canale" fuio ad
un colle sul declivio del quale
è il Consolato inglese.

A Christianburg, come in tutti
i parti del fiume, le operazioni
colla terra sono facilitate per
l'esistenza di pontili d'attraccag-
gio, consistenti in un pontile
propriamente detto che collega
alla terra un grosso pontone o
scafo disarmato, bene atti-
curato su varie ancore sopra

européens fu detto ve ue rition dans circa 500 : esiste una fonctione, che si estende lungo la riva del fiume, dalla imboccatura del "gran Canale" fino ad un colle sul declivio del quale è il Consolato inglese.

A Chinkiang, come in tutti i parti del fiume, le operazioni colla terra sono facilitate per l'esistenza di pontili d'attracco, consistenti in un pontile propriamente detto che collega alla terra un grosso pontone a scafo disarmato, bene assicurato su varie ancore sopra

Ja: alle 10^h 15^m passiamo avan-
ti Nanking; salutiamo l'am-
miraglio cinese che ha inte-
gne su una nave ivi ancorata,
e proseguiamo pel Nan-
king Reach. Percorriamo quindi
di l'align Reach fino al Bea-
con di Rosine Pt.; lasciamo sul-
la dritta Gross Id. e passiamo
fra May Queen e Wade Id.
Proseguiamo pel Sutquehan-
na Channel fino alla Pun-
ta East Pillar; ci teniamo in
seguito sotto la riva destra, la-
sciando nella nostra dritta il
Friends Channel, ora non pro-

Ja: alle 10° 15m partiamo avanti Nanking; salutiamo l'ammiraglio cinese che ha in testa su una nave ivi ancorata, e proseguiamo pel Nanking Reach. Percorriamo quindi dell'Elgin Reach fino al Beacon di Rosina Pt; lasciamo sulla dritta Gross Td e passiamo fra May Queen e Wade Td. Proseguiamo pel Susquehanna Channel fino alla Punta East Pillar; ci teniamo in seguito sotto la riva destra, lasciando nella nostra dritta il Friends Channel, ora non pre

prendiamo a risalire il fiume;
lasciamo sulla dritta l'isola
di sin chau, e ci teniamo que-
si costantemente pel mezzo del
fiume fino al Beacon di Bethu-
ne Pt.; da questo fino a Lung-
-wang-miau ci teniamo più
sotto la riva sinistra; dirigia-
mo poi per Morrison Pt. e ci
teniamo sotto la riva destra fi-
no a Lung-Tan-su. Doppiamo
la bassa punta opposte ai forti
di Yen tze ke e percorriamo il
canale Nord di Tsanbia T^d; d.
L'altezza di Pagoda Pt. ci avvia-
miamo a quest'isola, che co-
steggiamo a brevissima distanza

prendiamo a risalire il fiume; lasciamo sulla dritta l'isola Pi sin chan, e ci teniamo quasi costantemente pel mezzo del fiume fino al Beacon di Bethune Pt, da questo fino a Lung-wang-mian ci teniamo più sotto la riva sinistra; dirigiamo poi per Morrison Pt e ci teniamo sotto la riva destra fino a Lung-Tan-su. Doppiamo la bassa punta opposta ai forti di Yeu tze the e percorriamo il canale Nord di T sanhia Td, ed l'altezza di Pagoda Pt ci avviciniamo a quest'isola, che costeggiamo a brevissima distanza.

buon meglio. È porto aperto al com-
mercio internazionale, ed è, come
tutti i paesi ^(importanti) del fiume, fino ad Han-
Kow, in comunicazione formale
con Shanghai. Notevole è il nume-
ro di missioni europee ed ame-
ricane stabilite in Wuhu; occu-
pano le migliori posizioni, in col-
li, dai quali lo sguardo si perde
su un piano immenso, coltivato
o tenuto a risaia, bene irri-
gato, sul quale corre il nastro
lucido del gran fiume.

24 Settembre - Alle 4^h 07^m
lasciamo Wuhu; percorriamo il
Wuhu Reach, e, doppiata Shan-
ti-P^t, ci accostiamo alle rive ti-

buon miglio. è porto aperto al commercio internazionale, ed è, come tutti i paesi (importante) del fiume, fino ad Hay trova, in comunicazione giornaliera con Shanghai. Notevole è il numero di missioni europee ed americane stabilite in Wuhu; occupano le migliori posizioni, snodati, dai quali lo sguardo si perde su un piano immenso, coltivato o tinto a risaia, bene irrigato, sul quale corre il nastro l'infante del gran fiume-

24 Settembre - Alle 4h 07m

lasciamo Wuhu; percorriamo il Wuhu Reach, e, doppiata Shay ci accostiamo alla riva si

filabile, e Dearborne 7^d; alle 10^d
55^m prendiamo ancoraggio e
vanti Wuhu.

Ing. percorse 99; velocità ora:
ria media, mg. 7.85-

Wuhu - La parte più antica
della città è situata a mg. 1.5
entro la sponda destra del fiume,
lungo la riva destra di un
canale che si getta in esso, ed è
cinta di antiche mura. Offi-
ciale città non è che una parte
della relativamente grande
Wuhu, che si estende fino
allo Yang-tze, del quale ab-
braccia la riva destra per un

filabile, e Dearborne It; alle 16th 55th prendiamo ancoraggio a vanti Wuhu.

Ing. percorse 99; velocità oraria media, mg. 7.85-

Wuhu. La parte più antica della città è situata a un mp. 1.5 entro la sponda destra del fiume, lungo la riva destra di un canale che si getta in esso, ed è cinta di antiche mura. Oggi tale città non è che una parte della relativamente grande Wuhu, che si estende fino allo Yang-tze, del quale abbraccia la riva destra per un

ed il Takung Resch. Entriamo quindi
di nel canale fra la riva destra
e l'isola segnata sulla carta
"Cox island". Questo canale è
in essa assai male rappresen-
tato, e parte dell'errore di 8
miglia che si trova nella di-
stanza Takung - Pagoda di Ngan-
thing, data da essa, rispetto a quel-
la data dal China Coastee's del
1910 (40 mf. invece che 48 mf.)
trovammo essere nella rappre-
sentazione di questo canale, che
noi stessi verificammo dovere
essere mf. 1,5 più lungo.
Procediamo quindi tenendoci
presso la riva sinistra, e diri-

ed il Tatung Reach. Entriamo quindi, di nel canale fra la riva destra e l'isola segnato sulla carta "Cox island". Questo canale è in essa assai male rappresentato, e parte dall'errore di 8 miglia che si trova nella distanza Tatung- Pagoda di Ngan-thing, data da essa, rispetto a quella data dal China Coaster's del 1910 (40 mg. invece che 48 mg.) trovammo essere nella rappresentazione di questo canale, che noi stessi verificammo dovere essere mg. 1,5 più lungo. Procediamo quindi tenendoci presso la riva sinistra, e diri-

sinistra, onde passare l'Hair-
net Bank; in franchia di pe-
sto dirigiamo per Shore P^e; la-
sciamo nella dritta Porter I^d
e proseguiamo per l'Osborne Ch.
Incontriamo un esteso banco
di nebbia (che ci avvolge per una
sentina di minuti, lasciando
ci intravedere spesso una pic-
colissima parte di una sola
sponda; lasciamo nella dritta
Osborne I^d e proseguiamo at-
traverso il Two Fathoms Creek.
Usciti da questo, ci accostiamo
alle rive sinistra, e percor-
riamo tutto il Wild Boar Reach

nistra, onde scansare l'Haiz nel Bank; in franchia di questo dirigiamo per Shore Pt., lasciamo nella dritta Parker l^o e proseguiamo per l'Osborne Ch. Incontriamo un esteso banco di nebbia che ci avvolge per una ventina di minuti, lasciandoci intravedere spesso una piccolissima parte di una sola sponda; lasciamo nella dritta Osborne P^o e proseguiamo a est. Traverso il Two Fathoms Creek. Usciti da questo, ci accostiamo alla riva sinistra, e percorriamo tutto il Wild Boar Reach.

Commercio internazionale. Sorge
nella riva sinistra del fiume ed
estende le sue mura lungo es-
so, e per buon tratto verso il Nord.
È capitale della provincia del-
l'Anhui (che conta più di 20 mi-
lioni di abitanti) ed è sede di im-
portanti reparti di truppe (ca-
valleria ed artiglieria). Poche
de alcune costruzioni notevoli:
la più bella fra queste è la
altissima pagoda serpente
ad E della città, e che è ri-
tenuta una fra le migliori di
tutta la Cina. I soli bian-
chi abitanti Ngankiang so-
no alcuni missionari ame-

Commercio internazionale. Sorge nella riva sinistra del fiume ed estende le sue mura lungo esso, e per buon tratto verso il Nord. È capitale della provincia dell'Anhui (che conta più di 20 milioni di abitanti) ed è sede di importanti reparti di truppe (cavalleria ed artiglieria). Possiede alcune costruzioni notevoli: la più bella fra queste è la altissima pagoda serpente ad E della città, e che è ritenuta una fra le migliori di tutta la Cina. I soli bianchi abitanti Nanjing sono alcuni missionari ame-

fiamo pel canale dell' isola
Tai-tzu-chi; quindi, succes-
sivamente, per i due battelli
fanali prospicienti Lang-Kiang-
-Ki. Da questo fino al Bea-
con di Chuan Kiang Kan ci
teniamo sotto la riva destra, fi-
no a che accostiamo imboc-
cando il Ngankung Reach-
dopiamo nella sinistra Jo-
celyn 7^a e pochi minuti do-
po le 18^h prendiamo anco-
raggio avanti la città di
Ngankung. { mg. puzore nelle giornate 10^a.
Veloc. orarie medie mg. 7.7.

Questa città è puramente Ci-
nese; tutt'ora è chiusa al

fiamo pel fanale dell' isolotto Tai-tzu-chi; quindi, successivamente, per i due battelli fanali prospicienti Lang-Kiang-Ki. Da questo fino al Beaz con di Chuan Kiang Kan ci fermiamo sotto la riva destra, fino a che accostiamo imboccando il Ngankung Reach.

Laferiamo sulla sinistra Jocelyn It e pochi minuti dopo le 18h prendiamo ancora rappis avanti la città di Nganking.

\$ my persore nelle giornate 107.

Veloc. orarie medie ing. 7-7-

Questa città è puramente Cinese; tutt'ora è chiusa al

di Spencer R^K e fiancheggiando
poi la riva destra del fiume,
lasciando sulla sinistra il Light
Ship di Dove P^E, Jace J^d e Su:
pe J^d; sulla dritta Dove J^d e
Pigeon J^d. Fortissimo è il rifur-
gito ("chou-chou" water) delle
acque fra Pigeon J^d ed il Cliff
opposto: alle 11^h 10^m passiamo
fra Kuy-ky-shan e lo scoglio
di Sian-ku-shan (il piccolo or-
fano); il fiume presenta in tal
punto aspetto oltremodo pit-
toresco. Percorriamo poi il Bl₂
Kenev Reach, tenendoci sotto
la riva sinistra fino al Light
Ship di NE Crossing; faccia.

di Spencer Rk e fiancheffiamo poi la riva destra del fiume, lasciando sulla sinistra il Light Ship di Dove Pt, fino a pe Td; nella dritta Dove Td e Pigeon Td fortissimo è il rifugio ("chore - chore water") delle acque fra Pigeon Td ed il Cliff opposto: alle 11h 10m passiamo fra Ruif-the-shan e lo scoglio di Sian-Ku-shan (il piccolo orfano); il fiume presenta in tal punto aspetto oltremodo più pittoresco. Percorriamo poi il Blaz Reney Reach, tenendoci sotto la riva sinistra fino al Light Ship di NE Crosting i faccia.

rilani, francesi ed inglesi; vi
sono alcuni residenti giapponesi.
si-

26 Settembre. Lasciamo Nyan-
king alle 5^h 13^m, e prosegui-
mo la navigazione alla vol-
ta di Kinkiang. Lasciamo
sulla dritta Christmas I^a, ed
a sinistra Cox I^a; percorria-
mo il Tung lin Reach te-
nendoci sotto la riva destra del
fiume; lasciamo sulla sini-
stra l'isola Tung-lin e gli
esteri banchi prospicienti
Rocky P^{ts}; lasciamo pure
sulla sinistra il Light Ship

rifani, francesi ed inglesi; vi

sons

alcuni residenti giappone

□

26 Settembre. Lasciamo Nganhing alle 5h 13", e proseguiamo la navigazione alla volta di Kinkiang.

Lasciamo sulla dritta Christmas 7th ed a sinistra Cow Vd; percorriamo il Tung-lin Reach tenendoci sotto la riva destra del fiume; lasciamo sulla sinistra l'isola Tung-lin e gli estesi banchi prospicienti.

Rocky P; lasciamo pure sulla sinistra il Light Ship

uscendo da questo e riprendiamo il
canalino per Kintiang; lasciamo
sulla dritta Otter Id, e costeg-
giamo il lato Nord di Lay Id
a brevissima distanza; dal B.²
di questa dirigiamo per quello
di Elephant Id; costeggiamo poi
quest'isola; lasciamo sulla no-
stra dritta il Light ^{sky} più protti-
mo ad essa, e ci avviciniamo
alla riva destra del fiume,
che costeggiamo fino a Kin-
thiang, ove giungiamo alle
16^h 50^m prendendo ancorag-
gio a circa 400 m. dalle ban-
chine del Settlement -
Mg. percorre nella giornata, 88;

uno da questo e riprendiamo il cammino per Kichiang; lasciamo sulla dritta Otter Id, e costeggiamo il lato Nord di Lay Id a brevissima distanza; dal B. di questa dirigiamo per quello di Oliphant Id: costeggiamo poi quest'isola; lasciamo sulla nostra dritta il Light più prossimo ad essa, e ci avviciniamo alla riva destra del fiume, che costeggiamo fino a Kiu-Kiang, ove giungiamo alle 16h50m prendendo ancoraggio a circa 400 m. dalla banchina del Settlement - Mg. percorso nella giornata, 88;

no quindi rotta pel Beacon
a monte di esso, ed in prossim-
ità del Beacon ci avvicina-
mo alla riva dritta, che
costeggiamo fino alla imboc-
catura del lago West Po Yang.
Verso le 13^h 45^m entriamo in
questo, soffermandoci nelle
sue acque. (decisamente più
chiare che non quelle dello Yang-
-tze) per far l'acquata. Ope-
razione che facciamo apren-
do i Kungstons col empimento
alcuni doppi fondi. Assai
caratteristica è la città di Hu-
Kan, che domina l'acceso al
lago. Verso le 15^h 10^m uscia-

quindi rotta pel Beacon. A monte di esso, ed in prossimità del Beacon ci avviciniamo alla riva dritta, che costeggiamo fino alla imboccatura del Lago West So Yang. Verso le 13h 45m entriamo in questo, soffermandoci nelle sue acque. (decisamente più chiare che non quelle dello Jang-tse) per far l'acquata. Operazione che facciamo aprendo i Kingston ed empiendo alcuni doppi fondi. Assai caratteristica è la città di Hu Kau, che domina l'accesso al lago. Verso le 18h 10m usciamo.

39

29 Settembre - Alle 7^h lasciamo
l'ancoraggio di Kinkiang, e ri-
prendiamo a risalire il fiume,
percorrendo il Seymour Reach
(costeggiamo la sponda destra del
fiume); passiamo al Nord del
Light Ship di Hunter Id e per-
corriamo il Court Reach, fian-
cheggiando la riva sinistra.
Verso le 11^h 30^m passiamo la stret-
ta di Split Hill; incomincia
da questi paraggi quel tratto
del fiume che, per la presenza
di Colline, risulta il più bel-
lo ed il più variegato sull'inte-
ro percorso Shanghai-Han-
Kow. Verso le 15^h superiamo

29 Settembre. Alle 7h lasciamo

39

l'ancoraggio di Kinhiang, e ci prendiamo a risalire il fiume, percorrendo il Seymour Reach (costeggiamo la sponda destra del fiume); passiamo al Nord del Light Ship di Hunter It e percorriamo il Court Reach, costeggiando la riva sinistra. Verso le 11h 30m passiamo la stretta di Split Hill; incomincia da questi paraggi quel tratto del fiume che, per la presenza di colline, risulta il più bello ed il più variato sull'intero percorso Shangai-Hankow. Verso le 15h superiamo.

velocità oraria media mg. 8.7-

Kinchiang è il capoluogo della
provincia dello Kiangsi ed occupa
una superficie relativamente
estesa, tenuto conto del nu-
mero degli abitanti (50 mila).

È cinta di mura; ha un set-
tlement inglese, esterno ad
esse, lungo la riva del fiu-
me; gli europei sono però
assai pochi. A mg. 5 a Sud
di Kinchiang è una catena
di montagne alte circa ft.
4500; su una di esse è il pas-
sello di Kinlung, ritrovo estivo
di molte famiglie europee
residenti in Cina.

velocità oraria media mg. 8.7

Kinkiang è il Capoluogo della provincia dello Kiangti ed occupa una superficie relativamente estesa, Acuto conto del numero degli abitanti (50 mil.).

È cinta di mura; ha un settlement inglese, esterno ad esse, lungo la riva del fiume; gli europei sono però assai pochi. A mg. 5 a Sud di Kinkiang è una catena di montagne alte circa ft. 4500; su una di esse è il passello di Kinling, ritrovo estivo di molte famiglie europee residenti in Cina.

velocità oraria media inf. 7, 94.

30 Settembre - Alle 7^h ripren-
diamo la navigazione: entria-
mo nel Paho Reach, che per-
corriamo tenendoci in prossi-
mità della riva destra; lascia-
mo sulla sinistra Sucepe I^{la}
e sulla dritta Willis I^{la}. En-
triamo nel Loko hi Reach, che
percorriamo tenendoci sotto la
riva destra, e successivamen-
te l'Yauglo Reach, lascia-
ndo sulla dritta Boumar I^{la}.
Girata l'ora P^{ta} entriamo nel
Pakington Reach, e quindi
nell'Haukai Reach, tenen-
doci in prossimità della ri-

velocità oraria media ump. 7. 94.

30 Settembre. Alle 7h riprendiamo la navigazione. Entriamo nel Paho Reach, che percorriamo tenendoci in prossimità della riva destra; lasciamo nella sinistra Squeeze Id e sulla dritta Willes Id. Entriamo nel Lotho hi Reach, che percorriamo tenendoci sotto la riva destra, e successivamente l'Yaugho Reach, lasciando sulla dritta Boumar Id. Girata Low Pt entriamo nel Pakington Reach, e quindi nell'HanHan Reach, tenendoci in prossimità della ri- 21

il difficile passo di Cock's Head,
ove sono fortissimi rigurgiti di
corrente, tanto più pericolosi
ti, in quanto il fiume è così
sai stretto (meno che 3 cables).
Partiamo quindi avanti Shih
yui yao, ove sono importanti
fonderie, di proprietà del go-
verno cinese. Le miniere di
ferro sono a Tich shan pu,
a qualche ora di ferrovia di
distanza. Proseguiamo quindi
di per l'Ayres Channel, ed
alle 16^h 45^m prendiamo anch'io
raggio a ponente di Poole Id., per
passarvi la notte.
Mg. percorse nella giornata 77,5;

il difficile passo di Cock's Head, ove sono fortissimi rigurgiti di corrente, tanto più pericolosi si, in quanto il fiume è assai stretto (meno che 3 cables). Partiamo quindi avanti Shi yui yao, ove sono importanti fonderie, di proprietà del governo cinese. Le miniere di ferro sono a Tieh shan pu, a qualche ora di ferrovia di distanza. Proseguiamo quindi di per l'Ayres Channel, ed alle 16h45m prendiamo ancora rifugio a ponente di Poole Td per passarvi la notte. Mf. percorse nella giornata 77,5;

L'ome rivella dal retroscanto della no-
stra navigazione Hankow si trova a
poco più di 600 mp. dal mare-
La città è sorta sulla riva sinistra
del fiume Yang-tze, sul punto di
confluenza del fiume Han, e pre-
cisamente ^{anche} nella riva sinistra di
questo. Originalmente Hankow
non fu che un borgo della gran cit-
tà di Han yang, sorgente come es-
sa sulla riva sinistra dello Yang-
-tze, sul punto di confluenza del
fiume Han, ma sulla sponda de-
stra di questo. Sulla riva destra
dello Yangtze, fronteggiante lo
stacco dell' Han, è Wuchang-
-fu, la città vice-reale della pro-
vincia dell' Hupé.

Come risulta dal resoconto della nostra navigazione Hankow si trova a poco più di 600 mp. dal mare. La città è sorta sulla riva sinistra del fiume Yang-tze, sul punto di confluenza del fiume Han, e precisamente sulla riva sinistra di questo. Originalmente Hankow non fu che un borgo della gran città di Hanyang, sorgente come si sulla riva sinistra dello Yang-tze, nel punto di confluenza del fiume Han, ma sulla sponda destra di questo. Sulla riva destra dello Yangtze, fronteggiante lo sbocco dell'Han, è Wuchang-fu, la città vice-reale della provincia dell'Hupeh.

va sinistra; alle 14^h 39 - prun =
diaino ancoraggio ad Han =
Nou, di fronte al consolato Ita =
liano.

Mg. percorre 64,5, con velocità
oraria media di mg. 8,49 (se-
condo il [lina [oaster's); mg.
56, con velocità oraria me-
dia di mg. 7,37 secondo la

F. H. / monastero

M. P. / monastero → Carta inglese.

Hankow (30 Lit. 6 ott.)

Dirò di Hankow. Quel poco che
ho potuto vedere durante la no-
stra breve permanenza, aggiun-
gendo alcune notizie apprese
durante il soggiorno della nave
in Cina.

va sinistra; alle 14[^]39 p.m. diamo ancoraggio al Hanz Now, di fronte al consolato The liario.

Mg. percorse 64.5, con velocità oraria media di mp. 8.49 (se. Louds il China Coaster's); mg. 56, con velocità oraria media di mp. 7, 37 seconds la

Comandante

Matanus parla inglese.

Hawthorn (20 Lett. 607)

Giro di Hawthorn. Quel poco che ho potuto vedere durante la nostra breve permanenza, aggiungendo alcune notizie apprese durante il soggiorno della nave in Lima.

nan, Chianpi, Chetiang, Honan.
Da Hankow si internano nelle me-
desime province i prodotti stranieri.
Lo sviluppo del commercio di Han-
kow ha assunto proporzioni colos-
sali in seguito all'apertura al traf-
fico della ferrovia "Pu-Han", che al-
laccia Hankow con Pechino. Que-
sta linea, iniziata nel 1897, fu ul-
timata nel 1905; il completo traf-
fico dura attualmente 36 ore. Il pro-
getto prevedeva il proseguimento
della linea stessa fino a Canton:
quando questo proseguimento sarà
condotto a termine Hankow sa-
rà a maggior ragione il centro di
barbente dei prodotti delle provin-
ce dell'interno.

nan, Chiangti, Chettiang, Honan. Da Hankow si internano nelle medesime province i prodotti stranieri. Lo sviluppo del commercio di Hankow ha assunto proporzioni colossali in seguito all'apertura al traffico della ferrovia "Lu-Han", che allaccia Hankow con Pechino. Questa linea, iniziata nel 1897, fu terminata nel 1905; il completo tragitto dura attualmente 36 ore. Il progetto prevedeva il proseguimento della linea stessa fino a Canton: quando questo proseguimento sarà condotto a termine Hankow sarà a maggior ragione il centro di partenza dei prodotti delle province dell'interno.

Le tre città, che sono già indicate
dualmente grandi città, rappresen-
tano, prese insieme, uno dei più
popolati ed industri centri dello
Oriente. L'importanza della loro
posizione risulta da un sem-
plice sguardo alla carta della
Cina.

Hankow è situata, approssimativa-
mente, nel cuore della Cina, ed
ha sceleri vie di facile comuni-
cazione con tutte le province del
interno, e rappresentate prin-
cipalmente dallo Yang-tze, e dai
suoi grandi affluenti. Ad Hankow,
per via fluviale, o per canali,
si accentrano i prodotti d'importazio-
ne delle province di Szechuan, Hu.

Le tre città, che sono già individualmente grandi città, rappresentano, prese insieme, uno dei più popolosi ed industri centri dello Oriente. L'importanza della loro posizione risulta da un semplice sguardo alla carta della Cina. Hankow è situata, approssimativamente, nel cuore della Cina, ed ha secolari vie di facile comunicazione con tutte le province dell'interno, vie rappresentate principalmente dallo Yang-tze, e dai suoi grandi affluenti. Ad Hankow, per via fluviale, o per canali, s'accentrano i prodotti d'esportazione delle province di Sichuan, Hu.

acqua fino in prossimità di Chang-
sha, ove ha inizio una linea fer-
roviaria ^{adatta} per loro trasporto. Il car-
bone è fornito da ricche miniere, e-
sistenti poco a SW di Shi-yui-yao,
e pure di proprietà del governo ci-
nese. La produzione annuale delle
fonderie di Hanyang è gran-
dissima; il prezzo dei piani di ghi-
sa è tale che numerose ditte nord-
-americane trovano conveniente
nel farne trasportare nel Nord-A-
merica, donde tornano in Cina
trasformati in macchine e ma-
teriali da costruzione. Ciò grazie
al bassissimo costo della mano-
d'opera cinese.

Il porto di Hankow fu aperto al
traffico internazionale nel 1861;

acqua fino in prossimità di Changsha, ove ha inizio una linea ferroviaria adibita per loro trasporto. Il lavoro che è fornito da ricche miniere, esistenti poco a SW di Shi-qui-yao, e pure di proprietà del governo in loco. La produzione annuale delle fonderie di Hanyang è grandissima; il prezzo dei pani di ghisa è tale che numerose ditte nord-americane trovano convenienza nel farle trasportare nel Nord-America, donde tornano in Cina trasformati in macchinari e materiali da costruzione. Ciò grazie al bassissimo costo della mano d'opera cinese.

Il porto di Hankow fu aperto al traffico internazionale nel 1861;

Hankow ha attualmente il mo-
nopolio del commercio del tè;
questo viene spedito a Shanghai
e di là diramato secondo le ve-
rie destinazioni. Importantissi-
mo è il commercio di cotone in
balle, dei "beans-cakes", di le-
gname. Hankow è pure impor-
tantissimo centro industriale: più
precisamente dovrei dire Han-
-yang, perché è appunto in que-
sta città che sorgono le importantis-
sime fonderie, stabilite or sono
18 anni dal Vice-re Chang- Shi-
-lung. Le miniere sono a Ping-
-shiang, nella provincia dello Kwang-
si, a notevole distanza da Hankow:
i materiali ferrosi vengono per via

Hankow ha attualmente il suo monopolio del commercio del thé; questo viene spedito a Shanghai e di là diramato secondo le varie destinazioni. Importantissimo è il commercio di Cotone in balle, dei "beans.cakes", di legname. Hankow è pure un importantissimo Centro industriale: più precisamente dovrei dire Han-yang, perché è appunto in questa città che sorgono importantissime fonderie, stabilite or sono 18 anni dal Vice-re Chang-Shih. -bung. Le miniere sono a Ping-shiang, nella provincia dello Kwang-si, a notevole distanza da Hankow: i materiali ferrosi vengono per via

Hankow abbiamo avute occasione
di conoscere buona parte dei nostri
compagnoni ed abitanti. La co-
lonia non è molto numerosa, poi-
ché non comprende che 17 persone,
ma è di lustro al nostro nome.
Alcuni fra tali italiani lavora-
no lodvolmente sul tronco Han-
kow - Canton, come brillantemen-
te hanno già lavorato su quello
Hankow - Pechino, ottenendo gli
elogi della pubblica opinione per
l'assiduità e l'intelligenza ma-
nifestate; dimostravano di esser
legati da vincoli di fratellanza che
raramente abbiamo trovati in
altre colonie e furono grande-
mente soddisfatti nel vedere ad
Hankow una loro nave da guer-
ra -

Hanthore abbiamo avuto occasione di conoscere buona parte dei nostri connazionali colà residenti. La colonia non è molto numerosa, poiché non comprende che 17 persone, ma è di lustro al nostro nome. Alcuni fra tali italiani lavorano lodevolmente sul tronco Hanthore-Lanton, come brillantemente hanno già lavorato su quello Hanthore-Peshino, ottenendo gli elogi della pubblica opinione per l'assiduità e l'intelligenza manifestate; dimostrarono di esser legati da vincoli di fratellanza che raramente abbiamo trovati in altre Colonie e furono grandemente soddisfatti nel vedere ad Hanthore una loro nave da guerra -

fino al 1895 non esisteva altro
"Settlement" che l'Inglese, ma
in tale anno Russia, Francia, Ger-
mania e Giappone ottennero u-
na concessione propria, a valle dell'
"Settlement" inglese.

L'insieme di tali concessioni ha
formato una bella città di aspet-
to europeo, ben distinta dalla cit-
tà cinese. Hongkong e Wuchang
sono tuttora completamente d'aspet-
to cinese; la prima possiede alcune
pagode degne di esser visitate: dal
l'alto d'una di esse, situata sul-
la sommità di un colle che domi-
na la foce dell' Han, si ha una
vista completa delle tre grandi
città.

Durante la nostra permanenza ad

fino al 1895 non esisteva altro "Settlement" che l'Inglese, ma in tale anno Russia, Francia, Germania e Giappone ottennero una concessione propria, a valle del "Settlement" inglese. L'insieme di tali Concessioni ha formato una bella città di aspetto europeo, ben distinta dalla città cinese. Hanyang e Wuchang sono tuttora completamente d'aspetto cinese; la prima possiede alcune pagode degne di esser visitate: dall'alto d'una di esse, situata sulla sommità di un colle che domina la foce dell'Han, si ha una vista stupenda delle tre grandi Città. Durante la nostra permanenza ad

to Yang-tze; i percorsi furono in-
fatti gli imperi di quelli seguiti nel
venire ad Hankow, se si eccettu-
no piccole varianti, delle quali
dirò volta a volta.

Partimmo da Hankow alle ore
6^h12^m del 6 ottobre; ma l'linea a
95 firi. Passammo fra Willes Id^a
e Gravener Id^a, uscendo dal Pa-
ho Reach percorremmo il Win-
ser Channel, lasciando sulla drit-
ta Poole e Colverson Id^a; del Post
Reach sosteggiammo la sponda
destra in luogo della sinistra.
Alle 18^h12^m prendemmo ancorag-
gio e circa un miglio e mezzo
a monte del Little Orphan R^o.
Percorse nella giornata miglia

lo Yang-tse; i percorsi furono più impervi di quelli seguiti nel venire ad Hankow, se ti eccettui le piccole varianti, delle quali dirò volta a volta.

Partimmo da Hankow alle ore 6h 12m del 6 ottobre; naftina a 95 giri. Passammo fra Willis Tod e Gravener Id, uscendo dal Paho Reach percorremmo il Winsor Channel, lasciando sulla dritta Poole e Collinson Ids; del fort Reach costeggiammo la sponda destra in luogo della sinistra.

Alle 18h 12m prendemmo ancora fisso a circa un miglio e mezzo a monte del Little Orphan R.

Percorse nella giornata miglia

Hankow - Hanking (6-8 ottobre)

Le navi che ancorano ad Hankow
debbono, tra i porti 4 + 5 giorni da
quello dell'arrivo, salpare le an-
core, poiché, lasciandole maglier-
mente a fondo, queste affonda-
no nel fango in modo da ren-
dere spesso assai difficile il sal-
pare. Data la nostra breve per-
manenza, non abbiamo fatta la
operazione, e risulta infatti che
sarebbe stata superflua, dacché
il mattino del 6 ottobre le ancore
vennero a riva senza opporre spe-
cial resistenza.

Ritengo cosa superflua il rivi-
dare particolareggiatamente i
percorsi seguiti nel discendere.

Hauthore- Nauthore (6-8 ottobre)

Le navi che ancorano ad Hauthore debbono, trascorsi 4 o 5 giorni da quello dell'arrivo, salpare le ancore, poiché, lasciandole affior- mente a fondo, queste affondano nel fango in modo da rendere spesso assai difficile il salpare.

Data la nostra breve permanenza, non abbiamo fatto le operazioni, è risultato infatti che sarebbe stata superflua, dato che il mattino del 6 ottobre le ancore vennero a riva senza opporre speciale resistenza. Ritengo cosa superflua il ricordare particolareggiatamente i percorsi seguiti nel difendere.

Nanking (8-11 Ottobre) -

Questa città, il nome della quale significa "capitale del Sud", è stata residenza della dinastia dei Ming, che presedette l'attuale, che, come è noto, è di origine monaca. Attualmente è capitale della provincia detta Nan Wei, e vi risiede il viceré. È anche ai nostri giorni una gran città (circa 250 mila abitanti), di grande commercio e relativamente industriale, che subisce sempre maggiore sviluppo con la costruzione di tronchi ferroviari ora in progetto. Una ferrovia, da tempo in esercizio,

Manking (8-11 Ottobre) -

Questa città, il nome della quale significa "capitale del Sud", è stata residenza della dinastia dei Ming, che precedette l'attuale, che, come è noto, è di origine mongola. Attualmente è capoluogo della provincia detta Ngan Whei, e vi risiede il vicerè. Che ai nostri giorni una gran città (circa 250 mila abitanti), di grande commercio e relativamente industrie, che subirà sempre maggiore sviluppo con la costruzione di tronchi ferroviari ora in progetto - una ferrovia, da tempo in esercizio,

174.5 con velocità oraria media
di mg. 14.54.

7 ottobre - Partiti sul far. del pior-
no, dopo un'ora di navigazione
ne fummo costretti ad ancorare
nuovamente in seguito ad ava-
ria alla macchina di sinistra.

Ripartimmo alle 9^h 15^m, ed al
tramonto ancorammo presso
Hieu-hien. Percorse complet-
tamente nella giornata mg.

145.5 con velocità oraria media
di mg. 15,1.

8 ottobre - Ripartimmo l'anco-
raggio alle 5^h 50^m, proseguendo
per Nanting, ove giungemmo al-
le 11^h 05^m, avendo percorso nella gior-
nata mg. 76.5; veloc. or. media mg. 14.58.

174.5 con velocità oraria media
di mg. 14. 54.

Ottobre- Partiti sul far. del giorno, dopo un'ora di marcia, ne fummo costretti ad ancorare nuovamente in seguito ad avaria alla macchina di sinistra.

Ripartimmo alle 9h15m ed al tramonto ancorammo presso

Rieu-hien. Percorse complete

navicella nella giornata mg.

145.5 con velocità oraria media
di mg. 15,1.

8 Ottobre- Lasciammo l'ancoraggio alle 5h50m proseguendo per Nanking, ove giungemmo alle 11h35m avendo percorso nella giornata mg. 76.5; veloc. or. media mg. 17.39.

la fonda; ho però rifte all'au-
cota tre uari da guerra, alla
dipendenza di un ric - annu-
replio.

A dar prova dell'operosità della
provincia della quale si capita:
le, Nanking offre attualmente
all'etame dei forestieri (pochi
in verità) un'esposizione pro-
vinciale che rimane aperta po-
chi mesi. Sono là radunati
prodotti e lavori di ogni genere,
ma quello che più mi ha in-
teressato è il reparto della ce-
ramica, porcellana, ecc., arti-
queste, nelle quali il Cinese
è indubbiamente maestro. Vi
era anche un padiglione "Jus

la fenola; ho però viste all'ancora tre navi da guerra, alla dipendenza di un vice-ammiraglio.

A dar prova dell'operosità della provincia della quale è capitale, Nanking offre attualmente all'esame dei forestieri (pochi in verità) un'esposizione provinciale che rimane aperta pochi mesi. Sono là radunati prodotti e lavori di ogni genere, ma quello che più mi ha interessato è il reparto della ceramica, porcellana, ecc., arti queste, nelle quali il Cinese è indubbiamente maestro. Vi era anche un padiglione "guer

la fonderia a Shanghai; le li:
nee in progetto la fonderia
no: una col centro minerario
della provincia dello Shansi, l'al
tra, attraversando l'Anhui, col
distretto minerario di Hei-yau.

Quanto al porto di Nanking, di
ro che poco differisce da altri vi
sitati sul fiume stesso, avendo
però il vantaggio che in questo
possono giungere in una epoca
qualsiasi, navi di 27 ft. di in
merzione. Nanking è anche
porto militare e sede di Scuo
la Navale per la formazione de
gli ufficiali della Marina Im
periale; non ho potuto visitare

la fonderia a Shanghai; le linee in progetto la fonderanno.

no: una col centro minerario della provincia dello Shanxi, l'altra, attraversando l'Anhui, col distretto minerario di Hsin-yang.

Quanto al porto di Nanchino, direi che poco differisce da altri situati sul fiume stesso, avendo però il vantaggio che in questo possono giungere in una epoca qualsiasi, navi di 27 ft. di immersione. Nanchino è anche porto militare e sede di una Scuola Navale per la formazione degli ufficiali della Marina Imperiale; non ho potuto visitare.

che forse una volta erano fero-
ci; e che lo sono attualmen-
te meno di quanto non lo sia
stato io nell'indire pezzi del-
la "Traviata" e di "Lohengrin" su-
mati da un perfido organetto
che frellava i loro sonni.
Effettivamente questa produzi-
one delle industrie e della
grandezza di Manching moder-
na mi ha attratto poco, men-
tre ho ammirato la grandio-
sità delle mura che erigono
la vecchia Capitale, l'impo-
nenza delle sue porte, le ro-
vine della famosa Torre di Por-
cellane, avanzi gloriosi di una
grandezza che la ribellione dei

Che forse una volta erano feroci, e che lo sono attualmente meno di quanto non lo sia stato io nell'udire pezzi della "Traviata" e di "Lohengrin" suonati da un perfido organetto che frullava i loro sonni. Effettivamente questa produzione delle industrie e della grandezza di Manthing moderna mi ha attratto poco, mentre ho ammirato la grandiosità delle mura che cingono la vecchia Capitale, e l'imponenza delle sue porte, le rovine della famosa Torre di porcellane, avanzi gloriosi d'una grandezza che la ribellione dei

ra e Marina", nel quale non
ho visto nulla di nuovo sia dal
lato costruzioni che da quello ar-
tificie, se si eccettui un can-
none d'acciaio (75 mm, lungo,
con otturatore a cuneo) il cui
congegno di punteria era do-
tato di un modernissimo mi-
nosolo prismatico Zeiss.

Le pochi sono i forestieri che vi-
sitano questa isola, sono
però numerosi i Cinesi, che
vengono con tutta la fami-
glia ad ammirare sete, por-
cellane, armi vecchie, e mo-
delli di vetuste fregate; sof-
fermandosi pieni di interes-
se in un terraglio di botte

ra e Marina", nel quale non ho visto nulla di nuovo sia dal lato costruzioni che da quello artiglierie, se si eccettui un cannone d'acciaio (75 m, lungo, con otturatore a cuneo) il cui congegno di punteria era dotato di un modernissimo modulo prismatico Heill.

Se pochi sono i forestieri che visitano questa esposizione, sono però numerosi i Cinesi, che vengono con tutta la famiglia ad ammirare sete, porcellane, armi vecchie, e un delli di vetuste fregate; soffermandosi pieni di interesse in un serraglio di bestie

prendiamo ancoraggio presso Po.
ver Pt, avendo percorso $mf. 159$, con
velocità oraria media di $mf. 12.3$.

Il mattino del 12 riprendi-
mo la navigazione aumentando
di 5 firi la nostra velocità (gi-
ri 100) ed alle $8^{h}50^{m}$ am. ancori-
mo presso Spit Buoy, fuori la
bocca esterna del Wookung Ri-
ver. (Percorre il 12 ott. $mf. 30.5$
con velocità oraria media di $mf.$
 10.2). Poco dopo imbocchiamo
nel Wookung, seguendo le in-
diazioni del pratici, e prendi-
mo quindi ancoraggio a Shang-
-hai, nel punto precedentemen-
te occupato.

prendiamo ancoraggio presso Pto. ver Pt, avendo percorse nm. 159, con velocità oraria media di ug. 12.3. Il mattino del 12 riprendiamo la navigazione aumentando di 5 giri la nostra velocità (sia si 100) ed alle 8h 50m am. ancorammo presso Spit Buoy, fuori la boa esterna del Woosung ris. ver. (Percorse il 12 otto mp. 30.5 con velocità oraria media di ug. 10.2). Poco dopo imboffilammo il Woosung, seguendo le indicazioni del pratico, e prendiamo quindi ancoraggio a Shang-hai, nel punto precedentemente occupato.

Tai Ping ha trovata - a poche
miglia NNE di Nanking - il
luogo di sepoltura dei membri
della famiglia dei Muir; al fa-
crario centrale, enorme ferro
di cavallo in pietra da Taiping,
si accede per una via fian-
cheggiata da tombe separate da
monumenti (statue dei de-
funti, animali, figure tritro-
liche); tutto di dimensioni
gigantesche.

Da Nanking a Shanghai.

(11 - 12 ottobre) - Le ultimi
mie 200 mig. che ci separano
da Shanghai percorriamo in
due giorni; la sera dell'11.

Tai Ping ha trovata. A poche miglia NNE di Nanchino è il luogo di sepoltura dei membri della famiglia dei Ming; al corteo centrale, enorme ferro di cavallo in pietre da taglio, si accede per una via fiancheggiata da tombe segnate da monumenti (statue dei defunti, animali, figure mitologiche); tutto di dimensioni gigantesche.

Da Nanchino a Shanghai.

(11-12 ottobre). Le ultime 200 miglia che ci separano da Shanghai percorriamo in due giorni; la sera dell'11.

deve lasciare Shanghai il mattino del
29.

Shanghai - Ching-wang-tao e ritorno.

(22-25 ottobre) - Alle 2^a pom. del 22
(25-28 ottobre)

lasciamo Shanghai per prendere
ancoraggio fuori la barra di Wboony,

in modo da rendere più rapido

l'arrivo al nostro bordo della fan-

te che deve imbarcare. Verso le

16^h 30^m giunge il "Prinzessin Alice"

salutato da un grido entusiastico.

dei pochi della "Calabria" che deb-

bbono imbarcare - Uchinato le

operazioni di imbarco, falgiani

e difendiamo il fiume seguendo,

fino a Bell Buoy, le indicazioni del

pratico. In mancanza dell'uffi-

deve lasciare Shanghai il mattino del
29.

Shanghai-Ching-wang-tao e ritorno.

(22-25 ottobre)

(25-28 ottobre)

Alle 2 p.m. del 26

lasciamo Shanghai per prendere
ancoraggio fuori la barra di Woosung,
in modo da rendere più rapido
l'arrivo al nostro bordo della gen-
te che deve imbarcare. Verso le
16 h 30m giunge il "Prinzettin Alice"
salutato da un grido entusiastico.
dei pochi della "Calabria" che deb-
bono rimpatriare - U. Chinatole
operazioni di sbarco, salpiamo
e
difendiamo il fiume seguendo,
fino a Bell Buoy, le indicazioni del
pratico. In mancanza dell'uffi:

Shanghai (12-22 Ottobre)

Questiamo a Shanghai dieci giorni =
mi, in attesa del piroscafo "Prinzessin Alice"
del Nord Deutscher Lloyd: con tale
piroscafo deve giungere un drop-
pello di marinai che noi dobbiamo
trasportare da Shanghai a
Chung-wang-tao, donde proseguiremo
a mezzo ferrovia, per Pechino,
loro destinazione. Da Chung-
wang-tao transporteremo a Shang-
-hai quelli, del distaccamento di
Pechino, che rimanderemo per fi-
ne di ferma. L'occupazione della
doppia missione richiede sol-
lecitudine, perché il piroscafo "York"

Shanghai (12-22 ottobre)

Restiamo a Shanghai dieci giorni, in attesa del piroscafo "Prinzessin Alice" del Nord Deutscher Lloyd: con la de piroscafo deve giungere un drappello di marinai che noi dobbiamo trasportare da Shanghai a Ching-wang-tao, donde proseguiramo, a mezzo ferrovia, per Pechino, loro destinazione. Da Ching-wang-tao trasporteremo a Shanghai quelli, del distaccamento di Pechino, che rimpatriano per fine di ferma. L'esecuzione della doppia missione richiede sollecitudine, perché il piroscafo "Yorck"

(40)

che troviamo già pronti sul pa-
sile.

La mattina del 28 giungiamo
momentaneamente a Bell Bwoy, e, seguen-
do le indicazioni del pratico, risa-
liamo l'Yang-tze, imboccando
un po' il Waupoo e giungiamo
nella mattina stessa a Shanghai.

Alla 6^h del giorno seguente il ri-
morchiatore "Bremen" viene al no-
stro bordo, imbarcando il perso-
nale che ripartirà e lo traspor-
ta sul piroscafo "York" che leva
l'ancora alle 9^h del giorno stes-
so.

Shanghai (28 ott - 22 Nov)

Durante questa permanenza a
Shanghai nulla di notevole ho

che troviamo già pronti sul ponte.

La mattina del 28 ci dirigiamo nuovamente a Bell Buoy, e, seguendo le indicazioni del pratico, risaliamo l'Yang-tse, imbocchiamo poi il Whangpoo e giungiamo nella mattina stessa a Shanghai.

Alle 6h del giorno seguente il rimorchiatore "Bremen" viene al nostro bordo, imbarcando il personale che rimpatria e lo trasporta sul piroscalo "York" che leva l'ancora alle 9h del giorno stesso.

Shanghai (28 Ottobre - 22 Novembre)

Durante questa permanenza a Shanghai nulla di notevole ho

L'ale di Potta, temporaneamente
indiposto, io, suo sott'ordine, ne
disimpegno le funzioni sia nel
l'andare a Ching-wang-tao, che
nel venire a Shanghai. Naviga-
zioni ^{queste} che si vollero senza parti-
colari depui di nota, se si eccet-
tavi il ritardo avuto nell'avvista,
e il canale di Shantung (2^a
circa) nella rotta di ritorno; ri-
tardo dovuto a Correnti occasio-
nali da S.

A Ching-wang-tao la nave
attracco al pontile ^{esterno} della C. B.
& M. Co, compiendo in poco me-
no di tre ore le operazioni di
scarico dei nuovi venuti, e quel-
le di imbarco dei Congedandi,

fiale di Rotta, temporaneamente nidisposto, io, suo sottordine, ne disimpegno le funzioni sia nel l'andare a Chung-wang-tao, che nel venirne a Shang-hai". Navigazioni fatte si svolsero senza particolari degni di nota, se si eccettui il ritardo avuto nell'arrivo re il fanale di Chawershan (2h circa) nella rotta di ritorno; ritardo dovuto a correnti occasioni valida. A Chung-wang-tao la nave attraccò al pontile esterno della C. & M. Co., compiendo in poco meno di tre ore le operazioni di sbarco dei nuovi venuti, e quelle di imbarco dei congedandi,

farono generalmente ad attembramen-
ti innocui, se si astragga da quel
che raro incidente di vie di fatto,
del quale furono oggetto pochi bian-
chi. A sedare i facinorosi non
fu ritenuto l'intervento dell'ena-
ri da guerra presenti, poiché fu
ritenuto sufficiente il riunire il
Corpo dei volontari residenti. Que-
sto Corpo, ben armato di fucili,
moschetti, daghe - baionette, rivoltelle,
pezzi leggeri da campagna, un
trapiere Makris, conta 2000 affigge-
ti; fra essi sono numerosi benestan-
ti e cucci, che pensano giustamente
di essere più pericolo che non i bian-
chi, qualora i rivoltosi ricorrono
a far man bassa nelle abitazioni.
Numerosi plotoni furono pagliati.

Saranno generalmente ad assembramenti tumultuosi, se si astrae da qualche raro incidente di vie di fatto, del quale furono oggetto pochi bianchi. A sedare i facinorosi non fu richiesto l'intervento delle navi da guerra presenti, poichè fu ritenuto sufficiente il riunire il Corpo dei volontari residenti. Questo Corpo, ben armato di fucili, moschetti, daghe-baionette, rivoltelle, pezzi leggeri da Campagna, mitragliere Maxim, (circa 2000 affiliati); fra essi sono numerosi benestanti, che pensano giustamente di correre più pericolo che non i bianchi, qualora i rivoltosi riescano a far man bassa nelle abitazioni. Numerosi plotoni furono fogli.

da rifordare per ciò che riguarda
la "Calabria", se si esettui la vit-
toria riportata da una parte del
nostro armamento di lancie di
repate (10 persone) su un uguale
numero di marinai della na-
ve germanica "Iltis".

In città ebbero luogo alcuni tor-
bidi da parte della popolazione ci-
nesa; turbidi che trassero origi-
ne, più che altro, dall'insofferen-
za che questa popolazione igno-
rante dimostrò per le rigorose
misure igieniche che il Comi-
tato municipale adottò per im-
pedire il propagarsi della peste,
che fece capolino in varie sta-
zioni cinesi. I turbidi si lini-

da ricordare per ciò che riguarda la "Calabria", se ti eccettui la vittoria riportata da una parte del nostro armamento di lancia di reparto (10 persone) in un il numero di marinai della nave germanica "Itis"- In città ebbero luogo alcuni torbidi da parte della popolazione cinese; torbidi che trassero origine, più che altro, dall'insofferenza che questa popolazione ignorante dimostrò per le sporche abitudini igieniche che il Consiglio municipale adottò per impedire il propagarsi della peste, che fece capolino in varie abitazioni cinesi. I torbidi ti ling

stretto Bonham, ove giungiamo verso
la mezza notte. Attraversiamo poi
lo Sleep Id Pass; superato il passo
dirigiamo a doppia sulla tiri-
stra Bouting Id, che abbiamo al
traverso alle 5^h 30^m. Accostiamo al
loro per doppia sulla sinistra la
Hieshan Id, e verso il $\frac{1}{2}$ di, in pros-
simità di queste, dirigiamo per
l'aprir poco sulla nostra dritta il
fanale dell' isola Tung Yung. Alle
4^h 50^m del giorno 24, avendolo avvi-
stato, accostiamo per passare a imp-
lo da esso e dirigiamo poi per la
baia Maggie, aprendo a SE dell'
l'isola Tang-Ki (gruppo Mackay).
Il Comando di bordo aveva pre-
stabilita una fermata di alcuni

stretto Bonham, ove giungiamo verso la mezza notte. Attraversiamo poi lo Sleep Jde Pass; superato il passo dirigiamo a doppiar sulla sinistra Bouting Id, che abbiamo al traverso alle 5h 30m. Accostiamo allora per doppiar sulla sinistra la Hieshan Id, e verso il $\frac{1}{2}$ dì, in prossimità di queste, dirigiamo per lasciar poco sulla nostra dritta il faro dell' isola Tung Ying. Alle 4h 50m del giorno 24, avendolo avvistato, accostiamo per passare a mg. 2 da esso e dirigiamo poi per la baia Magpie, approssimata a SE dell' isola Tang-ki (gruppo Mathes). Il Comando di bordo aveva pre-stabilita una fermata di alcuni

nati in vari punti della città; che
venne pure percorsa da squadroni
di volontari a cavallo. Questa pa-
rata fece impressione, e la calma
ritornò, tanto che il 22 la "Calabria"
potè partire pel Sud della Cina, in
seguito a domanda fatta dal Co-
mando di bordo al R. Console Ge-
nerale.

Da Shanghai a Foochow.

(22 - 24 Nov ^{bre}).

Alle 14^h del 22 lasciamo Shanghai
e, seguendo le indicazioni del pra-
tico, cominciamo a discendere il
Kwang-poo; alle 16^h 30^{min} entriamo
nello Yangtze e a Bell Buoy sbar-
chiamo il piloto. Prendiamo quindi
di notte varie per imboccare lo

nati in vari punti della città, che venne pure percorsa da squadroni di volontari a Lavello. Questa parata fece impressione, e la Palma ritorno, tanto che il R.N. "Calabria" poté partire pel Sud della Cina, in seguito a domanda fatta dal Comando di bordo al R. Console Generale.

Da Shanghai a Foochow.
(22-24 Novembre)-

Alle 14 del 22 lasciamo Shanghai e, seguendo le indicazioni del pilota, convegliamo a difenderci il Huang-poo; alle 16 entriamo nello Yang-tze e a Bell Buoy sbarchiamo il pilota. Prendiamo quindi rotte varie per imboffare lo

programma - Quando il Comandante
dante giudicato tale ridotto insuffi-
ciente per permettere alla nostra
barca di minorchier l'ovvenien-
amento i bersagli, la nave prose-
gue per Matku Road, ove fatta l'an-
cora alle 11^h 30^m del 24.

Anche in questo secondo ancorag-
gio il Monsone avrebbe ostacolato
lo svolgersi delle esercitazioni di ti-
ro, e per tale ragione il Com^{te} deci-
de di proseguir direttamente per
Pagoda Anchorage, che è l'ancor-
aggio ove si arrestano, risalendo il
Min River, le navi che non possono
raggiungere Foochow.

Alle 11^h 30^m, imbarcato il pratio, la
fianco Matku Road e diripiamo

programma - Quando il Comandante fondifato tale ridotto sufficiente per permettere alle nostre barche di rimorchiar convenienti i bersagli, la nave prosegue per Matsu Road, ove getta l'ancora alle 11h 30m del 24. Anche in questo secondo ancoraggio: già il Monsone avrebbe ostacolato lo svolgersi delle esercitazioni di tiro, e per tale ragione il Comandante decide di proseguir direttamente per Pagoda Anchorage, che è l'ancoraggio ove si arrestano, risalendo il Min River, le navi che non possono raggiungere Foochow. Alle 14h 30m imbarcato il pratico, lasciamo Matsu Road e dirigiamo

giorni nei pressi di Matru Strait,
onde poter compiere esercitazioni
in di tiro; sotto poi tre giorni
presso Foochow (Pagoda anch. 82) e
proseguir per Amoy.

Attualmente è stabilito il nuovo
ve di NE, cosa che noi abbiamo
constatato avendo visto spesso
mare agitato da tale direzione.

Nei paraggi di Matru Strait si
hanno due ancoraggi per questa
stagione; la baia Mappie che ho
allenuato, e Matru Road (a W di
Matru). Prima di imboccare lo
stretto Matru, ci siamo avvicina-
ti a Mappie Bay onde poter giudic-
zare se offre ridotto conveniente
per eseguire le esercitazioni in

gionini vei pressi di Matsu Strait, onde poter compiere exercitazis. un di tiro; sostar poi tre giorni presso
foochor (Pagoda auch. 2) e proseguir per Amoy- Attualmente è stabilito il mouto ne di NE, Cosa che noi
abbians constatats avendo vento frescoe suere agitato da tale direzione. Nei paraffi do Maten Strait si
hams due ancoraffi per questa stapione; la baia Magpie che ho affemrata, e Mateu Road (a Wdi Matin).
Pruina di imboffare lo stretto Matsu, ei siamo avvicinatia Magpie Bay onde poter fundi Lare se offra ridosso
Conveniente per eseguire le iteratazioni in

recte immersione - Guirgano po.
co a monte di Pagoda anchora
fe navi di 20 ft di immersione.
Le variazioni di livello dovute
alla marea sono in questo tratto
del Nis assai notevoli; ragguin-
gendo i 19 ft. alle tipiche, e la
Corrente assume valori assai no-
tevoli; formando vortici perico-
losi pel governo della nave, spe-
cie nella stretta di Kimpai.

Il fiume corre infatti fra due
alte rive, e la navigazione ri-
sulta assai interessante, con-
trariamente a buona parte di
quella dello Yangtze, spesso in-
notua.

recte immersione - giungono poco a monte di Pagoda ancora le navi di 20 ft di immersione. Le variazioni di livello dovute alla marea sono in questo tratto del Miss assai notevoli, raggiungendo i 19 ft. alle sizigie, e la Corrente assume valori assai notevoli; formando vortici pericolosi pel governo della nave, specie nelle stretta di Kimpai. Il fiume corre incassato fra due alte rive, e la navigazione sia essa assai interessante, contrariamente a buona parte di quella dello Yangtse, spesso monotona.

per entrare nel Min River. alle
17^h 30^m ancoriamo a circa 1/2
a valle della Pagoda, dando a fon-
do le due ancore e guarnendo il
molinetto.

Pagoda anchorage - (Fochow)

(24 - 27 Novembre)

L'ancoraggio della Pagoda è a
circa 2h 1/2 a monte della bar-
ra esterna del fiume Min e a
circa 11 a valle di Fochow. Tale
fiume, di corso breve, relativa-
mente a buona parte dei fiumi
dell'estremo Oriente, ha però
un largo estuario, ed è naviga-
bile per breve tratto an-
che per navi di non indiffe-

per entrare nel Mis River. Alle 17h 30m ancoriamo a circa mp.t a valle della Pagoda, dando a fuori do le due ancore e guarnendo il Molinello -

Pagoda anchorage - (Foochoo)
(24-27 Novembre)

L'ancoraggio della Pagoda è a circa 20 mp. a monte della barra esterna del fiume e a mp. It a valle di Foochow. Tale Fiume, di corso breve, relativamente a buona parte dei fiumi dell'Estremo Oriente, ha però un largo estuario, ed è navigabile per breve tratto anche per navi di non indiffe-

in modo tale che la sua entrata
è sbarata continuamente dai de-
positi del fiume.

L'importanza di Pagoda an-
chorage è quindi essenzialmente
l'immersione, poiché là debbono
arrestarsi piropapi di immersione
superiore agli 11 ft. - 6 duran-
te la stagione del raccolto del
the' il traffico internazionale vi
è considerabilissimo.

A Foochow giungono, valendo
si delle alte mure delle tigre
più, galleggianti di immersione
non superiore agli 11 ft. Lo
mi recai a Foochow colla no-
stra barca a vapore, di circa
9 ft. di immersione; faceva da

in modo tale che la sua entrata è sbarrata continuamente dai depositi del fiume.

L'importanza di Pagoda an-chorage è quindi essenzialmente commerciabile, poichè là debbono arrestarsi piroscafi di immersione superiore agli 11 ft. e durante la stagione del raccolto del thè il traffico internazionale vi è considerevolissimo.

A Foochow giungono, valendosi delle alte maree delle tipiche, galleggianti di immersione non superiore agli 11ft. Lo si reca a Foochow colla nostra barca a vapore, di circa 9 ft. di immersione; faceva da

Sulla riva sinistra del fiume che
il fiume fa in prossimità di Pa-
goda anchorage, e precisamente
a monte del promontorio che è tor-
nontato dalla Pagoda, è un ar-
senale militare della marina Ci-
nese.

Le condizioni nelle quali pa-
re sia l'arsenale sono veram-
ente deplorabili; i due la-
mini delle officine non funza-
no da parecchio tempo; gli
fali di alaggio sono ridotti a
mal partito, come lo sono i po-
chi falleggianti che sono an-
corati di fronte all'arsenale.
Vi è un bacino di carenaggio,
lungo 380 ft, ma è orientato

Sulla riva sinistra del gomito che il fiume fa in prossimità di Pazfoda anchorage, e precisamente a monte del promontorio che è sormontato dalla Pagoda, è un arsenale militare della marina C.vete-

Le condizioni nelle quali pare sia l'arsenale sono veramente deplorevoli; i due Lazzini delle officine non funzionano da parecchio tempo; gli scali di alaggio sono ridotti a mal partito, come lo sono i ponti galleggianti che sono ancorati di fronte all'arsenale.

Vi è un bacino di Carenaggio, lungo 390 ft, ma è orientato

rappio della Pagoda e diripiamo
per uscire dal Min, seguendo le
indicazioni del pilota. In vicin
anza dei forti del Kimpai Pass,
sette storici per averli fargati lo
ammiraglio francese Courbet,
eseguimo una falva di 2 col.
pi con bandiera cinese. Uno
dei forti era già pronto per re-
stituire la falva, l'contrariam
te a quanto molti pensavano!

Verso le 9^h passiamo le bar-
re e alle 9^h 50^m, in prossimità
di Maten Road, sbarchiamo il
pilota, prendendo poi rotta per
doppiar nella dritta le isole Pai-
Huen. La foschia aumenta gra-

Raggi della Pagoda e dirigiamo per uscire dal Min, seguendole indicazioni del pilota. In vicinanza dei forti del Kimpai Pass, letti storici per averli forzati lo ammiraglio francese Courbet, eseguiamo una salva di 21 colpi con bandiera civile. Uno dei forti era già pronto per restituire la salva, Contrariamente a quanto molti pensavano! Verso le 9h passiamo le barre e alle 9h50m, in prossimità di Matin Road, sbarchiamo il pilota, prendendo poi rotta per doppiare nella dritta le isole Pai Kuen. La foschia aumenta ora.

pilota il battelliere che prestava servizio al bordo.

Foochow conta circa 636 mila abitanti, dei quali 150 europei. Questi ultimi vivono nella Conchettione internazionale sorgente sul lato di Levante dell'isola Naitai, mentre la città cinese è sulle rive sinistra del fiume - l'ou ponte antichissimo e assai lungo, unisce le due città, ed offre, oltre ad uno spettacolo pittoresco, argomento di studio della remota migrazione cinese.

La Pagoda anchorage ad Amoy (27 - 28 Nov bre)

Alle 6^h 15^m del 27, con atmosfera assai fosca, lasciamo l'anc.

pilota il battelliere che prestava servizio al bordo.

Foochow conta circa 636 mila abitanti, dei quali 150 mila

pei. Questi ultimi vivono nella Concessione internazionale sorgente sul lato di levante dell'isola Kutai, mentre la città cinese è sulle rive sinistra del fiume.

Un ponte antichissimo e assai lungo, unisce le due città, ed offre, oltre ad uno spettacolo pittoresco, argomento di studio della remota ingegneria cinese.

La Pagoda anchorage ad Amoy (27-28 Nov bre).

Alle 6h 15m del 27, con atmosfera assai fosca, lasciamo l'ancora.

nostra posizione, che risulta per:
stata di oltre 4. miglia sulla sinis-
tra. Alle 4^h dirigiamo per in-
bollare l'estuario di Amoy, e
alle 7^h 15^m giungiamo in prossim-
mità della città, ancorando prov-
visoriamente sul limite Lid
dell'Inner Harbour. Tre ore
dopo entriamo nell'Inner Har-
bour, seguendo le indicazioni del
pratico.

Amoy (28 Novembre - 3 Dicembre)
Nella di speciale ho notato
nella città cinese di Amoy,
che non differisce in nulla
da molte città cinesi da pri-
già visitate. La sua spe-
cialità può essere forse una

siini

nostra posizione che risulta fear: tata di altre 4 uy. sulle stra. Alle 4e dirigiamo per in bolfare l'estuario di Quroy, e all the 15 guingiams in prosti a mita della città, ancorando prov viforiamente sul limite frid dell' Luver Harbour - Breore dopo entriams nell' Inner Har sour, sequeinds le rindifazioni del pratics.

Amoy (28 Novembre- 3 December

Mulla di speciale ho notato vella citte cinck di Annoy, che non differifce in milla da molte citte cinesi dafuor qia vivitate. ha cialita-pus essere forse uma

datamente, e doppiamo K-wing
J^d batandoci nella stiva. La
nuova rotta ci porta a passare a
2 mig. da Tournabont J^d, che ri-
fuciamo a vedere avendola pres-
so il traverso. Alle 16^h 10^m, in ba-
se alla stiva, accostiamo anco-
ra dirigendo a passare 5 mig. al
di fuori di Dekeu (fanale).
Verso le 19^h 40^m, avuta questa fana-
le al traverso (e rettificata la po-
sizione della nave, che risulta 3
mig. a sinistra della rotta) di-
rigiamo per Chapel J^d. Verso le
1^h am. del 28 avvistiamo il fanale
di Dodd J^d e verso le 3^h 30^m quel-
lo di Chapel J^d, e con questi due
fanali determiniamo ancora la

datamente, e doppiamo Ravig. Il bilanciandoci nella schiuma. La nuova rotta ci porta a passare 2 mg. da Tournabout S.d., che rifacciamo a vedere avendola presso il traverso. Alle 16h 10m, in base alla scia, accostiamo ancora dirigendo a passare 5 mg. al di fuori di Ockham (fanale) - Verso le 19h 40m, avuto questo fanale al traverso e rettificata la posizione della nave, che risulta 3 mg. a sinistra della rotta) dirigiamo per Chapel S.t. Verso l'1h am. del 28 avvistiamo il fanale di Sodd S.t. e verso le 3h 30m quello di Chapel S.t., e con questi due fanali determiniamo ancora la

Il porto di Amoy è uno dei migliori della costa Sud della Cina. È compreso tra la costa di Hulaupseu e quella di Amoy: ha buoni fondali ed è perfettamente sicuro. Questo porto fu una dei cinque aperti al commercio internazionale in seguito al trattato di Tientsin.

Lasciando Amoy la nave avrebbe dovuto recarsi a Swatow, ma l'itinerario subì una improvvisa variazione: avendo, ^(il medico di bordo) appunto il mattino del 3 dicembre, scoperto un caso di vaiuolo in persona di un marinaio della nave, fu deciso dal comandante di raggiungere nel più breve tempo Hongkong, ove l'innfermo avrebbe potuto esser

Il porto di Quoy è uno dei migliori della costa Sud della Cina, compreso tra la costa di Kulangseu e quella di Quoy: ha buoni fondali ed è perfettamente sicuro. Questo porto fu uno dei cinque aperti al commercio internazionale in seguito al Trattato di Tientsin. Lasciando Quoy la nave avrebbe dovuto recarsi a Sivatow, ma l'itinerario subì una improvvisa variazione: avendo (il medico di bordo) appunto il mattino del 3 dicembre, scoperto un caso di vaiolo in persona di un marinaio della nave, fu deciso dal comandante di raggiungere nel più breve tempo Hong Kong, ove l'infermo avrebbe potuto esser

più spiccata trascuranza del-
le più semplici norme di pu-
lizia ed igiene urbana - La
città è situata quasi comple-
tamente in piano, ed è circon-
data da colline fertili, di na-
tura granitica, lungo le qua-
li corrono antiche mura - Di
fronte ad essa è l'isola mon-
tagnaia di Kulougen, ove
gli Europei hanno fabbricate
le proprie residenze - Kulougen
è un vero modello di "settle-
ment" internazionale; ha po-
lizia propria; i sinistri che vi ri-
siedono sono costretti ad atten-
dersi a quelle regole di igiene
e nettezza che i loro fratelli di
Amoy pare ignorino completa-
mente.

più spiccata trascuranza delle più semplici norme di pulizia ed igiene urbana - la città è situata quasi completamente in piano, ed è circondata da colline frastese, di natura granitica, lungo le quali corrono antiche mura. Di fronte ad essa è l'isola montagnosa di Kulangsu, ove gli Europei hanno fabbricate le proprie residenze. Kulangsu è un vero modello di "settlement" internazionale; ha polizia propria; i cinesi che vi risiedono sono costretti ad attenersi a quelle regole di igiene e nettezza che i loro fratelli di Quy pare ignorino completamente.

stiamo il fanale di High Lamock Id, che abbiamo al traverso alle 2^h 32^m. Prima di perderlo di vista avvistiamo il fanale di Punta Breather, che perdiamo di vista alle 2^h 40^m del 4 Dicembre - Fatto fiso avvistiamo la Costa di Frilang Point, ed alle 7^h 20^m la guglia di Pedro Blanco, il pericoloso scoglio del quale dobbiamo passare in franchia - Alle 9^h 45^m avvistiamo di porre a sinistra le isole Putoi; alle 11^h 15^m avvistiamo infine il fanale di Waglan, che sorge alla imboccatura del Passo che conduce ad Hongkong dalla parte di Levante. Dirigiamo allora per detto fanale e lo la =

Stiamo il fanale di High Lamock It, che abbiamo al traverso alle 20h 32m. Prima di perderlo di vista avvistiamo il fanale di Punta Breaker, che perdiamo di vista alle 2h 40m del 4 Dicembre. Fatto giorno avvistiamo la Costa di Hrilang Point, ed alle 7h 20m le guglie di Pedro Blanco, il pericoloso scoglio del quale dobbiamo passare in franchia. Alle 9h 45m avvistiamo di prora a sinistra le isole Putoi; alle 11h 15m avvistiamo infine il fanale di Waglan, che sorge alla imboccatura del Passo che conduce ad Hong Kong dalla parte di Levante. Dirigiamo allora per detto fanale e lo la c

Lurato meglio che a Sivastor.

Da Amoy ad Hongkong

(3-4 Dicembre).

Alla 11^h 30^m del 3 Dicembre la.
fiammo l'ancoraggio di Amoy
in franchia del porto diriz-
zato per doppiare Chapel Pt.
Verto le 15^h aumentiamo di
velocità portando il numero dei
giri di macchina da 86 a 95.

Alla 16^h siamo al traverso di
Kink 7^a ed alle 18^h al traverso
degl' isoli Brothers. Durante
la navigazione troviamo riu-
frescato il vento di NE;
il mare è molto, e si fa que-
dagliare qualche decimo di mi-
glio in velocità. Verto le ore
18^h 20^m tagliamo il Tropico
del Cancro; alle 18^h 40^m avvi-

durato meglio che a Sivatore.

Da Amoy ad Hong Kong
(3-4 Dicembre).

Alle 11:30 del 3 Dicembre la facciamo l'ancoraggio di Amoy in franchigia del porto di riserva per doppiare Chapel Isl. Verso le 15:00 aumentiamo di velocità portando il numero dei giri di macchina da 86 a 95. Alle 16:00 siamo al traverso di Krios 8 ed alle 18:00 al traverso degli scogli Brothers. Durante la navigazione troviamo rinfrescato il monzone di NE; il mare è molto, e ci fa guadagnare qualche decimo di miglio in velocità. Verso le ore 18:20 tagliamo il Tropico del Cancro; alle 18:40 arriviamo

penente di Kowloon.

Hong-Kong -

(4 Dicembre 1910 - 3 Gennaio 1911)

Hong Kong è la più importante piazza militare e marittima che possiedono gli Inglesi in Oriente.

Non parlerò degli avvenimenti relativi all'occupazione di essa da parte dell'Inghilterra per non esorbitare dai limiti del mio giornale di bordo; riferirò invece alcune notizie sulle condizioni militari e commerciali della colonia, o meglio del possedimento, inglese.

Questo comprende l'isola propriamente detta di Hong Kong, che ha 27 mig. di perimetro, 11 di lunghezza (senza E-W) e 2 ÷ 5 di larghezza, più le iso-

(41)

ponente di Kowloon.

Hong-Kong-

(4 Dicembre 1910 - 3 Gennaio 1911)

Hong Kong è la più importante piazza militare e marittima che posseggono gli Inglesi in Oriente.

Non parlerò degli avvenimenti relativi all'occupazione di essa da parte dell'Inghilterra per non escogitare dai limiti del mio giornale di bordo; riferirò invece alcune notizie sulle condizioni militari e commerciali della colonia, o meglio del possesso, inglese.

Questo comprende l'isola propriamente detta di Hong Kong, che ha 27 mg. di perimetro, 11 di lunghezza (senso E-W) e 2 ÷ 5 di larghezza, più le iso-

fianno quindi ad 1 mig. sulla
sinistra. Alle 13^h entriamo nel
porto Est di Hongkong, ed alle
15^h prendiamo ancoraggio nel
la zona di quarantena, che si
trova nella parte Nord del por-
to di Hongkong, al Nord della
isola Stonecutter - Seguendo
poi le indicazioni degli uffici-
ziali Sanitari del porto l'an-
chiamo ancoraggio, e restiamo
per un giorno isolati nello
specchio d'acqua a Sud di
Stonecutter Id. Sbarchiamo
il marinaio affetto da vai-
olo, e veniamo tutti vaccina-
ti dal medico di bordo.
Dichiarata la nave in libe-
ra pratica ($\frac{1}{2}$ di del 5), ci
portiamo sulla boa No 17, a

Arriviamo quindi ad 1 miglio sulla sinistra. Alle 13h entriamo nel passo Est di Hong Kong, ed alle 15h prendiamo ancoraggio nella zona di quarantena, che si trova nella parte nord del porto di Hong Kong, al nord della isola Stonecutter. Seguendo poi le indicazioni degli ufficiali Sanitari del porto e ancoriamo, e restiamo per un giorno isolati nello specchio d'acque a Sud di Stonecutter f. Sbarchiamo il marinaio affetto da vaiolo, e veniamo tutti vaccinati dal medico di bordo. Dichiarata la nave in libera pratica ($\frac{1}{2}$ del 5), ci portiamo sulla boa n° 17, a

de' lungo la costa N. dell'isola di
Hauptong; l'altra, Howloon,
sierge sulla penisola omonima
che si avvanza dalla costa, co-
me un cuneo, contro la città
di Vittoria. Un frequente mez-
zo di comunicazione è stabili-
tato fra le due città (ferry-boat
etc). Vittoria siede sulla riva
del mare lungo il pendio, e da
offrire uno spettacolo grandio-
so se chi la osserva dal mare:
domina la città una serie di
piccoli monti; fra i quali il
più distinto è il "Victoria Peak",
raggiungibile per mezzo di co-
mode funicolare.
Le vie principali corrono nella
parte piana della città, paral.

dei campi la costa N. dell'isola di Haupthong; l'altra, Kowloon, sorge sulla penisola omonima che si avanza dalla costa, come un cuneo, contro la città di Vittoria. Un frequente mezzo di comunicazione è stabilito fra le due città (ferry-boats). Victoria sale dalla riva del mare lungo il pendio, sì da offrire uno spettacolo grandioso a chi la osservi dal mare: domina la città una serie di picchi notevoli, fra i quali il più distinto è il "Victoria Peak" raggiungibile per mezzo di comode funicolare. Le vie principali corrono nella parte piana della città, paral.

le minori ed ella adiacenti,
nonché la penisola di How-
loon con una striscia di ter-
ritorio che termina all'ini-
zio di Mis Bay (a levante).
Tante le isole, quanto il terri-
torio continentale, sono di na-
tura assai montagnosa ed
accidentata, generalmente po-
co ricche di vegetazione, per
quanto la presidenza del go-
verno inglese abbia pensato,
da qualche anno, all'impo-
simento del terreno. Poche
sono le risorse della colonia;
le più notevoli sono: riso, le-
gnami e granito.
La città di Hongkong consta
di due parti ben distinte:
l'una, detta Victoria, si esten-

le minori ad essa adiacenti, nonché la penisola di Kowloon con una striscia di territorio che serve all'ingegno di Mrs Bay (a levante). Tanto le isole, quanto il territorio continentale, sono di natura assai montagnosa ed accidentata, generalmente poco ricche di vegetazione, per quanto la previdenza del Governo inglese abbia pensato, da qualche anno, all'ultimo sviluppo del terreno. Poche sono le risorse della colonia; le più notevoli sono: riso, tè, giunchi e granito. La città di Hong Kong consta di due parti ben distinte: l'una, detta Victoria, si estende