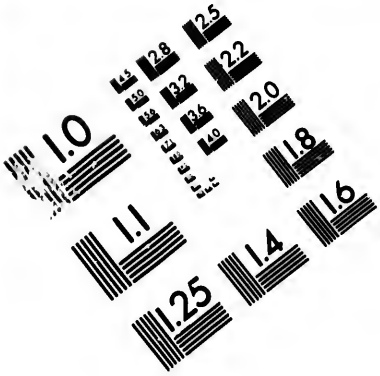


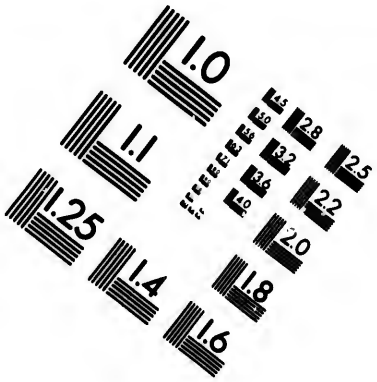
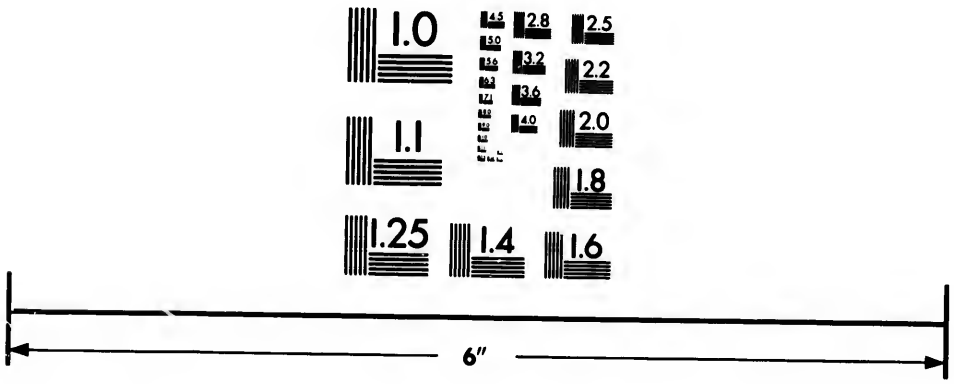
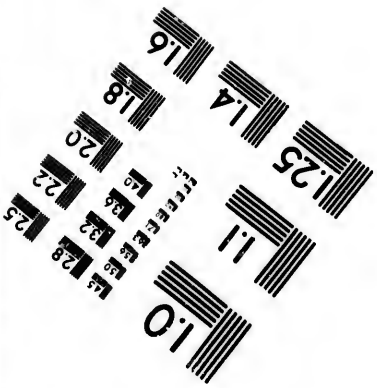
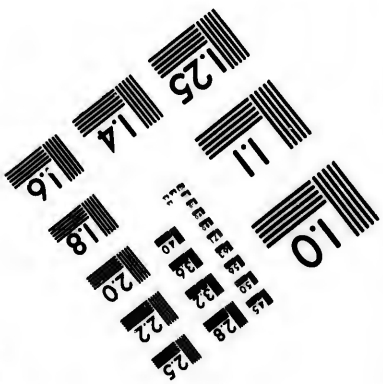


IMAGE EVALUATION TEST TARGET (MT-3)







Photographic Sciences Corporation

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

CIHM/ICMH
Microfiche
Series.

CIHM/ICMH
Collection de
microfiches.

Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques

© 1983

Technical and Bibliographic Notes/Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming, are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- ☐ Coloured covers/ Couverture de couleur
- ☐ Covers damaged/ Couverture endommagée
- ☐ Covers restored and/or laminated/ Couverture restaurée et/ou pelliculée
- ☐ Cover title missing/ Le titre de couverture manque
- ☐ Coloured maps/ Cartes géographiques en couleur
- ☐ Coloured ink (i.e. other than blue or black)/ Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- ☐ Coloured plates and/or illustrations/ Planches et/ou illustrations en couleur
- ☐ Bound with other material/ Relié avec d'autres documents
- ☒ Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin/ La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distortion le long de la marge intérieure
- ☐ Blank leaves added during restoration may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming/ Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.
- ☐ Additional comments:/ Commentaires supplémentaires:

- ☐ Coloured pages/ Pages de couleur
- ☐ Pages damaged/ Pages endommagées
- ☐ Pages restored and/or laminated/ Pages restaurées et/ou pelliculées
- ☒ Pages discoloured, stained or foxed/ Pages décolorées, tachetées ou piquées
- ☐ Pages detached/ Pages détachées
- ☒ Showthrough/ Transparence
- ☐ Quality of print varies/ Qualité inégale de l'impression
- ☐ Includes supplementary material/ Comprend du matériel supplémentaire
- ☐ Only edition available/ Seule édition disponible
- ☐ Pages wholly or partially obscured by errata slips, tissues, etc., have been refilmed to ensure the best possible image/ Les pages totalement ou partiellement obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure, etc., ont été filmées à nouveau de façon à obtenir la meilleure image possible.

This item is filmed at the reduction ratio checked below/
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10X		14X		18X		22X		26X		30X
		✓								
	12X		16X		20X		24X		28X	32X

The copy filmed here has been reproduced thanks to the generosity of:

Library Division
Provincial Archives of British Columbia

The images appearing here are the best quality possible considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

Original copies in printed paper covers are filmed beginning with the front cover and ending on the last page with a printed or illustrated impression, or the back cover when appropriate. All other original copies are filmed beginning on the first page with a printed or illustrated impression, and ending on the last page with a printed or illustrated impression.

The last recorded frame on each microfiche shall contain the symbol ⟶ (meaning "CONTINUED"), or the symbol ▽ (meaning "END"), whichever applies.

Maps, plates, charts, etc., may be filmed at different reduction ratios. Those too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:

L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de:

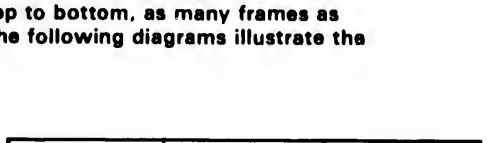
Library Division
Provincial Archives of British Columbia

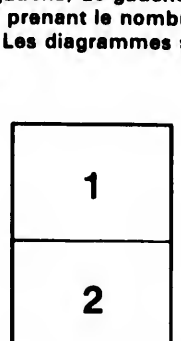
Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

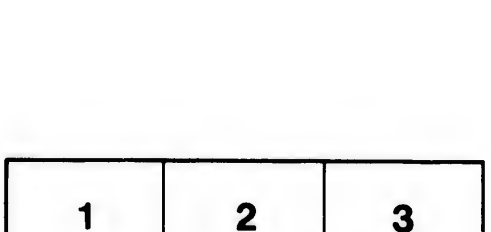
Les exemplaires originaux dont la couverture en papier est imprimée sont filmés en commençant par le premier plat et en terminant soit par la dernière page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration, soit par le second plat, selon le cas. Tous les autres exemplaires originaux sont filmés en commençant par la première page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration et en terminant par la dernière page qui comporte une telle empreinte.

Un des symboles suivants apparaîtra sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole ⟶ signifie "A SUIVRE", le symbole ▽ signifie "FIN".

Les cartes, planches, tableaux, etc., peuvent être filmés à des taux de réduction différents. Lorsque le document est trop grand pour être reproduit en un seul cliché, il est filmé à partir de l'angle supérieur gauche, de gauche à droite, et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Les diagrammes suivants illustrent la méthode.







32X

RACCOLTA

DI VIAGGI

PRIMA EDIZIONE TORINESE

TOM. XCV.

VIAGGIO
INTORNO AL MONDO

FATTO NEGLI ANNI

1803-4-5 E 1806

D'ORDINE DI S. M. IMP.

ALESSANDRO PRIMO

IMPERATORE DI RUSSIA

DAL CAPITANO DELLA MARINA IMP.

A. G.
DI KRUSENSTERN

TOM. VII.

TORINO
DALLA STAMPERIA ALLIANA
1830.

VIAGGIO

INTORNO AL MONDO

FATTO DAL 1803 AL 1806

CAPITOLO XXVI.

Speculazione degli Americani. Mercanzie che dovrebbero essere portate da Canton in Russia. Regolamento organico dell' Hong in Canton. Abusi dell' Hoppoo o direttore delle dogane. Progetto per l'ampliazione del commercio russo in Canton. Prezzi delle merci e dei viveri. Risposte a varie domande del cons. Wurst relative al governo chinese.

Tanto gl'Inglesi quanto gli Americani non sogliono caricarsi se non d'una piccola quantità del the più fino d'ogni specie. Del the verde prendono gli Americani quella sorta che i mercanti di Canton chiamano hison giovane, e costa da 36 in 40 taels il picul. Ma la massima parte del the che gl'Inglesi, e gli Americani estraggono da Canton è il congo, ed il bohea. Questo ultimo è il meno stimato, se ne fa però un consumo grandissimo in Inghilterra dalle persone meno agiate, per le quali pure il the è divenuto genere quasi di prima necessità. In Inghilterra, per quanto mi disse l'ispettore del the a Canton, si mescola il congo col bohea, e si vende in gran quantità. Il bohea in Canton non costa più che 11, o 12 taels il picul. Se prendesse piede il commercio dei Russi a Canton

questa sorte di the, che introdotto in Russia verrebbe a costare assai poco, sarebbe una vera fortuna per i poveri, che avvezzatisi una volta a questa salubre bevanda forse si disavvezzerebbero dall'acquavita di grano, l'uso della quale è tanto funesto. Egli è questo senz'altro un argomento degno di tutta l'attenzione del Governo. Quasi tutte le provincie di Russia abbondano di mele il più squisito che può benissimo venire usato col the in luogo dello zucchero. Quanto facilmente poi possono i Russi accostumarsi al the e quanto piaccia loro questa bevanda, l'ho veduto per prova sul mio vascello, ove eccettuati alcuni pochi, tutti avrebbero dato volontieri la loro porzione d'acquavite (ed era acquavite di Francia, e Arrak), per non perdere il the, che io facevo loro dare due volte il

giorno, a meno che non vi fosse ragione di risparmiar l'acqua: e quando se ne dava una volta sola lo facevano ribollire coll'acqua piovana, raccolta sul vascello, e se lo bevevano nonostante l'odore di catrame. Non è dunque improbabile che l'uso del the possa farsi comune tral popolo in Russia, e che venga così a diminuire almeno in parte quello dell'acquavite forte. Vi contribuirebbe forse anche una sorta di vanità: sono persuaso che anche l'uomo del volgo se già non è un beone spacciato, prenderà volentieri una tazza di the in casa sua, massime volendo trattare un amico, anzichè correre le bettole per abbruciarsi lo stomaco coll'acquavite. Bisognerebbe poi raccomandare specialmente il the per uso della flotta, e degli spedali. Il the è senz'altro uno de' migliori an-

tiscorbutici, e una bevanda assai salubre. Per gli ammalati poi non v'ha forse miglior ristorante, e per quest'uso particolarmente vogliono preferirsi il bohea, e il congo, e sono appunto le sorte di the che costano meno. V'è anche un'altra ragione per cui in un commercio diretto fralla Russia, e Canton si rende necessaria e rilevante l'importazione del bohea. Il the, come noto, è una mercanzia che facilmente va male, e dee perciò caricarsi con gran cautela. Ora se si facesse un carico intero delle qualità di the le più fine, ne verrebbe che tutto quello che fosse posto nella stiva immediatamente sopra la savorra si guasterebbe. Gl'Inglesi appunto perciò in tutti i loro carichi cominciano sempre facendo un suolo di the bohea, che tiene tutta la lunghezza della stiva: che se anche se

ne guasta qualche cassa, come non può non avvenire, è poca perdita, e viene così assicurato e difeso il the migliore che sta dissopra.

Vi sono varie qualità di tè intermedie fra l'eccellente, e l'infima che forse potrebbero trovar spaccio in Russia. So bene che negozianti impiegati a promuovere l'importazione del tè in Russia, pretendono che non vi si possa vendere se non quello di miglior qualità per la ragione che il contadino, e l'artigiano ne bee poco o punto, e il mercante, e il nobile lo vuole del migliore, ma credo ciò nonostante che il così detto sochong, e socongo, che a Canton costano pochissimo, sarebbero di sicuro smercio nelle provincie vicine al Baltico. Ivi non è peranco cresciuto tanto il lusso, che non vi si debba voler bere altro che tè pahoc, o tè imperiale,

e mi pare che il consumo del tè in queste provincie sia maggiore di quello che si fa nell'interno dell' impero, e più poi ora dopo l' intera conquista della Finlandia. Supponendo poi anche che l'uso del tè comune non vi si stabilisse a segno di poter vendere in Russia tutto quello che venisse dalla China, se ne potrà sempre smerciare una gran quantità nei porti della bassa Germania, e anche in Svezia dove non pare che sia per rifiorire così presto il commercio della China. Noi non avremmo a temere nei porti della Germania settentrionale altra concorrenza che quella dei Danesi e degli Americani: ma mi sembra anche provato che noi possiamo fare il commercio della China con maggior sicurezza di guadagno di quella che possono sperare i Danesi, supposto sempre che noi pure proce-

diamo col medesimo loro metodo, e colle stesse massime. Merita certo somma lode il savio regolamento della Compagnia Danese delle Indie orientali, e lo dimostra bastantemente il florido suo stato. Fino al 1807, e per più anni consecutivi il dividendo degli Azionisti di questa società è salito a 30, e 40 per cento.

Oltre il tè, anche i nankini e le sete possono trovare sicuro smercio in Russia. Non così la porcellana: l'ordinaria è troppo cattiva, e la migliore troppo cara (1). Aggiungasi che la così detta terraglia inglese e per qualità, e per bellezza di forme su-

(1) Gli Americani sono i soli che estraggono ragguardevoli partite di porcellena ordinaria non essendovi gran differenza per essi fra il trasporto della terraglia d'Inghilterra e quello della porcellana della China, tanto più che questa la caricano in savorra.

pera di molto alla porcellana usuale della China. Medicinali, vernicature, bambou, confetti e simili sono cose di troppo poco momento, per venir considerate in un carico, per meritare che il cargador d'un vascello se ne occupi, e possono tutto al più figurare nella bottega d'un merciaio, ma non mai nei magazzini d' una società commerciante. La Compagnia inglese delle Indie orientali non estrae che tè, e seta, e abbandona simili bagattelle agli ufficiali, e ai marinai de' suoi bastimenti.

Se dunque fosse dimostrato che l'importazione di vari carichi di tè, d'ogni qualità, di nankini, e di sete potesse trovare annualmente uno spaccio sicuro nelle provincie europee della Russia, tanto basterebbe già per rendere importante il commercio di Canton, e questa importanza si

farebbe anche maggiore per la necessaria connessione colle Colonie asiatiche, e americane i di cui prodotti non possono tutti essere smerciati in Katchta, nè vi si dovrebbe rinunciare, per quanto a me sembra, senza grave ragione di stato.

Soggiugnerò ora solo due parole sul modo con cui si fa il commercio in Canton. Desso è tutto fralle mani d' una società chiamata Kohong, e più sommamente Hong. All' approdare d' un vascello a Vampoa, la prima cura del capitano, o del Cargador si è quella di trovare un mercante, che secondo le leggi del paese entri mallevadore del bastimento presso al governo. Colui che assume quest'obbligo si fa responsale di quanto mai può accadere sul vascello. Il governo non considera altri che questo mallevadore, il quale si chiama mer-

cante di sicurezza (Security Merchant).

Tanto è vero, che nel primo mio soggiorno a Canton nel 1798 un mercante assicuratore d' un vascello inglese proveniente dalle Indie fu multato di grossa somma perchè dal vascello era stata mandata a terra per sbaglio una cassetta d' oppio, la quale poi era stata aperta alla dogana (1); e il capitano del vascello non f menomamente molestato. A questo mercante di sicurezza si suol vendere il carico del vascello,

(1) L'introduzione di questa cassetta d'oppio convien dire che si scoprisse per accidente non essendovi mai dubbio che i Chinesi impiegati alle dogane tradiscano un segreto al quale hanno tanto interesse. Nonostante le gravi pene con cui punisce il Governo l'introduzione dell'oppio, non v'ha quasi vascello che non porti di questa droga divenuta oramai necessaria alla classe agiata.

benchè non sia vietato il procurarsi potendo, qualche altro compratore, qualora non accomodasse il prezzo offerto dall' assicuratore. Ma ciò ben di rado accade. Gli Americani hanno tentato di sottrarsi a questa pratica divenuta oramai legge presso l'Hong, ma con poca fortuna. Egli è certo che il trattare con altri mercanti porta sempre una gran perdita di tempo, ond' è che anche gli Americani non si scostano più dal loro mercante assicuratore.

Suole l' Hoppoo esigere certa somma di denaro da questi mercanti di sicurezza, per conto del guadagno che essi sono per fare sulle compre, e vendite delle mercanzie, e questa è la ragione per cui non si permette il portarsi a Canton a nessun bastimento che non abbia a bordo certa quantità di mercanzia. Il denaro con-

tante non valo per ottenere questa licenza, ed io se non avessi avuto a bordo 400 pelli di lontra di mare non avrei mai potuto portarmi colla Nadeshda a Vampoa. Ogni nave proveniente dalla costa nord ovest d'America con pelliccierie paga 5000 piastre. Questa è perdita sicura pel compratore, e il mercante chinese nello stipulare il contratto dichiara che altrettanto si dee pagare all'Hoppoo. Se non si accetta il partito, egli offre tanto meno per la mercanzia e non vi si guadagna nulla. Se il mercante ricusa di pagare all'Hoppoo la somma richiesta, costui allora sceglie per se le migliori fra le pelliccie, e vi si perde forse di più. La Neva dovette pagare 7000 piastre per avere saputo l' Hoppoo che le sue pelli di lontra erano migliori di quelle dei vascelli americani, e che

essa aveva a bordo anche delle volpi nere; quando finalmente il mercante di sicurezza è d'accordo coll' Hoppoo allora e non prima, è permesso di mettere a terra il carico. Chi non s' accontenta del prezzo offerto, e non trova meglio è padrone di riportare a bordo la sua mercanzia pagando però un altro dazio, come in fatti avvenne con alcune pelli che erano a bordo della Neva. Forster (opuscoli pag. 190 tom. 2.) ha il torto quando sostiene che le mercanzie portate una volta a terra non possono più sotto alcun pretesto ritornare a bordo. E non è neppur vero ciò che egli dice dei mercanti dell' Hong mettendoli a paro degli altri Chinesi, e soggiugnendo che vi sia obbligo di vendere il carico del vascello esclusivamente al mercante di sicurezza.

Il padre del più volte nominato Panquiqua ora primo mercante dell'Hong, fu quegli che fece al governo il primo progetto di questa società che è tanto dannosa per gli europei, quanto utile pe' membri che la compongono, e porta annualmente vari milioni nelle casse dell' Hoppoo. A lui pure è dovuta una modificazione introdotta dappoi nelle leggi della società, che ricchissimo come egli era, riuscì di sommo vantaggio, ed è l'abolizione della mallevadoria reciproca tra i membri dell'Hong sulla quale riposava la sicurezza del capitale dei negozianti europei. È però concesso di rivolgersi al Governo quando un mercante dell' Hong non vuole, e non può pagare, ed è questa la sola cosa che distingue i membri di questa società dagli altri mercanti di Canton contro gl'inganni dei

quali non v'ha via di reclamo. Il numero dei membri dell' Hong non è determinato. Ai tempi del mio primo viaggio l'Hong era composto di otto membri, ora ne aveva undici.

Il loro numero dipende sempre dall'arbitrio dell'Hoppoo al quale ogni nomina frutta non indifferenti somme di denaro, e non mai meno di 30, e fino a 40 mila taels tucqua, il nostro mercante di sicurezza avea pagato 30 mila taels. Oltre a queste grandiose somme che si sborsano dai mercanti al loro ingresso nell'Hong, si rimangono essi anche esposti a continue angherie per parte degli Hoppoo i quali non stando mai in carica più d'un anno s'affrettano a far denaro tanto per se, quanto pei regali da farsi ai ministri superiori in Peking. Convien dunque compatire anche i mercanti dell'Hong, se pro-

curano di rivalersi sugli Europei, tanto più che lo fanno secondo le leggi, e massime stabilite; nè si può negare che del rimanente nel trattare gli affari non siano onorati e puntuali quanto possa esserlo qualunque negoziante europeo. Anzi non potrebbero essi neppure mantenersi lungamente nel punto loro senza questa scrupolosa onoratezza, e puntualità, mentre nell'immensa quantità di mercanzie che entrano, ed escono in brevissimo tempo non è possibile l'esaminarle, e neppure il vederle capo per capo, a segno tale che le merci europee, come p. e. le balle intere di panni e di cammellotti d'Inghilterra passano nell'interno dell'impero senza essere neppure aperte. Non v'ha paese al mondo in cui si possa usare nel commercio maggior reciproca confidenza di quello che si fa

in Canton, e di qui appunto nasce la straordinaria celerità mercè la quale si scarica, e si ricarica in meno di due mesi una intera flotta di 20 e più vascelli ognuno dei quali porta da 1200 in 1400 tonnellate (1).

Se vi fu luogo a credere che i primi vascelli russi venuti a Canton non vi fossero ricevuti troppo amichevolmente, ciò avvenne per un semplice malinteso, che non influì punto sulla loro dimora in quel porto. Non potendo per quanto a me pare, sussistere il commercio della Compagnia d' America senza il commercio di Canton, e non essendo finor stato ufficialmente accordato ai

(1) Fu cagione di meraviglia e di scandalo il vedere che il nostro Cargador volle visitare ogni cassa di tè, ed ogni balla di Nankin. Questa diligenza è forse necessaria al Kiachta, ma non già a Canton.

vascelli russi il permesso di andarvi, converrebbe procurarselo senza perdita di tempo, per potere, in caso d' una pace generale, spedirvi immediatamente i vascelli della Compagnia con un carico di pelliccerie, senza che fossero obbligati a girare mezzo mondo carichi di sassi. Non v'ha poi dubbio, che questo permesso non sia per venire accordato ai Russi, come a ogni altra nazione. L' importanza politica della Russia, e la sua vicinanza sono troppo forti motivi per vili e timidi Chinesi, onde non abbiano a rendere dall'ostinato e capriccioso loro divisamento, che li porta a frapporre ostacoli al commercio di mare co' Russi. Il loro carattere dipintoci perfettamente, e senza passione, da lord Macartney, e da Barrow che ebbero agio a studiare da vicino, è

un composto assai strano d'alterigia, e di bassezza; d'affettata gravità e d'infantile leggerezza; di civiltà raffinata, e della più spiacevole sgarbataggine. Questi tratti propri, e caratteristici di tutta in generale la nazione si ritrovano uniti nei membri dei due consigli e in quelli dei sei dipartimenti ai quali sono affidati gli affari governativi, nè debbe essere difficile l'ottenere da costoro il permesso di commerciare alla China per altra via che per quella di Kiachta. Quando siano certi d'avere a fare con chi è disposto a render loro la pariglia non tarderanno gran fatto a mostrarsi più corrivi. Di quanto poi si possa sperare dai Chinesi coll'umiltà, e colla rassegnazione, ne hanno avuto una prova dimostrativa gli Olandesi nel 1798.

Termino queste notizie e sul com-

mercio della China colla nota dei prezzi delle varie sorta di tè e d'altre mercanzie che avrebbero sicuro smercio in Russia come in fatti l'ebbero nel 1806, e 1809. Dei prezzi del 1809 fui ragguagliato dal signor Dobbel negoziante americano stabilito a Canton. Un taels tiene 10 mace; un mace 10 candarini.

La pezza di Spagna che è la sola moneta in corso a Canton vale ordinariamente 7 mace, e 2 candarine. Un picul pesa 100 catty cioè 147 1|2 libbre peso di Russia, o 133 1|3 libbre peso d'Inghilterra.

Tè neri

1. Hahoo, o peco, detto anche tè di fiori costa da 60 in 80 taels al picul. Vi sono delle sorte più fine di souchong che valgono fino a una

piastra e anche una piastra e mezzo al catty.

2 Souchong padre, qualità usuale 6 taels il picul.

3 Sochong bohea prima qualità fra i 38 e i 48 taels il picul.

4 Souchong bohea seconda qualità da 28 a 34 taels.

5 Souchong della Compagnia sorta di tè preferita dagl'Inglesi, 24 taels il picul.

6 Campoi bohea, da 27 a 30 taels.

7 Congo bohea da 26 a 29 taels.

Un'altra sorte di tè nero si è l'aukog.

Le qualità più fine contano da 35 in 40 taels il picul, ma queste non si considerano come articolo di commercio.

8 L'aukoy ordinario vale da 20 in 21 taels al picul.

9 L'aukoy souchong tra i 15 e i 24.

10 L'aukoy peko 19 taels.

11 L'aukoy congo da 16 in 18.

12 L'aukoy campoi da 18 in 19 taels.

Tè verdi

1 Il tè imperiale detto in inglese anchè tè in polvere, ed in Russia tè perla costa da 60 in 80 taels il picul.

2 Hyson prima qualità da 48 in 60 taels.

3 detto seconda qualità da 48 a 56 taels.

4 detto terza qualità da 42 a 44 taels.

5 Hyson giovane da 36 a 48 -

6 Hyson ski . da 28 a 29 -

7 Hyson singlo da 27 a 28 -

8 Singlo skin . da 24 a 26 -

Il più fino dei tè verdi è l'hyson colan e si vende in cassette verni-

ciate che ne tengono tra le 9 e le 15 libbre, in ragione d'una piastra alla libbra.

Il nankin largo, così detto nankin della Compagnia costava nel 1806 come pure nel 1809 120 piastre la balla di 100 pezzi, il giallo; e 88 fino a 92 piastre il bianco. Della seconda qualità poi il giallo valeva 56 in 60 piastre, ed il bianco tralle 48, e le 52.

La seta cruda di nankin costerà da 380 fino a 400 piastre il pikul. Delle sete crude di Canton la prima qualità valeva 210 piastre, la seconda 200, la terza 170, e l'ultima 150 piastre al pikul. La seta floscia e la seta da cucire più fine costava 5 piastre il catty, e la più grossolana 4 piastre. I drappi di seta si vendono a pezze di 50 cubite che sono 28 1|2 arscine. Una pezza di

raso di nankin alto più d'una arscine e un quarto costava 28 piastre. Il raso di Canton è mezza arscina più bassa, e costava 18 piastre.

La canfora costava 50 piastre il picul. Il vermiglione 60, la biacca 14 piastre il picul. Il muschio valeva 56 piastre al catty. Il miglior zucchero candito (chiamato in Canton chinchoo) costerà 17 piastre, e il miglior zucchero in farina otto piastre il picul.

Ecco ora i prezzi dei viveri, quali si sogliono pagare al comprador, il quale probabilmente non vi guadagna meno del 150, o 200 per cento.

	mace	canda.
Carne d'animale la libb.	1	-
Carne di manzo . . .	-	6
Capponi	1	5
Polli, oche, anatre . .	1	2
Prosciuti fumati . . .	2	4

Burro	2	3
Carne di pecora . . .	2	4
Pane di segala . . .	-	7
Riso	-	3
Erbaggi e frutta . . .	-	4
Caffè	1	9
Pesci	-	6
Piselli	-	8
Olio da ardere . . .	-	6
Legna 10 libbre . . .	-	3
Ova alla decina . . .	-	8

Poco prima della mia partenza dal Kamtscatka per la China ricevei dal consigliere Würst alcuni quesiti sullo stato dell'economia politica, e del commercio delle provincie meridionali della China coll'invito di procurarci sopra di essi le occorenti notizie, e di rispondere come meglio per me si potesse. Per quanta pena io mi dessi, non mi fu però possibile di soddisfare a tutte le domande.

Se mi rivolgeva ai Chinesi trovava nell'imperfetta loro cognizione della lingua inglese una gran difficoltà a farmi intendere, e anche a capire ciò che essi volevano dirmi. Generalmente però mancavano loro le cognizioni necessarie per rispondere in un modo soddisfacente. All'interessamento, e alla gentilezza d'alcuni Europei stabiliti in Canton sono dunque debitore della soluzione di una parte almeno di questi quesiti, ed io credo utile cosa l'inserire qui ciò che da essi ho appreso anche a costo di ripetere parte di ciò che in altri libri già fosse stato detto. Avendo il sig. Würst avuto specialmente in vista, nello spedirmi questi suoi quesiti di verificare, di correggere, o di combattere le varie nozioni che si hanno da molti libri sull'amministrazione pubblica della China, verrà così al-

meno soddisfatta in parte l'intenzione sua col pubblicare, come ora fo, quelle domande alle quali ho pure potuto in qualche maniera rispondere.

1. A quanto sale per l'ordinario l'interesse del denaro alla China? E quale è la differenza di esso secondo la diversa natura del debito, cioè se con ipoteca, o sopra pegno, o sul credito, personale.

Risposta. In Canton si paga il 12 e anche il 18 per cento secondo la sicurezza, e i rapporti tra i contraenti sono però stato assicurato che l'interesse legale alla China è del 36 per cento e che infatti così si paga nelle provincie settentrionali.

2. V'ha egli schiavitù o comandate? (cervees),

Risposta. Non v'ha schiavitù. Il Chinese nasce libero, e sono obbli-

gati i ricchi, e i grandi di pagare ogni opera che venga loro prestata. Avviene però assai spesso che i genitori vendono i loro figli maschii (non così sovente le femmine), ma questi non rimangono schiavi se non fino alla loro maggiorità, giunti alla quale rientrano nella classe dei cittadini liberi; e non possono per conseguenza essere dati in cambio, nè donati nè rivenduti dai loro padroni. Colle donne poi, che alla China, come in tutto l'Oriente non godono di quella stima che accordano loro le nazioni europee più colte, non usa il governo di tanti riguardi. Esse per lo più si rimangono schiave fin che vivono.

3. A quanto ammontano le entrate dei più ricchi particolari della China? Sono eglino possessori di grandi po-

deri o commercianti le di cui ricchezze consistano in mercanzie?

Risposta. I più ricchi fra i Chinesi si trovano pel solito sulla classe mercantile, e specialmente fra gli appaltatori della vendita del sale. Questa forma uno dei rami più importanti della rendita pubblica. V'ha in ogni provincia una società di commercianti, che ha in appalto il monopolio del sale. Questi sono unitamente ai mandarini i personaggi più importanti in ogni città. Essi soli hanno il diritto di portare armi, ed armate sono anche le loro barche: e data loro anche la facoltà di entrare in ogni casa, e di visitare ogni luogo dove abbiano sospetto che si trovi sale comprato altrove che nei magazzini della società. Dopo questi appaltatori, i più ricchi sono senz'altro i membri del Kohong. Le

facoltà di Panquiqua, c' è è il primo mercante del Kohong sono stimate 4 milioni di taels, cioè 6 milioni di piastre. In generale pare che non vi siano alla China possessori di grandi poderi.

4. Vi sono lettere di cambio e assegni? Quali sono le leggi pel pagamento delle cambiali?

Risposta. Non si danno lettere di cambio in commercio come tra noi, e nemmeno per conseguenza leggi pel loro pagamento. Egli è in generale assai raro il caso che un Chinese presti denaro ad un altro Chinese. In un paese ove la ricchezza può essere cagione di gravi disavventure nessuno cerca di far note le sue facoltà. Lo stesso Panquiqua malgrado la sua vanità non parla volontieri dei suoi tesori. Essendo però indispensabile fra commercianti an-

che gli affari di denaro, vi sono per conseguenza delle trattative, e delle transazioni per iscritto. Queste però non consistono in altro, che in ricevute, e in promesse di pagare la somma dovuta entro un dato tempo. Venendo poi il caso che il debito non sia pagato, ed accusato perciò il debitore al tribunale del mandarino, questi allora verificato il debito, lo obbliga col bambou (stromento onnipossente alla China) a soddisfare il creditore, o mette in sequestro i suoi beni. Avviene però assai di rado che i Chinesi s'accusino tra loro, e aspettano piuttosto con pazienza il tempo in cui possono essere pagati. La ragione principale di tanta moderazione si è che il mandarino informato degli affari dell'accusatore pretende la metà della somma per se, e venendogli questa ricusata non ammetta l'istanza.

5. Vi sono eglino corpi d'arti, e mestieri? Quali sone le loro leggi?

Risposta. Tutti gli artigiani sono uniti in società, ed hanno i loro anziani. Anzi in Canton ogni maestranza ha la sua contrada; vi sono delle strade intere abitate tutte da sarti, da calzolai, da vetrai, da speziali ec. Danno le loro feste per le quali si suol noleggiare dei commedianti; e si fa allora noto che nel tal giorno vi sarà commedia nella contrada di tale, o tale altra maestranza, e ne è libero l'ingresso a tutti.

6. Quali sono i luoghi di maggior commercio, le fiere, le piazze che servono di scala o d'emporio? Da quali porti si fa egli il commercio col Giapone, colle Filippine, colle isole della Sonda, e colla Costiera dell'India?

Risposta. I porti principali della

China pel commercio esterno sono: Canton sulla costa meridionale; Emony nella provincia Eokien sulla costa sud ovest: e Ninggpo nella provincia Chekian sulla costa orientale in piccola distanza dalle isole Cusan (1). Da Canton fanno vela i bastimenti o le gionche Chinesi per Malacca, Batavia, Siam e pei varii paesi confinanti col mare della China: Da Emony per le Filippine, e per le isole Lukeo; e da Ninggpo solo per il Giapone, e per la Corea. Il cabotaggio o sia commercio delle coste si fa da tutti i porti dell'impero, ed ogni gran città può essere riguardata come un emporio dei prodotti della sua provincia pel commercio interno

(1) Tanto in Ninggpo quanto in Chusan aveano gli Inglesi i loro agenti nel principio del secolo passato.

specialmente poi le città poste sopra grandi fiumi, o canali.

7. Se vi sono prezzi correnti si prega di portarne alcuni.

Risposta. I prezzi correnti sono scritti in lingue europee.

8. Come sono regolate le poste? ono esse regolarmente stabilite per tutta la China? Può usarne ognuno?

Risposta. La sola posta regolare che sia alla China, e di cui ognuno può valersi si è quella tra Peking, e Canton ma ivi pure si aprono, e si leggono tutte le lettere. Non v'ha altra posta in tutta l'impero nè altro mezzo di comunicazione fuorchè quello di spedire un messo, o di valersi di qualche viaggiatore.

9. La nobiltà è ella personale, o ereditaria?

Risposta. Non v'è alla China nobiltà ereditaria. La dignità di man-

darino, siccome tutti gli altri impieghi pubblici viene conferita a beneplacito dell'Imperadore, o dei ministri. La cosa sta per l'appunto al contrario al Giapone dove tutte le cariche sono ereditarie. Si vuole però che i discendenti di Confucio abbiano alla China un certo rango determinato nè v'ha dubbio che l'Imperadore coll'illimitato suo podere non possa compartire dignità ereditarie.

10. V'ha egli di grandi fabbriche, o sono abbandonate le manifatture all'industria dei particolari? Quali sono i rapporti tra maestri, lavoranti giovani, fattorelli ec.?

Risposta. Vi sono alla China delle fabbriche grandi, come p. e. vicino a Canton v'è una grandissima fabbrica di porcellana; credo però che la maggior parte dei drappi di seta e di cotone, e vari altri lavori siano

opera di particolari isolati. Dubito assai che il governo spenda a mantenere grandi manifatture, o fabbriche come avviene in molti paesi d'Europa.

11. V'ha egli alla China uniformità di pesi e misure. E se v'è differenza, quale è ella?

Risposta. Il peso, per quanto ho potuto rilevare da tutti i commercianti ai quali ne ho domandato, debb'essere uniforme in tutta la China, eccettuato Peking. Un picul è di 100 catty, e un catty è eguale a 147 172 libbre russe. In Peking il pikul pesa soltanto 97 catty. Anche la misura andante in Peking è minore dell'usuale. Questa è generalmente di un cubit in tutto l'impero, in Peking ella è di 8 172 puntos, e nelle provincie meridionali di 10.

12. Vi sono Compagnie di com-

mercio? Dove sono? Quali sono le loro leggi, e i loro regolamenti?

Risposta. Io non ho sentito parlare che di due sole Compagnie di commercio e sono il Kohong in Canton, e quelle degli appaltatori del sale. So che di queste ultime, che sì grosso guadagno producono ai loro soci, n'ha di molte sparse per tutto l'impero. I membri di esse per legge fondamentale sono e personalmente, e solidamente responsali al governo, ed è questa una legge di somma importanza, essendo ben raro il sale che il governo possa scapitare con queste società. Nel Kohong di Canton il governo si attiene esclusivamente al primo mercante.

13. Qual regola si tiene pei fallimenti? Quali sono in generale le leggi pei debitori?

Risposta. Del modo di procedere

contro i debitori si è già fatta menzione nella risposta ad uno dei quesiti precedenti. V'ha però un'altra usanza riserbata forse solo per la riscossione di piccoli crediti; benchè mi si dica che ella possa aver luogo anche pei mercanti del Kohong. La sera dell'ultimo giorno dell'anno è destinata alla liquidazione dei debiti. Chi non paga allora può essere impunemente maltrattato dal suo creditore, e senza potersi difendere, quanti ha perfino il diritto di rompergli piatti e stoviglie, e di far qualche altro disordine in casa del debitore. A mezza notte tutto è finito, si fa la pace, e si bee assieme facendo brindisi all'anno nuovo. Ecco ora il modo di procedere legalmente. Tanto gli accusatori quanto l'accusato si scelgono un mallevadore che si fa responsale per la giustizia della

causa del suo cliente. Chi ha una causa incerta o ingiusta dee pagare più caro il suo mallevadore, al quale, finito il processo, tocca per ordine del mandarino una fiera bastonatura a colpi di bambou, per essersi impegnato in un cattivo affare. Siccome poi anche il collao, e primo ministro dell'Imperadore va di quando in quando soggetto a siffatto genere di correzione, ne viene di conseguenza che le bastonate non hanno nulla di disonorante agli occhi d'un Chinese. A buon conto il denaro è guadagnato di certo, e il denaro vale per liberarsi da qualunque pena corporale. Oltre i mallevadori hanno i clienti anche i loro avvocati la sorte dei quali dipende interamente dal Foyon, che è il governator civile, il quale nell'esame delle cause considera solo i patrocinatori, e li ca-

stiga severamente se avviene che abbiano difesa una causa ingiusta.

14. Il commercio consiste egli in semplice cambio di mercanzie, oppure si fissa egli il prezzo d'ogni merce in denaro?

Risposta. Avendo i Chinesi poco denaro in circolazione, e questo in sole monete di rame chiamate Lee, e pagando essi perfino i tributi in derrate, mentre hanno però un commercio assai esteso, sembra probabile che questo si faccia per baratto anzi che altrimenti. Canton è forse il solo luogo che facci eccezione.

15. V'ha egli scrittura doppia mercantile, vi sono persone che servono al commercio, come agenti di cambio, sensali, pesatori, misuratori ec.

Risposta. I negozianti chinesi di Canton sembrano assai abili, e re-

golari sul modo di tenere i loro libri, nè potrebbero altrimenti dirigere i molti, ed importanti loro affari. Non vi sono sensali, nè agenti di cambio nominati dal governo, o patentati. Ogni mercante del Kohong ha un suo subalterno o assistente che riceve la mercanzia, la visita, conta, pesa, misura ec.

16. Si trasportano molte mercanzie per vettura nell'interno del paese? Vi sono condotte regolari?

Risposta. Tutta la mercanzia viene trasportata per acqua. Non credo che vi sia neppure una sola condotta per terra; e dubito anche che vi siano barche corriere per cui possa farsi il trasporto per acqua a giorni fissi.

17. Si vuole che alla China la condizione dell'agricoltore sia tanto superiore a quella dell' artigiano,

quanto presso di noi l'artiere si stima più del contadino. Ogni Chinese fa tutti gli sforzi per giugnere a procurarsi un pezzo di terra in proprietà, o almeno in affitto, e questi affitti sogliono farsi a buoni patti, e vantaggiosi e sicuri per l' affittuale. È egli vero?

Risponderò con Barow (Viaggi alla China pag. 397-398 ed. orig. 4.°) il coltivatore tinee il primo rango dopo il letterato, e l'impiegato della Corona, o sia l'uomo costituito in dignità.

Il commerciante, l'artista, e il manifattore gli sono inferiori d'assai. Alla China il soldato lavora la terra e così pure il frate, o bonzo, ove il monastero faccia parte del podere. L' Imperadore viene considerato come l'unico proprietario della terra, l'affituale però non viene mai scac-

ciato dal podere finchè ne paga puntualmente l'affitto.

Se egli ha più terra di quella che egli colla sua famiglia possa lavorare allora ne cede porzione ad un altro col patto di riceverne la metà del prodotto, rimanendosi egli obbligato a pagare il tributo alla Corona. Una gran parte dei poveri contadini lavora la terra a questo modo. I poderi alla China non sono di grande estensione, e quindi è che fra gli affittuali non vi sono nè monopolisti nè negozianti di granaglie. Ognuno vende i suoi prodotti liberamente, e ove vuole. Le pesche non s'affittano mai. Ogni suddito ha diritto di pescare francamente in mare, sulle coste, sui laghi, e sui fiumi, e alle loro foci. Non vi sono propietari di fondi, che abbiano privilegi propri, e speciali.

18. La principal rendita dell'Imperadore della China consiste ella nella tassa sulle terre? E questa viene ella pagata in denari, o in derrate?

Risposta. Il nerbo delle rendite dell'imperadore consiste nella imposta sulle terre, ed è la decima in natura d'ogni prodotto. Secondo una specifica data a lord Macartney dal mandarino Chou-ta-gin la somma totale delle tasse, ed imposte ammonta a 66 milioni di lire sterline.

19. Chi sorveglia alla riparazione, e alla manutenzione delle strade, e de' canali, e a carico di chi ne sta la spesa?

Risposta. Su i fiumi e canali pagano le barche di mercanzia una tassa stabilita, il prodotto della quale serve per riparare, e mantenere i ponti, e le chiuse. Non so, e non

credo che vi siano alla China strade pubbliche regolarmente mantenute.

20. I Chinesi imitano eglino i lavori eurpoei? Sanno fare orologi?

Risposta. I Chinesi imitano ma imperfettamente la maggior parte dei lavori europei, e lavorano poi con molta finezza l'avorio, la tartaruga, la madre-perla, e fanno anche belle galanterie in filograna d'oro, o d'argento. Fanno degli oriuoli a pendolo ma non da tasca, e non sono mai riusciti a far panni.

21. Un operaio di non distinta abilità difficilmente dee poter mantenere la sua famiglia, e molto meno lo potrà un artigiano. Si vuole che girino per le strade co' loro arnesi cercando lavoro. A questo modo dicesi che si soglia fare perfino il raffinamento dello zucchero. Si pretende anche che molte famiglie abitino

nelle strade, sui fiumi. Di molti narrasi, che si cibano di cani e gatti morti per le strade, ec.

Risposta. L'enorme popolazione può benissimo portare di conseguenza che l'uomo del volgo soffra spesso la fame, sono perciò anche frequenti le carestie generali in tutto l'impero. In Canton però non pare che l'operaio o l'artefice penino a trovar lavoro, benchè vi siano assai frequenti gli accattoni il di cui schifoso aspetto rende assai disaggradevole il girar per le strade. Che i Chinesi mangino cani, e gatti morti, e anche topi, è verissimo, e ne sono stato testimonio io più volte. Alcuni barili di carne salata guasta che io feci gettare in mare, e che puzzava a segno che per più ore ne durò il sito in tutta Vampoa furono subito pescati dai Chinesi, e portati via in

trionfo. Nella guisa stessa come in Canton v'ha una gran quantità di gente che abita sulle barche, così sono pure popolati e fiumi e canali in tutto l'impero, e quasi tanto in qualche parte quanto le case in terra. V' ha però luogo a credere che le provincie interne le quali per mancanza di fiumi, o di canali non godono de' vantaggi del commercio, non siano sì diligentemente coltivate, nè ricche di tanto popolo.

32. Si vuole che la tolleranza dell' infanticidio serva a promuovere i matrimoni, e si soggiugne che vi siano delle persone che fanno il mestiere di ammazzare bambini.

Risposta. Che l'infanticidio sia generalmete tollerato alla China è cosa di fatto, di cui disgraziatamente non v'ha più luogo a dubitare. Il Chinese lodato sì altamente per la sua mo-

ralità è tanto lontano dal riguardarla come un delitto, quanto lo sono i così detti, e celebri figli della natura abitanti le isole del grande Oceano dall'aver orrore del cannibalismo. A Vampoa si vedevano sovente bambini morti venir giù pel fiume.

23. Con tutto ciò si pretende che la China non si spopoli. Sono, per quanto dicesi, popolate assai le città, e i terreni una volta coltivati non si abbandonano più.

Risposta. I ragguagli sulla popolazione della China variano tra loro d' assai. Gli estremi del calcolo vanno dai 70 fino a 333 milioni. Il primo numero è di Sonnerat, il secondo di Sir Giorgio Staunton preso da una tavola statistica di popolazione fatta nell' anno in cui giunse a Peking Lord Macartney, al quale riuscì di procurarsene una copia. Il Gesuita

Amyot sta fra due, e conta 198 milioni. Egli è ben probabile, che non si saprà mai di certo se la popolazione della China sia veramente tanto enorme quanto la decanta il ragguaglio datone dal mandarino Chou-ta-gin all'Ambasciadore d'Inghilterra. Barrow non dubita menomamente dell'esattezza di quelle tavole. Egli dimostra che in proporzione di superficie la popolazione della China sta a quella dell' Inghilterra come due a uno, e che questa stessa proporzione abbia specialmente luogo nella popolazione delle grandi città come Canton , Nankin , Peking ove si può più esattamente determinarla paragonata a quella delle principali città della gran Brettagna. Chi ha veduto Canton, e conclude dalla popolazione di quella città e de' suoi contorni a quella di tutto l'Impero,

non terrà certo per immaginarie le tavole del mandarino. Non fu però lieve la mia sorpresa al vedere portata in quelle tavole la popolazione della provincia Petscheli a 644 anime per ogni miglio inglese quadrato e ridotta a 344 di meno per miglio quadrato quella della provincia Kiang-nan che per la feracità del suolo e per la sua posizione che la fa centro di tutto il commercio interno dee necessariamente essere abbondantemente popolata: mentre a detta di chi ha viaggiato nella provincia di Petscheli (e lo dice positivamente lo stesso Barrow) il terreno vi è sterile, l'agricoltura negletta, l'aspetto dei contadini misero, e sparuto, e scarsa la popolazione. Aggiungasi che vi manca totalmente anche la pesca oggetto di tanta utilità per le provincie Chinesi ove

migliaia di persone abita nelle barche su i fiumi per occuparsene e ne trae la sussistenza, e che l'ardore dell'estate, e il rigor dell'inverno vi cagiona ogni anno una rilevante mortalità (1). La stessa provincia di Chekianb di cui dice Barrow, che ogni sua parte è ottimamente coltivata, e straordinariamente ricca di popolo, contiene per miglio quadrato 108 persone meno che la sterile provincia di Petscheli. Anche la popolazione della provincia di Quantung, che fa tanta impressione a chi viene a Canton non è punto proporzionata a quella di Petscheli, non contandosi in essa più di 164 persone per miglio quadrato, vale a dire meno della metà della popolazione di Pets-

(1) Secondo Allerstein la popolazione della Provincia di Petscheli è di 15 milioni, e quella di Kiang-Nan di 46 milioni. A Geogr. Ephem. 1809 Februar.

cheli. Questo confronto mi fa dubitare dell' esatezza della tavola, e supporre qualche errore sul calcolo della popolazione di Petscheli. Sia pure qualsivoglia la fertilità del suolo, sarà sempre eccessivo e quasi incredibile una popolazione di 664 anime per miglio quadrato. In Inghilterra se ne contano 120, e in Olanda 198.

24. In quali luoghi, o provincie si usano altri cibi oltre il riso? Dove si mangia carne? Quale è la proporzione fra una libbra di carne di manzo, e una libbra di riso?

Risposta. In tutta la China i cibi usuali sono riso, e pesce: nelle provincie settentrionali si coltiva anche il formento, pochissimo consumo si fa di carne di manzo, e di pecora, ma piuttosto di carne porcina, e ciò specialmente nelle provincie meridionali.

Capitolo XXVII.

Navigazione pel mare della China. Partenza dei due vascelli. Della longitudine di Paolo Wawoor di Macao, della grande Isola de' Ladroni e dell'Isola Potoe. Pure di vari Navigatori Inglesi per la correzione dell'idografia del mare della China. Passiamo avanti Poolo Sapata, di notte. Dello Scoglio Andrada, e del basso fondo Middelburg, vediamo Poolo Wawoor. Correzione dei nostri Orologi secondo la longitudine di quell'isola. Passiamo per lo stretto Gaspar. Stima cronometrica della longitudine dell'isola del nord. La Nadeshda passa nello stretto della Sonda per il Canale di Zutphen. Vantaggi di questo passaggio sopra il Canale di Bantam. La Nadeshda si mette

all'ancora tralle Isole Cracotoa, a Tamarin. Stima della longitudine di Cracotoa, e dell'isola dei Principi. Bonaccia e pericolo all'imboccatura della Sonda. Carte dello Stretto della Sonda fallaci.

Il dì 9 febbraio 1816 alle ore 10 antimeridiane la Nadeshda, e la Neva salparono da Vampoa. In caso d'eventuale separazione colla Neva le aveva indicato per punto di riunione al Capitano Lisianskoy l' isola di s. Elena, tenendo per fermo che i cangiamenti politici dei quali ci avvrebbero informati in s. Elena, o anche prima i vascelli d' Europa potevano rendere necessario alla comune nostra sicurezza lo stare uniti, e che perciò appunto noi non dovevamo troppo affrettarci (1).

(1) Si vedrà più avanti che ciononostante

Il dì 10 febbraio passammo la bocca Tigris, e gettammo l'ancora all'entrata della così detta Baia d'Anson. Trovammo colà i vascelli da guerra Inglesi, cioè il Bleuheim di 74 cannoni e una fregata di 40 destinati a convogliare fino a Poolo-Pinang la flotta de' bastimenti Inglesi di Europa destinati per la China forte di 17 legni da 1200 fino a 1400 tonnellate che avevamo lasciata a Vampoa. Il dì 11 febbraio partimmo dalla Baia d'Anson con un vento leggiero di N. N. O. e ci ancorammo di nuovo poco lontano dall'isola Linting. La mattina seguente facemmo vela con un vento fresco di levante. Alle 9 passammo Macao. Alle 10 avevamo dritto al sud la piccola isola

la Neva non si fece vedere in s. Elena, e andò direttamente in Inghilterra.

di Potoe. Questa isola che io stimo posta a 22 gradi 02 minuti 36 secondi di latitudine boreale e a 246 gradi 15 minuti di longitudine occidentale (1) mi servì per punto di partenza.

(1) Per dimostrare l'esattezza di questa stima debbo prima far parola della posizione di Macao dell'isola grande dei Ladroni, e di Poolo Wawoor.

Secondo le osservazioni dell'astronomo Bayley Macao è posto a 113 gradi 38 minuti 30 secondi longitudine est.

Secondo Dagelet a 113 gradi 39 minuti 45 secondi longitudine est.

Secondo il cap. inglese Hudart a 113 gradi 36 minuti 45 secondi longitudine est.

Secondo Lestock Wilson a 113 gradi 34 minuti 45 secondi longitudine est.

Secondo le nostre osservazioni per termine medio di 115 distanze lunari prese a Canton e a Macao colla differenza meridiana 8 gradi 7 minuti 15 secondi a 113 gradi 37 minuti 6 secondi longitudine est.

Alle ore 10 e mezzo avendo l'isola di Potoe dritto a levante presi il mio

Dunque la longitudine vera di Macao per termine medio 113 gradi 37 minuti 19 secondi est ossia 246 gradi 22 minuti 41 secondi a ponente di Greenwich.

Secondo le osservazioni, del capitano King Poolo Wawoor è posto a 104 gradi 37 minuti 00 secondi est.

Secondo quelle del capitano Inglese Lestock Wilson a 104 gradi 36 minuti 00 secondi est.

Secondo Dunlop a 104 gradi 33 minuti 00 secondi est.

Secondo le molte osservazioni del capitano M'Intosh per medio proporzionale 104 gradi 36 minuti 40 secondi est.

Secondo le stime cronometriche di sei persone differenti tra Malacca, e Poolo Wawoor (posta secondo Horsburg la longitudine di Malacca a 102 gradi 15 minuti) a 104 gradi 37 minuti 30 secondi.

La vera posizione dunque di Poolo Wawoor per termine medio di queste osservazioni sarebbe 104 gradi 35 minuti 22 secondi

rombo S., e S. q. O. 1/2 O. Questo rombo dovea condurci al banco Ma-

E. o sia 255 gradi 24 minuti 38 secondi all'ovest di Greenwich. Questa stima non può sbagliare di più che d'un paio di minuti, e si può tenere per la vera finchè la longitudine di quest'isola non venga stabilita a terra con tutta l'esattezza astronomica per mezzo di occultazione di stelle.

Il determinare precisamente la longitudine di Poolo Wawoor importa assai perchè quest'isola nel mare della China vuol essere considerata come un primo meridiano. Non v'ha bastimento che non debba vederla, sia che egli venga per la via di Malacca, o di Banka Gaspar, e di Billiton.

La grande isola dei Ladroni è situata per termine medio fra molte osservazioni dei capitani M'Intosh, Horsbourg, e Sherpedon a 9 gradi 10 minuti 53 secondi all'est di Poolo Wawoor, per conseguenza la longitudine della grande isola dei Ladroni è-104 gradi 35 minuti 22 secondi più 9 gradi 10 minuti 53 secondi-113 gradi 46 minuti 15 secondi est,

cklesfield, che io voleva scandagliare. A mezzogiorno feciino una osserva-

o sia 246 gradi 13 minuti 45 secondi all'ovest di Greenwich.

La stima della piccola isola di Potoe detta anche isola di passaggio si deduce dalle stime precedenti nel modo seguente:

1 Quest'isola giace 7 miglia all'est di Macao: ora essendo Macao a 246 gr. 22 min. 41 sec. O., ne siegue che la longitudine di Potoe sarà 246 gradi 15 minuti 40 secondi O.

2 Secondo le osservazioni del cap. M'Intosh l'isola Potoe è posta a 11 gradi 32 minuti oo secondi all'oriente di Malacca, ed essendo Malacca a 120 gradi 15 minuti di longitudine ne siegue che Potoe sia a 246 gradi 14 minuti oo secondi O.

3 Secondo una stima cronometrica Potoe giace a 9 gr. 9 min. 3o sec. all'oriente di Poolo Wawoor, ed essendo la longitudine di Poolo Wawoor 254 gradi 24 minuti 38 secondi, si trova per la longitudine di Potoe 246 gradi 14 minuti oo secondi O.

Il termine medio di queste tre osservazioni dà per la longitudine dell'isola Potoe 246

zione a 21 gradi 85 secondi. Avevamo un vento fresco E. q. N. e il giorno seguente E. S. E.

gradi 14 minuti 56 secondi, o numero rotondo, 246 gradi 15 minuti 00 secondi O. dunque d'un solo minuto più a ponente che la grande isola dei Ladroni.

Aggiunta. Io aveva determinata la longitudine di questi punti secondo i dati fornitimi dal capitano M'Intosh in Canton prima di vedere la nuova carta del mare della China del cap. Horsburg. La differenza nelle longitudini è di poco momento. Così p. e. la grande isola dei Ladroni è segnata sulla sua carta minuti, e Poolo Wawoor meno di 2 minuti più all'ovest di quello che dovrebbero esserlo secondo le indicazioni date di sopra. In Macao però si trova una differenza di 7 minuti primi, che influisce quasi nella stessa misura sulla longitudine di Canton. La differenza mediana tra Macao, e Canton secondo le stime cronometriche dei capitani M'Intosh, e Wilson, e del sig. Brown è per termine medio 17 minuti 15 secondi, dunque la longitudine di Canton sarà 246 gradi 21 minuti 42

Il dì 15 febbraio a 9 ore di sera a 16 gr. 02 min. di latitudine, e 245 gr. 26 min. di longitudine trovammo a 55 braccia un fondo d'arena fina: e la mattina seguente 4 ore a 15 gradi 4 minuti, e 245 gradi 55 minuti, 65 braccia sopra un fondo di arena, e conchiglie. Questa mi parve essere il confine occidentale del Banco Maclesfield, siccome credo che il confine orientale sia a 245 gradi 20 minuti (1). Le vere figure di questo

secondi più 17 minuti 15 secondi-246 gradi 39 minuti 55 secondi, o in numeri rotondi 246 gradi 40 minuti. Secondo la carta di Horsburg Canton è posto 30 minuti a occidente del meridiano della carta stessa a 113 gradi 46 minuti, cioè 246 gradi 46 minuti a occidente da Greenwich.

(1) Secondo la nuova carta del mare della China di Horsburg gli ultimi confini del banco di Macklesfield sono 16 gradi 18 minuti

bassofondo non sono peranco state esattamente determinate. Sarebbe da desiderarsi che qualche potenza marittima europea intraprendesse una ricerca esatta del mare della China. Benchè vari abili capitani di navi inglesi navigando annualmente, e in ogni stagione per quelle acque tanto pericolose non lasciano di procurare sempre nuove cognizioni, vi rimangono però tuttavia molte stime incerte, ed isolotti, e scogli non peranco scoperti, specialmente nei contorni de' paracelsi. Egli è bensì vero che i limiti di questi pericolosi scogli sono ora assai più ristretti, siccome è anche ora assai più abituale la navigazione fra i paracelsi, e le coste della Cocincina (1). Non

15 gradi 18 minuti N., e 245 gradi 08 minuti e 246 gradi 15 minuti O.

(1) Nell'anno 1799 tornando io dalla Chi-

v'ha però mare il di cui scandaglio sia soggetto a maggiori difficoltà, per le frequenti e terribili tempeste che vi dominano quasi di continuo, eccettuati i soli tre mesi di febbraio, marzo, ed aprile, e vi sono più pericolose che non altrove per cagione della gagliardia delle correnti, e della quantità d'isole e di scogli

na in Europa sopra una flotta inglese forte di 20 legni, fu deciso di far vela tra i paracelsi e la costa di Concincina, lasciando la solita via di Malacca per cagione d'una flotta francese, e spagnuola sotto gli ordini dell'ammiraglio Sercey che stava in agguato per sorprendere il ricco nostro convoglio. Questo passaggio non era peranco stato tentato se non da qualche vascello isolato. Il commodoro della squadra inglese che scortava la flotta diede l'incarico di guidarla al più abile ed esperimentato capitano di vascello, e questi fu il già nominato capitano M'Intosh comandante il vascello la Sara.

sparsi per quelle acque. Dal maggio al novembre insorgono incessanti, e furiosi tifoni ai quali pochi sono i vascelli che resistono. Due anni fa il governatore di Bombay avea spedito due vascelli per fare scoperte nel mare della China; tutti e due perirono nè si sa come.

In questi ultimi tempi i capitani Lestock Wilson, e M'Intosh si sono fatti moltissimo merito nel correggere, e perfezionare le carte marine della China, e delle Indie orientali. Il loro zelo, la loro diligenza e le loro cognizioni astronomiche li rendevano specialmente atti a questo genere di lavoro. La carta del mare della China e dello stretto di Malacca pubblicata nel 1806 dal capitano Horsburgh, che si può riguardare come il frutto delle osservazioni, e dell'esperienze da lui fatte per molti

anni, è non v' ha dubbio, la più esatta che si conosca. Anche dal capitano M'Intosh si ha luogo a sperare importanti correzioni alle carte di quelle acque. E fin d'ora trattenendolo tuttavia alle Indie il suo dovere, egli si compiace nel comunicare le sue osservazioni a chiunque egli crede che possono essere utili. Io pure ho avuto da lui una raccolta di punti astronomici determinati nei mari delle Indie, e della China, e fondati specialmente sulle osservazioni sue proprie benchè alcuni di essi appartengono ad altri naviganti Inglesi distinti per la loro diligenza, ed esattezza. Di queste su stime ho fatto uso in questo viaggi parlando della longitudine di Potoe. E non fu meno gentile nel comunicarm le correzioni da lui fatte pel ma della China, per le coste della Cocinc

na, e di Cambodia, e perfino la copia del giornale d'un viaggio che egli fece alla China nel 1805 per una via insusitata, con altre interessanti notizie relative alla navigazione di quei mari, delle quali mi sono valso nella mia carta del mare della China, e perciò egli mi permetterà di fargli qui i miei ringraziamenti. Non si potrà mai lodare abbastanza la liberalità dei naviganti Inglesi, ed io ne ho fatto più e più volte la prova nel lungo e familiare mio commercio con ufficiali di quella nazione. Il franco trattare del capitano M'Intosh che con tanta cordialità comunica agli ufficiali d'una potenza estera le sue osservazioni frutti preziosi della molta sua esperienza contrasta di certo non poco col contegno d'un capitano olandese in Nangasaky, che pregato da me di mostrarmi la carta sulla

quale si regolano i naviganti Olandesi nel viaggio da Batavia al Giapone, mi rispose: « Noi abbiamo bensì delle buone carte, ma non le mostriamo volentieri. » E interrogato della longitudine vera di Nangasaky me la diede sbagliata di 6 gradi mentre noi alla prima veduta del porto già l'avevamo stimata col errore forse d'un quarto di grado al più.

Le osservazioni del mezzogiorno del 16 febbraio a 15 gradi 23 minuti N., e 246 gradi 24 minuti 30 seconde O. indicarono una corrente di 14 miglia dritta al nord, benchè contraria all'ordine solito del monsone che viene appunto da tramontana. Forse le correnti prendono sul banco di Maclesfield una direzione opposta. Ciò non pertanto anche il giorno dopo avemmo una corrente

di tre miglia verso il nord, e di 12 verso ponente nonostante il vento fresco di nord-est.

Il dì 18 febbraio a 6 ore di sera cambiai il mio corso da S. S. O. in S. q. O. mezzo O. per passare tra Poolo Sapata, e lo scoglio Andrada, che secondo la carta del mare della China di Dalrymple dee trovarsi in distanza di 60 miglia all'oriente di Poolo Sapata (1).

(1) Nelle stime delle latitudini, e longitudini del mare della China datemi dal capitano M'Intosh trovò questo scoglio segnato a 10 gradi 07 minuti N., e 110 gradi 14 minuti E. Non si vede su quale autorità sia fondata questa stima, ed è anche incerto che questo scoglio sia mai stato veramente veduto da chicchesia. Il capitano Horsburgh dubita assai della sua esistenza; ecco ciò che egli ne dice nella nuova sua carta. « La nave americana Lovely Lasi ha ve- « duto questo scoglio nel 1801: e tra una

Ingagliardiva il vento, e non essendo determinata da recenti osservazioni la posizione dellc scoglio Andrada, io all'imbrunire ammainai tutte le vele; il che feci anche per il caso possibile d'una corrente da

« osservazione meridiana per la latitudine « e le distanze lunari per la longitudine « lo giudicò posto a 9 gradi 47 minuti N. 110 « gradi 18 minuti est. Il capitano Horsburgh però dubita che l'America non abbia già veduto uno scoglio, ma piuttosto un bastimento naufragato nel 1771. Il capitano Skottowe del vascello inglese il Bridgewater scandagliando in quei contorni, cioè a 10 gradi 26 minuti N., e 110 gradi 26 minuti est, trovò 65. 55. e 90 braccia di fondo senza vedere nessuno scoglio.

I Portoghesi fissano la latitudine dell'Andrada a 10 gradi 13 minuti. Giudicando dal nome pare che questo scoglio sia stato scoperto fino dal XVI. secolo. Ferdinando Peres d'Andrada fu il primo Portoghese che nel 1517 andò a Canton.

ostro a ponente a 42 miglia, da S. S. O. che gagliarda come la provò appunto in quei contorni il capitano King poteva portarmi prima di giorno sul banco di Macklesfield, questo banco è segnato nella carta di Dalrymple a 60 miglia al sud di Poolo Sapata, posizione che combina colle osservazioni fatte dal capitano Baldwin nel 1786, cioè 9° 04' N. e 109° 05 E. (1) A 5 ore della mattina go-

(1) Dalrymple chiama il banco di Middelburg la Paix dal nome d'un vascello francese commandato da M. de la Placeriere che vide il primo questo bassofondo e vi passò in distanza d'un tratto di gomena. Egli stimò tutta l'estensione di questo banco un tratto e un quarto di gomena. Veggasi Dalrymple « memoir of a chard of the China Sea » nel tom. VI. della sua collezione pag. 11 — Sulla carta del capitano Horsburg questo banco è segnato a 8 gradi 56 minuti nord, e 111 gradi 06 minuti est.

vernai S. O. quarto O. Sul mezzo giorno trovammo la corrente a S. O. 18 miglia benchè non avessimo veduto Paolo Sapata, ragione per cui fu creduto prudente di procurare di vedere invece Poolo Condore, il che però io credei superfluo, presi il mio rombo diritto verso Poolo Timoan. Alle 6 ore pomeridi ne scandagliammo a 65 braccia fondo d'arena grigia minuta.

La nostra latitudine era allora 8

La differenza di 2 gradi nella longitudine tra queste due stime procede solo dall'avere il capitano Horsburgh preso il banco di Middleburg per quello stesso che nelle carte porta il nome di banco di Gossard. Secondo Dalrymple il banco scoperto da Gossard nel 1741 a 8 gradi 58 minuti nord e 9 gradi 32 minuti a ponente di Luban, o sia a 110 gradi 42 minuti all'est di Greenwich è assai diverso dal bassofondo la Paix, che è il banco di Middleburg.

gradi 42 minuti, e la longitudine, secondo le alture prese a 5 ore, 252 gradi 02'. Il 23 febbraio sul far del giorno mostrossi a noi Poolo Timoau a S. O. quarto S. Il picco però non si vedea. A 9 ore vedemmo anche le isole Pambelang (1), e Wawoor al S. quarto O. A mezzogiorno avevamo il centro dell'isola Timoau a S. O. 51 gradi, l'isola Pambelang a S. O. 22, e Poolo Wawoor, detto da alcuni anche Poolo Aor dritto al S. Ci trovavamo a 3 gradi 6 minuti 30 secondi di latitudine, e a 265 gradi 16 minuti 00 secondi di longitudine secondo queste osservazioni trovammo nelle ultime 24 ore una corrente

(1) Quest'isola si chiama anche Pissang. Meglio però sarebbe il preferire il nome di Pamhelang per non confonderci con un'altr'isola dello stretto di Malacca chiamata anch'essa Pissang.

di 11 miglia al sud, e di 7 miglia all'ovest. La profondità era 59 braccia. Eravamo distanti da Poolo Wawoor 37 miglia e mezzo. La latitudine di quest'isola è di 2 gradi 29 minuti nord. I nostri orologi davano per la longitudine di Paolo Wawoor: secondo il numero 128 = 255 gradi 16 minuti 00 secondi: secondo il num. 1856 = 255 gradi 20 minuti: e secondo l'orologio di Pennington 255 gradi 17 minuti 30 secondi. La longitudine vera di quest'isola, siccome l'ho discussa nella nota è 255 gr. 24 min 38 sec. L'errore dei nostri orologii sarebbe dunque stato più 8 minuti 38 secondi più 4 minuti 38 secondi, e più 7 minuti 08 secondi.

Alle 4 ore promeridiane avevano la punta settentrionale di Timoau diritta a levante. Il corso del vascello da mezzogiorno fino allora, unita-

niente ad una corrente meridionale di mezzo miglio per ciaschedun'ora davano per la latitudine di questa punta 2 gradi 55 minuti 30 secondi nord. Alle tre ore 15 minuti vedemmo la punta meridionale di Timoau a ponente, e la sua latitudine calcolata, nel modo stesso era = 2 gradi 45 minuti 30 secondi. A 8 ore di sera mi stimai bastantemente lontano da Poolo Wawoor, onde misi la prua a sud sud ovest verso Poolo Totty. Sul far del giorno vedemmo quattro bastimenti, che già ci erano apparsi il giorno precedente, e che sembravano arrivati per Malacca. Le osservazioni fatte a mezzogiorno 1 grado 25 minuti 13 secondi nord indicavano una corrente di poco più che d'un miglio l'ora dritta al sud. A 3 ore dopo mezzogiorno precedemmo alcune serie di distanze lunari,

che ridotte al mezzogiorno diedero = 254 gradi 38 minuti 45 secondi, cioè 2 minuti 35 secondi più a ponente di quello che indicava il num. 128. Alla sera sulle 8 ore cambiai il mio corso a sud-est per tenermi di notte ad una maggior distanza dai Doggers-Bank. A due ore dopo mezzanotte mi calcolai nel paralello di quel bassofondo, il quale secondo le osservazioni fatte sul vascello inglese il Gange è posto a 0 gradi 37 minuti di latitudine settentrionale, e a 254 gradi 30 minuti di longitudine occidentale: ma la corrente come ce lo indicarono le osservazioni del mezzogiorno, ci aveva portati al sud per 1 miglio 1/2 circa l'ora, e un poco anche all'est. Governai allora sud quarto est e sud. Il dì 24 febbraio passammo la linea a 6 ore della mattina, per 253 gradi 50 minuti

di longitudine. Poco prima di mezzogiorno vedemmo Poolo Totty al sud-ouest, e a 2 ore pomeridiane Poolo Decan. A 5 ore 10 minuti vedemmo Poolo Totty a occidente e calcolando a un miglio 1/2 una corrente che ci portava al sud, avevamo per quest'isola o gradi 57 minuti di latitudine meridionale.

Poolo Decan ci stava a sud-ovest 79 gradi a 4 ore lo vedevamo a ovest, e Totty 79 gradi. Ne risulta che la latitudine di Decan è 10 gr. minuti sud. Dal mezzodì fino alle il nostro corso era sud-ovest q. d, governammo poi sud quarto ovest d e prima di sera vedemmo la punta ientale di Banca, che già a 5 ore evamo veduto al sud. La profonà era circa 18 braccia sopra un do di arena turchina minuta, e chiglie. Presi ora il mio rombo

a sud-est con un vento assai debole. L'acqua in varii luoghi era gialla, ed in altri si vedea chiara con striscie di fregolo. Tale si è anche l'osservazione fatta dal capitano Lestock Wilson. Non trovammo però differenza alcuna nella profondità dell'acqua. Sembrandoci nello scandagliare che la corrente traesse forte al sud, governai per tutta notte, bensì con poche vele a sud-est: ma trovai non senza sorpresa che essa non ci aveva punto sviati, e ciò forse per effetto della marea. A 5 ore della mattina vedevamo una punta assai prominente dall'isola Bank a ouvest ed un'altra a sud-ovest 20 gradi, che io dapprincipio presi pe il Promontorio Orientale di Banca ma che poi riconobbi per essere l punta chiamata da Wilson, Blu Point, la quale non è neppur segna

sulla carta dello stretto Gaspar di Fleurieu. Al sud di questa punta vi è il Capo Breakers, e fra i due vi è un seno profondo per entro al quale non potemmo veder terra. Il terreno va abbassandosi da ambe le parti, ed innanzi al Capo meridionale v'è per quanto pare un'isoletta, la quale però potrebbe fors'anche essere unita all'isola grande. Questa parte di Banca è segnata male su tutte le carte, tranne la copia d'una vecchia carta, che si trova nel sesto tomo della raccolta dei piani nautici di Dalrymple n.° 7. In questa carta Banca è chiamata China-batta, e lo stretto Gaspar attuale è detto della China-batta. L'osservazione di mezzogiorno diede 2 gr. 03 m. 30 sec. S. E., e trovandomi in sufficiente distanza dallo scoglio, che era stato veduto dai vascelli francesi il Mascarin nel 1773,

e le Solide nel 1792, governai verso la punta orientale di Banca finchè mi vidi a levante l'isola Gaspar. Sono allora passati tutti i pericoli, che si trovano al N. ed al N. O. di Gaspar, e si può governare tra la punta orientale dell' isola Banca e dell' isolotto, che nelle carte inglesi viene chiamato Tree-island, cioè l'isola degli Alberi, per cagione appunto di vari alberi che vi si scorgono (1). A

(1) Il Fleurieu scarta il nome di Tree-Island perchè i pochi alberi pe' quali essa così si chiama possono cessare d'esistere, e rimarrebbe senza fondamento la denominazione. Egli propone di chiamarla Rocher Navire (vascello di roccia, per la somiglianza, che non può non essere permanente, tra questa isola, e un vascello alla vela.) Marchand voyage autour du Monde tom. 2 pag. 189 in 4 Fleurieu non ha il torto nel rigettare il nome di Tree Istand. V'ha anche sulla costa della China un isola alla quale fu dato il no-

9 ore di sera vedevamo la punta orientale di Banca a ponente. Io governai al sud ed a 8 ore gettammo l'ancora per 18 braccia fondo d'arena minuta. Finchè avevamo fatto vela S. E. 1/2 E. tra Banca e l'isolotto non potè mai lo scandaglio indicarci il fondo, essendo sempre affatto dilavato, ma appena cambiato corso trovammo fondo d'arena prima grossolana e poi più minuta. Ciò dipende cred' io dalla forza della corrente la di cui direzione trovammo colà sud-sud-est e sud-est da 1 miglio e 1/2, sino a tre miglia per ogni ora; essa opera più gagliardamente verso il fondo, e lava colla sua celerità l'arena attaccata allo scanda-

me di Tree a Top; ma l'albero ora più non esiste, e sarebbe ben ingannato il navigante che lo cercasse per regolare il suo corso.

glio, o fors'anche il fondo stesso è dilavato a segno che non v'è più nè arena nè pietruzze che vi si attacchino. All' apparire del giorno 27 febbraio levammo l'ancora, e femmo vela per lo stretto Gaspar tra la punta sud-est di Banca e l'isola di mezzo detta anche l'isola di passaggio. Benchè vi sia un banco di scogli, che si stende fino a 3 miglia 1/2 alla punta sud-est, noi però non ne vedemmo nulla perchè forse lo copriva la marea. Io mi tenni in distanza di circa 2 miglia dall' isola di passaggio. La profondità era di 27 fino al 35 braccia, profondità superiore a quella ch'io m'abbia mai veduto in nessuna carta. A vento debole credo prudente di non accostarsi all'isola di passaggio, per non essere strascinato da una forte corrente che vi si trova, ma se il vento è fresco

non v'è nissun pericolo. A mezzo-giorno eravamo fuori dello stretto. Il tempo era grigio, alternando colpi di vento e bonaccia. In tutto quel giorno non si potè prender altura. A 4 ore venne un vento fresco da nord-ouest, e noi governammo a sud-ouest per arrivare alla costa di Sumatra, sospettando io d'una forte corrente a sud-est. In quella notte venne un temporale forte con pioggia dirotta. Sul far del giorno vedemmo quattro vascelli, probabilmente gli stessi, che avevamo veduti a Poolo Wawoor, e che erano passati per lo stretto di Banca.

Io avevo scielto lo stretto Gaspar pe' molti vantaggi, che esso mi sembra avere su quello di Banca, benchè sia assai meno frequentato. La navigazione vi è sicura, quanto nel canale di Banca, facendo uso della

carta num. 8 del capitano Lestock Wilson, che si trova nel sesto tomo della collezione di carte e piani di Dalrymple. La miglior carta di quello stretto è quella di Flerieu nell'Atlante del viaggio di Marchand da lui pubblicato. Questa carta acquista un merito anche maggiore per l'analisi istruttiva, che di essa si trova nel tomo del testo pag. 107-210, tanto più pregevole quanto si sono fatte più rare le memorie di Dalrymple, dalle quali il Flerieu ha tratto i migliori materiali per la costruzione di questa carta. La navigazione dello stretto Gaspar presenta minori difficoltà di quella di Banca. Non vi si getta l'ancora più che una volta sola, come abbiamo fatto noi, e non è neppur impossibile il passarvi senza ancorarsi, quando all'incontro è ben difficile il passare lo stretto di Banca

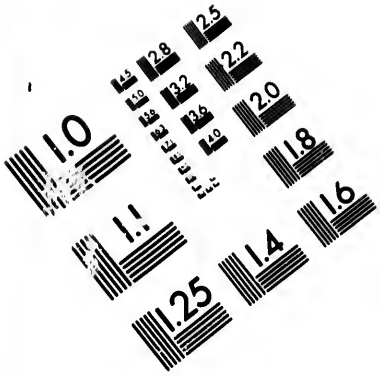
in meno di 3 giorni o 4, e senza gettar l'ancora ad ogni alternar di marea, ed è questa una fatica dannosissima alla salute dell'equipaggio in quel clima così caldo. Avviene sovente, che i bastimenti grossi tocchino fondo sui due banchi all'entrata settentrionale e meridionale dell'isola Lucipara. Anche le correnti nello stretto di Banca sono forti e molto irregolari, e la costa paludosa Sumatra ne rende mal sano il clima. La navigazione per lo stretto di Banca suole essere la cagione prima delle malattie, che spesso poi si fanno mortali nello stretto della Sonda. Noi partendo dalla China avevamo 16 ammalati, che è quanto dire il terzo di tutto il nostro equipaggio. Avemmo però la fortuna, che tutti guarirono per viaggio, e che nel giorno stesso in cui gettammo l'an-

cora nello stretto della Sonda, si rimase in bianco la lista degli ammalati, il che io credo, che non sarebbe avvenuto, se io avessi preferito lo stretto di Banca, a quello di Gaspar.

A 10 ore avevamo in vista la costa piana i Sumatra, da nord ovest 60 gradi fino da Sud ovest 86 gradi. Io governava sud sud-ovest; con 10 fino a 12 braccia di profondità quando ad un tratto questa cominciò a diminuire fino alle 6 braccia il che ci fece temere di trovarci sopra un basso fondo sconosciuto, ma voltatici a levante ci trovammo ben presto in acque più alte. Un ora dopo trovatici di nuovo a 7 braccia, ed anche meno fummo obbligati a governare, come prima verso levante. Pare dunque, che quando anche a tempo sereno si veda la co-

sta di Sumatra dall'alto degli alberi, il rombo che conduce al passaggio fra i due Fratelli (1) e la costa di Sumatra, non debba prendersi, se non esattamente al sud, senza punto piegare all' ovest. Io qui mi aspettava ad una forte corrente verso levante, e perciò in quella notte governai troppo a ponente, ma le osservazioni fatte a mezzogiorno indicarono una corrente di 28 miglia in 24 ore dritta al sud. Ad un ora vedemmo dall' alto degli alberi i due fratelli a sud sud-ovest. A 6 ore mentre eravamo nel mezzo dell' augusto passaggio fra queste due isole ed il Banco Shabuand sulla costa di Sumatra il cielo s'annuvolò, e venne

(1) Queste due isole vengono dette dagli Inglesi i Fratelli, ed i Francesi le chiamano Sorelle.



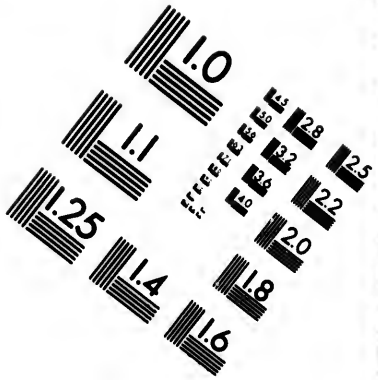
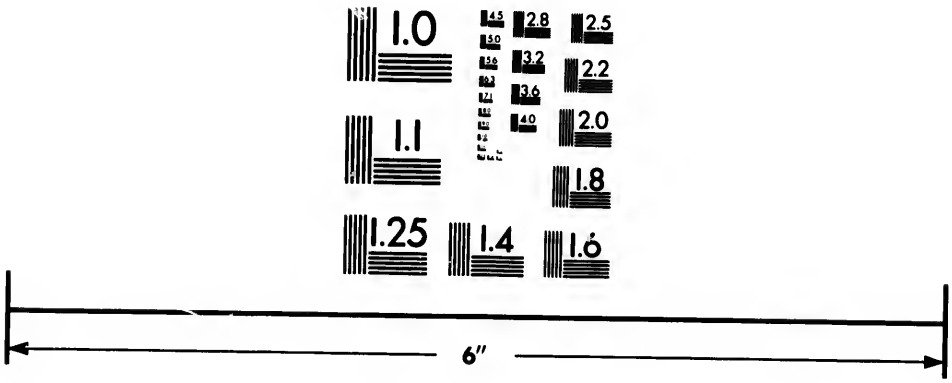
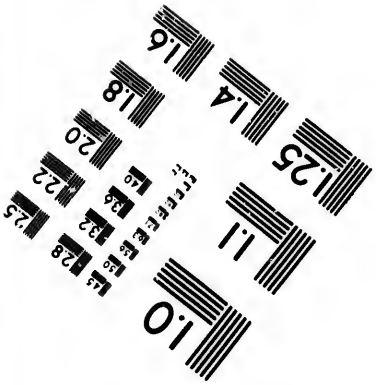
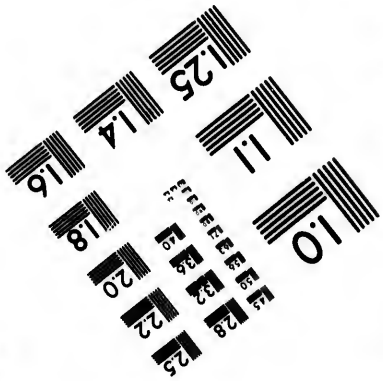


IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)







Photographic
Sciences
Corporation

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

un temporale assai forte con molta pioggia. A 7 ore vedevamo i due fratelli a levante a distanza di un miglio e mezzo. Nel momento stesso venne un colpo di vento assai gagliardo al quale succedè una bonaccia, che parve dover durare. Feci allora dare il segnale per gettare la ancora il che fu fatto a 10 ore per 18 braccia fondo d'argilla. Avevamo allora le due isole i fratelli a nord est quarto nord 1/2 est.

Sull'aurora del giorno seguente 17 marzo femmo di nuovo vela con un vento fresco di ovest nord-ovest; e tempo buio. Governai sud sud-ovest quarto sud per tenermi quanto più poteva vicino alla costa di Sumatra volendo prendere il passaggio tra l'isola di Zutphen, e lo scoglio della corrente che mi pareva migliore quello tra la costa di Java, e l'isola

Thwar theway (che attraversa la strada). A mezzogiorno ci trovammo a 5 gradi 38 minuti 34 secondi di latitudine meridionale. Il Capo s. Nicola nell' isola di Iava, stavasi a sud est 20 gradi, l' isola nord a sud ovest 64 gradi, e l'isola di Buttan a sud est 11 gradi. Ad un ora dopo mezzogiorno andò mancando il vento: nel tempo stesso si cambiò la direzione del fiotto che fino allora era stata meridionale e che ora si trova forse a settentrionale. Dovemmo perciò calar l'ancora alle due ore a 24 braccia di fondo, avendo l'isola nord, a nord ovest 17 gradi in distanza di 3 miglia, e l'isola Buttan a sud ovest 26 gradi. La differenza meridiana tra Poolo Wawoor e l' isola nord la trovammo secondo il num. 128 eguale a grado 13 minuti 40 secondi: seconde

il Pennington 1 grado 15 minuti 45 secondi; dunque per medio proporzionale 1 grado 14 minuti 41 secondi. Il Cap. Lestock Wilson l'aveva trovata 1 grado 14 minuti 45 secondi (1). La differenza dunque sarebbe solo di tre minuti secondi, quando fosse esattamente determinata la longitudine di Poolo Wawoor; io l'ho fissata a 255 gradi 24 minuti 38 secondi. Ciò posto, quella dell'isola nord sarebbe 255 gradi 24 minuti 38 secondi meno 1 grado 14 minuti 42 secondi eguali 254 gradi 09 minuti 54 secondi, o in numeri rotondi 254 gradi 10 minuti ovest. La la-

(1) « Remarks on a passage from Poolo « Wawoor, to the straits of Sunda by the « Maklefield strait of the east of banka witz « the journal of the carnatie cap. Lestock « Wilson « Dalrymple nel quinto tomo « delle nautuel memoirs » pagina 53, e 54.

titudine di quest'isola secondo il cap. Wilson, e le osservazioni nostre è 5 gradi 41 minuti 00 secondi sud.

Il giorno seguente il vento spirava assai debole da Ostro, ed era il tempo straordinariamente caldo. Restammo però all'ancora tutta la giornata. Il lunedì 3 marzo di mattina levatosi un vento assai fresco da N. O., feci subito levar l'ancora, ma non erano appena alla sotto vela i due vascelli, che girò, calando sempre il vento al sud e poi ora al Sud Est ed ora al Sud Ovest. Tendendo frattanto con forza la corrente al sud mi parve ancora possibile d'escirne bordeggiando. Mi rincresceva anche far gettare l'ancora a quasi 30 braccia di profondità, come già aveva dovuto fare la Neva.

Verso le 10 ore il vento soffiava fresco da sud ouvest, coll'aiuto di

questo vento, e della corrente andammo bordeggiando fra le isole di Zutphen, e lo scoglio della corrente che sta appunto nel mezzo del passaggio fra Sumatra e l'isola di Traverso nominata di sopra. Anche la marea ci fu favorevole, e poco dopo mezzogiorno avevamo già lo scoglio della corrente al nord. Questo passaggio sembrami avere molti vantaggi sull'altro lungo la costa di Java ove si trova il pericoloso banco detto Brouwers-Saud, e varii altri banchi e bassi fondi fralle isole Button (che i Francesi chiamano Grand Toque) e l'isola di Traverso, dei quali vien fatta menzione, è vero, nei ragguagli relativi alla navigazione dello stretto della Sonda, ma che non si trovano in nessuna carta, benchè non si possa dubitare che non esistano (1).

(1) I pericoli che non si trovano sulle carte sono uno scoglio a 14 piedi sott'ac-

Il canale di Zutphen ha in oltre il vantaggio, che chi lo passa si trova già assai più a ponente, ciò che non è senza qualche importanza per chi naviga nello stretto della Sonda ove il vento invece d'essere nord-ovest come sarebbe regolare che fosse da novembre fino ad aprile è spesse volte sud-ovest e anche sud. Questo canale già è stato raccomandato da alcuni capitani della Compagnia inglese delle Indie orientali, ma solo in caso di buon vento, io però lo credo sempre più vantaggioso di quello di Butan, e anche col vento contrario per-

qua, distante un miglio a sud-ovest dall'isola Button, e un banco a 17 piedi nord-ovest quarto ovest a due miglia da questa stessa isola. Veggasi « the oriental navigator or new directions for sailings to and from the Ost indies, China ec. second edition 1801 pag 414 ».

chè sia favorevole il fiotto, e ciò perchè l'unico pericolo dal quale sia da guardarsi, che è lo scoglio della corrente, è fuori d'acqua, laddove nel canale di Butan è pericoloso il bordeggiare per i bassifondi di cui non si conosce la posizione. Un vascello, egli è ben vero può trovarsi in mal partito ove lo prendesse una bonaccia nel bel mezzo del canale, ma altrettanto può avvenire nel passaggio dalla parte di Java con 50 braccia d'acqua sopra un fondo di roccia (1). Per navi che vengano da nord, questo canale è da preferirsi a quello di oriente; per quelli che vengono dal sud può essere che l'altro abbia dei vantaggi durante

(1) Il vascello Inglese il Richmond ancorò per una bonaccia nel canale di Zutphen vicino all'isola di Zutphen, e trovò a 48 braccia un fondo limaccioso.

monsone sud-est. Io però anche in questo caso preferirei il canale di Zutphen.

Il fiotto si mantenne a sud-ovest fino a 4 ore, e si voltò poi a nord-est. Credendomi in dovere d'aspettare la Neva dovei cercare un luogo per gettar l'ancora il che feci a 7 re 1/2 a 32 braccia sopra un fondo arena tralle isole Cracatoa e Tarin, che ci stavano a sud-ovest , e a nord-ovest 63 gradi. Trommo di notte il fiotto nord-nord-, nord-est, e est-nord-est, mezzo do, e anche 3/4 di nodo l'ora. e 10 ore della mattina seguente lzò un vento debole di nord-ovest quale misi tosto alla vela nella ta speranza che anche la Neva se varrebbe, ma essa forse aveva un o vento, ed io fui obbligato di termi all'ancora anche per quella

notte, all' est di Cracatoa per 21
braccia fondo di argilla fina. Vede-
vamo il picco Tamarin a nord-ovest
20 gradi e quello di Cracatoa, a sa
sud-ovest 48 gradi. Il fiotto in quell sco
notte fu debole verso nord-nord-es rid
appena di mezzo miglio l'ora. Il Mo
marzo a 4 ore della mattina s'al glio
un vento fresco da nord-nord-ove Mor
e a 5 ore 1/2 già eravamo alla vel ii a
Sembrando che il vento volesse di anz
rare fresco, decisi di passare fra ora
isole Cracatoa e quella dei Princi ping
passaggio da preferirsi quando s' n m
bia un vento fresco dal nord, al uan
nale tra l'isola dei Principi e Ja a q
Sul far del giorno vedemmo la Ne amo
a sud-est assai lontana sotto ver iglio
Non essendo possibile di tener die ente
alla Nadeshda, dovei rinunciare ù gi
progetto di rimanere uniti, e eva
vela frall'isola dei Principi, e la co

di Java. A 3 ore dopo mezzogiorno calò il vento, e alle 3 eravamo in calma morta.

La nostra situazione era critica assai, trovandoci per l'appunto fra gli scogli che circondano la punta meridionale dell'isola dei Principi, e il Monaco (Friar) che è un altro scoglio sulla costa di Iava. Da questo Monaco si stendono verso il sud varii altri gran mazzi di rupe in vicinanza dei quali non v'ha modo d'ancorarsi , e appunto contro questi ci spingeva il fiotto. Feci allora mettere in mare due scialuppe per tenere , quanto si poteva , lontano il vascello da questi scogli dai quali non eravamo oramai distanti più che un miglio. A 9 ore di sera crebbe talmente la forza dell'onde, che nulla più giovò il rimurchio, ed io già temeva per il vascello , quando a ro

ore 1/2 s'alzò un vento dal nord, che quantunque debole ci tolse da ogni pericolo e a mezzanotte già avevamo a levante il promontorio di Iava.

La differenza meridiana tra il picco di Cracatoa, e Poolo Wawoor era secondo i nostri orologi eguale 1 grado 2 minuti 10 secondi. Ora essendo la differenza meridiana fra Poolo Wawoor e nord Tiland appunto quella medesima, che il cap. Wilson trovò col mezzo di molte stime cronometriche, ne posso dunque dedurre che la differenza meridiana trovata due giorni dopo tra Poolo Wawoor, e il picco di Cracatoa sia esatta. Ne verrebbe di conseguenza che questo picco posto a 255 gradi 24 minuti 38 secondi meno 1 grado 2 minuti 10 secondi eguale 25[illegible] gradi 22 minuti 28 secondi ove

Il Picco dell' isola dei Principi sta, secondo i nostri orologi 11 minuti 10 secondi più a ponente che quello di Cracatoa. Sarebbe dunque la longitudine di quel picco eguale 254 gradi 22 minuti 28 secondi più 11 minuti 10 secondi eguale 254 gradi 33 minuti 38 secondi ovest. Il capitano Cook, e il capitano King hanno stimato 254 gradi 42 minuti 30 secondi la longitudine del luogo ove diedero fondo al sud est di quell' isola, e 18 minuti 30 secondi la differenza meridiana delle due isole Cracatoa e dei Principi. Il che mi par troppo, tuttochè io non ami contraddire all'autorità di Cook e di King. Le ripetute osservazioni per la longitudine secondo i nostri orologi, e l' esatta loro corrispondenza coi rombi, e gli angoli dimostrano che la differenza da noi trovata non

può essere maggiore (1), ed anche altri navigatori hanno trovata inferiore la differenza meridiana tra i due picchi. Nelle osservazioni comunicatemi dal capitano M'Intosh, trovò che il capitano Horsburg l' ha calcolata a 14 minuti, stimando la longitudine di Cracatoa a 105 gradi 37 minuti, e quella dell'isola dei Principi a levante.

(1) Il capitano King nel terzo tomo del terzo viaggio di Cook, edizione originale in 4 pagine 471, stima il picco di Cracatoa a 6 gradi 06 minuti sud, e 105 gradi 15 minuti est. Ma a pagina 472 pone la longitudine del vascello a 105 gradi 36 minuti. Il primo dato debb'essere senz'altro un errore di stampa, non essendo tutta l' isola di più di 9 miglia di circuito. Lo astronomo Wales nelle sue « astronomical « observations made in the voyage ec. pub- « blicate nel 1788, a carte 143, pone la « longitudine di quest'isola a 254 gradi 24 « minuti ».

Non v' ha cosa che tanto m'abbia fatto meravigliare quanto le meschine carte che di questo celebre stretto si trovano nel così detto East India Pilot, che è una raccolta voluminosa, ma cattiva, e disordinata fatta nel 1803 delle carte marine chinesi e indiane nella quale viene a confondersi qualche nuova e buona carta perentro a una quantità di copie e di carte mal fatte. Così p. e. si vede in una di essa la punta orientale dell' isola dei Principi a 6° 18', vale a dire dodici minuti almeno troppo al nord, e la punta meridionale poi a 6 gradi 33 minuti, mentre il cap. King pone a 6 gradi 36 mi-15 secondi la latitudine del suo vascello ancorato varie miglia più al nord di essa punta. Basta questo confronto per ispirare diffidenza. La miglior carta dello stretto della Sonda,

benchè non del tutto senza difetti si è quella copiata dal Dapres, che si trova anch' essa in questa raccolta; secondo questa carta la differenza meridiana fra i due picchi di Cracatoa, e dell' isola dei Principi è di dodici miglia. Fuorchè questa carta di Daprès non conosce altro di buono che gli schizzi del capitano Wilson e di Bampton nel VI tomo della raccolta di carte marine di Dalrymple, che sono della massima esattezza, ma comprendono solo la parte settentrionale dello stretto.

Capitolo XXVIII.

Viaggio dalla stretto della Sonda fino all'arrivo della Nadeshda in Cronstad. La Nadeshda, e la Neva abbandonano le coste di Java. Le isole di Natale. Passiamo il tropico meridionale. Errore dei cronometri. Separazione della Neva. La Nadeshda raddoppia il capo di Buona Speranza. Arrivo in s. Elena. Non vi troviamo la Neva. Osservazioni sopra s. Elena. Gli stranieri non vi sono ammessi. Ragioni per cui era stato di recente rinnovato quest'ordine. Funesto accidente a bordo della Nadeshda. Partenza di s. Elena. Sul passaggio della linea equinoziale tornando dall'America. Parere del Daprès e del cap. Cook. Variazione della bussola sotto l'equatore, e confronto con osservazioni

precedenti. Regola di Nicholson per tagliare la linea. Monsone N. E. Passiamo il tropico settentrionale. Perdiamo poco dopo i venti alisei. Rombo verso la punta settentrionale della Scozia. Della posizione della isola Rockall. Orcadi, e isole di Sethland. Passaggio fra queste isole. Posizione delle isole Fulo, Fairkill, e del capo Kangiliff. Piccolo errore dei nostri orologi secondo la longitudine di questo promontorio stimato da lord Mulgrave. Incontriamo nel mare del nord una fregata, e una corvetta inglese. Ci vien detto che la Neva era già partita dall'Inghilterra per Kronstad scortata da un brich inglese. Vediamo le coste di Norvegia. Arrivo in Copenhagen. Il principe Ferdinando di Danimarca a bordo della Nadeshda. Partenza da Co-

penhagen. Arrivo in Cronstadt il 19 agosto 1806.

Sul far del giorno ci riunimmo colla Neva, che aveva avuto la fortuna di sboccare dallo stretto prima che abbonacciasse. A mezzogiorno la latitudine osservata era 7 gradi 14 minuti, e la longitudine 254 gradi 43 minuti 56 secondi. Avevamo allora il picco dell' isola dei Principi a nord-est 15 gradi, ed il Capo di Iava (Iava Head) a nord-est 30 gr., ed era questa la terra la più meridionale, ed orientale che si potesse vedere dall' isola di Iava, dalla prima punta di Iava detta la punta di Monaco (che è il nome d'uno scoglio isolato vicino a questa punta) si veggono in una direzione sud-est tre altri promontori. Noi li passammo di notte, nè possiamo dire d' avere

veduto altro che queste tre punte di terra. Credo poi che non sia ben deciso se quella che si chiama Capo Iava sia la punta sud, o la punta nord, suppongo però che sia la meridionale. L'astronomo Bayley pone per la differenza meridiana tra Capo Iava e l'isola dei Principi 8 minuti, il che mi pare troppo poco.

Il picco sull'isola dei Principi fu da noi preso per punto di partenza, esso è posto, secondo le nostre osservazioni a 254 gradi 33 minuti 38 secondi di longitudine occidentale, e a 6 gradi 34 minuti di latitudine vale a dire 2 min. 15 secondi più al nord che l'ancoraggio del capitano King. La distanza dunque del vascello dal punto di partenza sarebbe stata sul mezzodì di 41 miglia. Verso sera perdemmo di vista le coste di Iava. Io mi tenevo al sud per quanto

me lo permetteva il vento che soffiava fresco da ouest, e da ouest sud-ouest, accompagnato da una forte pioggia. Nella notte del 8 al 9 marzo continuò sempre la pioggia con gagliardi e spessi colpi di vento, che mi fecero sperare vicini gli alisei, ma il vento invece si stabilì all'ouest sud-ouest. Alle 4 ore pomeridiane dello stesso giorno, a 10 gr. 00 m. 30 sec. di latitudine, e 254 gradi 31 minuti di longitudine la Neva diede il segnale di veder terra a sud-est. q. sud. Noi la vedemmo al tempo stesso a sud-est q. est, ed era l'isola di Natale che ci parve lontana da 30 in 35 miglia. Secondo le più recenti osservazioni di Davidson tenente di vascello inglese fatte nel 1808 sul bric il Waller, quest' isola è situata a 10 gradi 32 minuti sud, e a 105 gradi 35 minuti est, come

per l'appunto è segnata nella carta di Robertson. Dalrymple s'attiene per la longitudine di quell'isola alla media proporzionale tralla stima di Cooper, e quella di Cumming. Il primo la situa a 10 miglia a levante di Capo Iava, e il secondo esattamente nel meridiano di questo Capo. Ponendo con Bayley la lat. di Capo Iava a 105 gr. 05 min., allora la longitudine di quest' isola sarebbe 105 gr. 14 min. 30 sec. Secondo i nostri orologi ella dovrebbe essere 40 miglia più a levante, supponendo che sia giunta la latitudine di 10 gr. 32 min. data dal tenente Davidson. Volendo io esaminare più da vicino quest' isola, cambiai il mio corso S. q. E. ma alle 6 ore la perdei di vista. A mezzanotte la vedemmo a lume di luna dritta a levante, e alla mattina seguente a nord-est 45 gr.,

ma tuttavia troppo lontana per poter dire qualche cosa di preciso sulla sua posizione. La sua grandezza e la sua altezza mi parvero di poco momento. A mezzogiorno non si potè fare nessuna osservazione.

Li 11, il 12, e il 13 marzo, bonaccia quasi sempre, e tempo caldo affannoso. Noi profittando del sereno prendemmo in ognuno di questi giorni diverse serie di distanze lunari. Le osservazioni dell' 11, e del 12 scoprirono l' errore d' un minuto a oriente degli orologi (num. 118, e Pennington) che nel giorno 12 marzo andavano perfettamente d' accordo. Quelle poi del giorno 13 lo mostrarono di 6 minuti 80 secondi, a ponente. Anche il dottor Horner trovò un errore di 2 min. 30 sec. a ponente. Le osservazioni di questi tre giorni lasciarono luogo a credere

assai piccolo l'errore degli orologi, e che per conseguenza la longitudine di Cracatoa, e dell'isola dei Principi fosse stimata con sufficiente esattezza, il che però già poteva concludersi dalla longitudine dedotta da Poolo Wawoor. Durarono le bonaccie fino ai 15 marzo alternando con brezze leggieri da ostro. Il tempo era assai caldo, e affannoso. La direzione delle onde in tutto questo giorno fu costante da sud-est a nord-ovest, e forte a segno che io la stimai di 10 in 12 miglia l'ora. Alla mattina de di 15 s'alzò finalmente un vent fresco da sud-est. L'osservazione de mezzodì diede 12 gradi 26 minut 48 sec. sud, e 258 gr. 34 minu 40 sec. ouest. Alla sera vennero d colpi di vento assai forti con piog già dirotta. Dopo questo cambiame to di tempo potevamo aspettarsi

certo al monsone vero, il quale infatti non ci mancò, soffiando con tal forza, che dovemmo dare spesso fino a due terzaruoli alle gabbie. Io governava S. O. q. O., O. S. O., e O. q. S. Il dì 27 marzo a 2 ore dopo mezzogiorno tagliammo il tropico meridionale a 296 gradi 55 minuti di longitudine. Il dì 30 a 25 gradi 52 minuti di latitudine, e 304 gr. 04 minuti di longitudine parve che i venti alisei volessero abbandonarci girando poco a poco a N. E., e a N. O., e soffiando freschi, con un tempo torbido, e piovoso. Ma questo vento N. O. durò per poco, e il dì 5 aprile si voltò a ostro, e a levante, e durò poi spirando da quest'ultimo punto con bel tempo sereno.

Il dì 15 aprile soffiò gagliardo il vento da E. S. E. con tempo oscuro e piovoso; il corso del vascello colle

gabbie a terzaruolo era di 9 nodi ed anche 9 1|2. Non ostante un vento tanto favorevole dovemmo essere separati dalla Neva. Alle 10 ore della mattina la vedevamo ancora dalle gabbie in mediocre distanza. Il tempo torbido ce la nascose ben presto. A 4 ore dopo mezzogiorno essendosi anche fatto sereno, non si potè più vederla neppur dall'alto delle gabbie. Benchè la Nadeshda fosse assai peggior veliera della Neva, non era però da pensarci, che questa nel breve spazio di 6 ore, e con poche vele ci fosse passata innanzi, e svanita dagli occhi. La separazione della Neva non può dunque essere seguita per altro motivo, se non per un cambiamento di corso assai diverso da quello, che la Nadeshda avea preso a 10 ore, e questo era ouest quarto nord. Io lo tenni questo corso

fino alle 7 ore della sera, e feci tirare varie cannonate per segnale, e de' razzi ogni 3 ore per tutta notte: ma non ci fu data nessuna risposta, e la separazione della Neva parve decisa fino a s. Elena, dove dovevamo di nuovo riunirsi. Sul mezzodì di quell'istesso giorno, ci trovammo a 34 gradi 55 minuti di lat. e 33 gradi 28 di long. Passammo il 36o grado del meridiano di s. Pietroburgo, ed avevamo così terminato in quel giorno il giro del globo.

Il 17 aprile a 8 ore della mattina osservammo un cambiamento nel color dell'acqua. Io feci scandagliare, e trovai 80 braccia di acqua sopra un fondo d'arena grigia minuta. Questa profondità indicava che avevamo avuto una corrente gagliarda verso occidente. Le osservazioni del mezzogiorno a 36 gradi 00 minuti di la-

titudine e 338 gradi 20 minuti di longitudine confermarono l'esistenza di questa corrente che nelle ultime 24 ore era stata di 17 miglia verso il sud, ed 1 grado 20 minuti verso l'ovest. Rennel, siccome io credo, è il solo che consigli di allontanarsi dalla terra, e di starsene nel filo della corrente da lui indicata nella sua carta. Seguendo questo consiglio io feci vela dal meridiano del 332 grado fino a quello del 340 grado nel paralello del 35 e 86 gradi, e trovai ben fondato il suo parere, mentre la forza della corrente occidentale importava fino a 3 miglia e mezzo per ciascun ora. A 6 ore scandagliammo per 75 braccia sopra arena minuta, a mezzanotte per 90 braccia, e a 4 ore della mattina per 105 braccia sopra un fondo d'argilla fina. Quest'ultima profondità in-

dicava, che già avevamo passato il meridiano del Capo Lagullas.

Il giorno 19 aprile a 9 ore della mattina vedemmo a N. N. E. secondo la bussola una terra che parea un'isola, e poco dopo un paese montuoso a N. E. q. E. A mezzogiorno prendemmo altura a 35 gradi 05 minuti e 340 gradi 31 minuti 24 seconde. La terra occidentale, che era il Capo di Buona Speranza ci stava a N. E. 7°, e l'orientale Capo Falso a N. E. 85°. Con 200 braccia di corda non si trovò fondo. Essendo noi esattamente nel meridiano dell'estremità del Capo, che secondo le migliori osservazioni è a 18 gradi 29 minuti di longitudine orientale ossia 341 gradi 31 minuti della occidentale trovammo che i nostri orologi segnavano 1 grado troppo a oriente, e ritenemmo questa corre-

zione sino al nostro arrivo a s. Elena. Incontrammo un americano proveniente dall'isola di Francia, il quale però non seppe darci nessuna notizia dell'Ammiraglio Francese Linois, che già da qualche tempo incrociava in quelle acque. Vedemmo anche un altro vascello che alzò bandiera americana. A 6 ore della sera ne stava il Capo di Buona Speranza a N. E. 35 gradi in distanza di 136 miglia; Capo Falso a N. E. 48 gr. ed il monte della Turola a N. E. 23 gradi. Il vento veniva fresco da S. S. E.: io governai N. O. fino a 4 ore e presi poi il mio rombo N. N. O. verso l'isola di s. Elena. Il mercurio sul termometro non salì in quel giorno oltre il 12 grado, ed anche a 27 gradi di latitudine, non passò mai i 14 gradi. Avevamo avuto più caldo a 36° di latitudine. A 26° e

26° pure di latitudine girò il vento a O. e O. S. O., e durò così per due giorni: ma appena passato il tropico meridionale trovammo i veri alisei S. S. E. e S. E. Il dì 26 aprile vedemmo due bastimenti uno a N. O., e l'altro a N. E. Il primo ci parve essere la Neva, ne v'era fra noi chi ne dubitasse. Ma veleggiando noi assai più debolmente la perdemmo ben presto di vista (1).

Il dì 29 aprile avevamo fatto 360 gradi da levante a ponente partendo dal meridiano di Greenwich, io adunque cambiai il mio calcolo, ed avendo noi perduto un giorno chiamai primo maggio il dì seguente. Il

(1) Anche a bordo della Neva vari ufficiali aveano riconosciuto la Nadeshda, e dimostrato invano il desiderio di riunirsi a noi, come poi ho saputo arrivando a Cronstadt.

giorno 3 maggio a 6 ore di sera vedemmo l'isola di s. Elena a O. N. O. in distanza di 40 miglia. Ammainammo per quella notte, e ci trovammo a giorno a 20 miglia circa da terra. A 9 ore mandai a terra il tenente Lowenstern per annunciare il nostro arrivo al governatore, bordeggiando frattanto fino alle 11 con poche vele, e tenendogli poi dietro. A 12 ore e 1/2 gettammo l'ancora nella baia di s. Elena dopo un viaggio di 56 giorni dallo stretto della Sonda, e di 79 da Macao. Avevamo 13 braccia d'acqua. La seconda ancora fu portata a N. O.

Non trovammo ivi già la Neva, nè v'era in tutta la baia altro legno che un bastimento mercantile inglese. Avviene assai raramente, che quella rada sia così spoglia di bastimenti come lo era allora. Ci fu detto che

solo 24 ore prima era di lì partito il capitano inglese Popham con una squadra ragguardevole per la conquista di Buenos-Ayres, spedizione biasimata da molti fra gli abitanti dell'isola. Ci fu data inoltre anche la notizia della guerra scoppiata fra la Russia e la Francia.

Trovai nel governatore colonnello Patton un uomo assai gentile ed offizioso, che ci ricevè colla massima urbanità offrendoci tutto ciò, che era in suo potere. Egli diede ordine che l'equipaggio della Nadeshda fosse giornalmente provveduto di carne fresca, e si mostrò disposto a darci tutta quella quantità di farina di cui potessimo abbisognare. Era diminuita d'assai la nostra provvisione di biscotto, essendosi ora trovato tanto cattivo quello di Okotzk, che non era più possibile il darlo alla gente.

Ma era tale la scarsezza delle farine in quell'isola, che non se ne vendeva più a quelli abitanti, e ciò perchè la recente occupazione del Capo e la spedizione al Rio della Plata avevano vuotati affatto i magazzini. Mi fu dunque forza di aver riguardo a questa circostanza, sperando di poter far durare le nostre provvisioni fino a Kopenhagen.

Non conosco luogo migliore di s. Elena per provvedersi di quanto può occorrere dopo un lungo viaggio. La rada è perfettamente sicura, e più comoda in ogni tempo, che non la baia della Tavola, o quella di Simone al Capo di Buona Speranza. L'entrata è facilissima, purchè si avverta di tenersi vicino a terra, e nel salpare basta il tener l'ancora per trovarsi tosto in mare aperto. Vi si trova ogni sorta di viveri, e special-

mente civaie d'ottima qualità. Bastano due giorni o tre per far tutte le provviste ; vi si trovano porter , vini , specialmente vini di Madera in abbondanza , e così pure carne salata, piselli, burro , e perfino sartiami, e guarnimenti di vascello. Le disposizioni per far acqua, non possono essere migliori. Bastano 24 ore per fare tutta la provvisione d'acqua, ed in due giorni di tempo un vascello può mettersi in grado di continuare il suo viaggio. Per tutte queste ragioni merita s. Elena di essere preferita dai vascelli che tornano in Europa, al Capo di Buona Speranza dove le provvigioni si fanno con minor sicurezza, e con gran perdita di tempo. I prezzi delle derrate in s. Elena sono a dir vero assai care. Noi p. e. pagavamo 3 ghinee per una pecora di 18 a 20 libbre ,

per un sacco di patate di 100 libbre una ghinea, i polli e le anatre costavano mezza ghinea l'una, una dozzina d'ova una piastra, il resto in proporzione. I vascelli da guerra ed i bastimenti inglesi della Compagnia non pagano nulla, nè per ancoraggio, nè per fare acqua. I vascelli mercantili inglesi pagano 5 ghinee, i forestieri (1) pagano il doppio. Agli stranieri non è permesso l'escire dalla città, e consistendo questa in una sola contrada ne segue che per essi il passeggio è assai limitato; pel solito quest'ordine non è tenuto in rigorosa osservanza, spe-

(1) Mi fu detto per verità, che anche i vascelli da guerra forestieri pagavano questi stessi diritti, non appartenendo l'isola al governo, ma essendo essa una proprietà della Compagnia delle Indie; a me però non fu chiesto nulla.

cialmente in favore dei naturalisti o botanici ma ora per un accidente occorso era stato rimesso il regolamento in tutto il suo vigore. Un forestiero, che si spacciava per un botanico, ma che in realtà era un ingegnere, avea fatto qualche soggiorno nell'isola, e mentre andava prolungando sotto vari pretesti gli riuscì di rendersi accetto al governatore, e alla sua famiglia a segno che gli fu permesso di visitare anche l'interno dell'isola. Costui poi invece di far raccolta di semplici, avea fatto esattissimi disegni di tutte le fortificazioni, e batterie, ma la nave che lo riconduceva in Europa fu presa dagli Inglesi, e così fu scoperto l'inganno. Dopo questo caso il governatore osserva l'ordine datogli dalla Compagnia relativamente ai forestieri con maggior rigore di quello

che egli sarebbe disposto a fare. Parve almeno che gli dolesse di non poter permettere al dottore Tilesius di fare una escursione botanica nell'interno dell'isola. Egli però poche settimane prima aveva fatta una eccezione in favore di certo dottor Lichtenstein, che a tempo della conquista del Capo si era ivi rifugiato; ma questo dottor Lichtenstein era stato specialmente raccomandato dal generale Baird governatore del Capo e perciò ebbe il permesso di visitare tutta intera l'isola.

Le osservazioni giornaliere fatte a bordo dal dottore Horner diedero per la latitudine del nostro vascello all'ancora . . . . . 15° 54' 48" S.

Secondo l'andamento dei nostri orologi cambiato al Capo di Buona Speranza il n.°

indicava per la longitudine del nostro ancoraggio . . . . 5° 28' 30" O.

L'orologio di Pennington . . . . . 5° 34' 40" -

Il num. 1856. . . . . 5° 31' 15" -

La Longitudine vera siccome è determinata dal dottor Maskelgue, secondo la differenza meridiana del Capo data da Manson, e da Dixon è . . . . . 5° 49' 00" -

Secondo l'andamento dei nostri orologi stabilito in Canton dal dott. Horner il num. 128 segnava eguale 4 gradi 26 minuti 20, e il num. 1856 eguale 3 gradi 47 minuti 15 secondi. Dunque l'errore del num. 128 dopo l'intervallo di 3 mesi, nei quali avevamo cangiato più volte di temperatura, era eguale 1 grado

22 minuti 40 secondi. Fra il Capo e s. Elena, che è un viaggio di 14 giorni, si trovò nella stima del vascello un errore di 3 gradi 1/2 a ponente, provenuto da una corrente costante verso sud est. La somma di tutti gli errori verso ostro era eguale 1 grado 31 minuti. La variazione della bussola, secondo le osservazioni fatte ogni sera, durante il nostro soggiorno, con più serie di azimut, la di cui differenza massima arrivava dal 16 gradi 57 minuti 40 secondi fino a 17 gradi 28 minuti 00 secondi, importava per termine medio 17 gradi 18 minuti 10 secondi a ponente.

La nostra dimora in s. Elena durò quattro giorni, e ci sarebbe stata per ogni canto aggradevole se non ci avesse turbati un funesto non meno che impensato accidente. Il

secondo tenente del nostro vascello Golowatscheff, giovane di 26 anni, gentile, leggiadro, pieno di fuoco, e ottimo ufficiale di marina, si privò di vita. Un ora prima del fatto io l' avevo lasciato a bordo, in apparenza assai tranquillo. Ma appena giunto a terra m' intervenne, la notizia che egli s' era ucciso con un colpo di pistola; tornai sul momento alla nave, ma lo trovai già morto. Fino dalla prima nostra partenza dal Kamtscatka per il Giapone vidi in lui un gran cambiamento di modi, e di contegno, e ciò per cagione di male intelligenze, e di spiacevoli diverbi che ebbero luogo al principio del viaggio, e che raccontate ora non potrebbero avere il menomo interesse per chi che sia. Tutti i miei sforzi per guarirlo dalla sempre crescente sua malinconia furono inutili.

Che questa dovesse terminare con un suicidio e appunto sul termine del nostro viaggio, non vi fu certo nessuno sul vascello che lo pensasse. Io credeva che tornando in seno alla sua famiglia, e fra suoi amici egli guarirebbe dal suo male, che consisteva in un disordine d'immaginazione. Sulla nave non v'era modo di guarirlo, non essendo riuscito, nè a me malgrado tutti i riguardi, e tutto l'interessamento che non cessai di dimostrargli, nè a nessuno de' suoi compagni, di guadagnare la sua confidenza, ed essendo perciò andati a vuoto tutti i tentativi fatti per torto ai suoi sospetti, ed alla sua tetrazione. Il governatore lo fece seppellire con gli onori militari che convenivano al suo rango. Il predicante inglese Wilkinson ne fece i funerali senza nessuna difficoltà.

Quando ebbi la sicura notizia della guerra tra la Russia e la Francia, mi dolse tanto più che il capitano Lisianshoy non ostante il positivo mio ordine fosse passato da s. Elena senza fermarvisi mentre la reciproca nostra sicurezza avrebbe voluto, che stessimo uniti. I passaporti datici dal governo francese ci difendevano bensì dalle ostilità de' vascelli da guerra, ma non è da sperarsi, che i corsari si conformino sempre agli ordini del loro governo. Avendo io lasciato alcuni pezzi di cannone al Kamtscatka, esigeva la prudenza di rimpiazzarli se era possibile. Pregai il Governatore di assistermi in ciò, ed egli mi si offrì colla maggior cordialità. Egli si prese anzi la briga di visitare in persona tutti i suoi magazzini, e quando mi parve di aver trovato i pezzi del calibro che m'occorreva egli me

li cedè con tutte le loro appartenenze: ma dopo una visita più esatta si trovò che non poteano servire, e fummo costretti di partire con soli dodici cannoni. Trovandomi ora solo stimai bene di non passare pel canale d'Inghilterra nella direzione del quale sogliono per lo più incrociare i corsari francesi. Presi perciò, dopo aver girate le Azore, il mio corso dritto alla punta settentrionale della Scozia per arrivare al mar del Nord, passando nel canale che divide le isole Shetland dalle Orcadi. Poteva così farsi più lungo il viaggio, come lo fu infatti, ma nelle circostanze attuali mi parve prudente la scelta di questa via.

Il dì 8 alla mattina feci alzar l'ancora, ma non partii prima di sera per non ricusare l'invito del Governatore che mi volle a pranzo con

tutti i miei ufficiali. A mezzanotte fecimo vela da s. Elena, con un vento fresco sud sud est, il quale essendo calato poco dopo ci lasciò veder ancor l'isola nella mattina seguente finchè il tempo buio ce la nascose di nuovo. Nel nostro viaggio fino all'Equatore non ci occorse cosa degna d'esser notata.

Il giorno 19 maggio a 5 ore 1|2 di sera a 2 gradi 43 minuti di latitudine meridionale, ed a 20 gradi 35 min. di longitudine occidentale, vedemmo a nord nord-ouest in distanza di 12 a 15 miglia un strano fenomeno che disgraziatamente essendo troppo tarda l' ora non potemmo esaminare abbastanza lungamente onde poterne parlare con certezza. Una colonna di fumo, che sembrò arrivare all'altezza d'un vascello svanì ben presto, e comparve

poi di nuovo finchè si dissipò intieramente. Non era certo nè una tromba nè una nave incendiata, come lo credevano alcune persone a bordo. Il dott. Horner era di parere, che potesse essere un' eruzione vulcanica, o forse la formazione di qualche isola, se pure non era una mera apparenza prodotta dalla trascuraggine.

Il dì 21 maggio celebrammo la festa del protettore delle flotte Russe s. Nicola. In quest' istesso giorno a 3 ore dopo mezzogiorno ripassammo la linea a 22 gr. 18 min. 30 sec. di longitudine occidentale. Tornando in Europa non v'è discapito a passare la linea a questo grado di longitudine, e anche più a ponente. In un viaggio così lungo e specialmente in latitudine elevata alcuni gradi non fanno divario, ed insegnando l'esperienza, che a ponente i venti sono

freschi, e che a levante sono frequenti le bonaccie, egli è sempre un vantaggio importante quello di non fermarsi lungo tempo nelle mal sane regioni vicine all' Equatore. Io che ho contro di me le autorità sempre rispettabili del Daprès il quale non appena, che nel ritorno dalle Indie in Europa si tagli la linea troppo a ponente, ma credo che egli pensasse ad abbreviar la via più che alla salute dell' equipaggio. La corrente orientale fortissima, come è noto nella vicinanza della costa d' Africa, può servire, egli è vero ad accelerare il viaggio, ma l' avvicinarsi troppo a quella costa dove alternano i turbini e le bonaccie, deve necessariamente pregiudicare alla salute dei naviganti. Se poi questa corrente si stende all' ovest, fino al punto del corso era praticato da s. Elena all' Equatore,

non vorrei deciderne, non essendomi di ciò noto se non un esempio solo, oltre l'esperienza da noi fatta, siccome si vedrà nel mio trattato della corrente inserito in quest' opera.

Credo però, che questa corrente di levante si trovi sovente sebben non gagliarda tra il Capo e il 15.mo grado di longitudine occidentale. Il capitano Cook dice espressamente nel suo terzo viaggio che « quando un vascello passa la linea a 15, o 20 gradi all'oriente di s. Iago, cioè fral terzo, e l'ottavo grado di longitudine occidentale, si trova allora la corrente così forte verso levante, come può esserlo nel meridiano di s. Iago, e anche più a occidente, perchè quanto più uno s'avvicina alla costa d'Africa, tanto più s'espone alla forza della corrente orientale. Le navi dunque che passano la linea fra

i due limiti della corrente orientale, e occidentale, cioè fra gli 8, e i 12 gradi di longitudine occidentale non debbono trovare alcun notabile errore nella loro stima, per la seguita compensazione fralle due correnti opposte » come infatti fece egli stesso l'esperienza nel suo secondo viaggio (1).

La variazione della bussola, nel giorno del passaggio della linea, fu trovata per mezzo di una serie di buoni azimut, di mattina 12 gradi 8 minuti 45 seconde, e di sera 12 gradi 7 minuti 15 seconde a ponente. Nel 1795 il capitano Vancouver sotto la linea, e nel meridiano di 21 gradi 35 minuti la trovò = 9 gradi 20 min. a ponente. Queste os-

(1) V. Il terzo viaggio di Cook, edizione originale in 4. pag. 48 tom. I.

servazioni provano un aumento di 2 3/4 gradi nello spazio di 11 anni. Nel mio ritorno dalla China l'anno 1799 fu trovata in quelle acque la deviazione dell'ago = 11 gradi 53 m. e nel 1764 Nichelson sotto la linea a 20 gradi 40 minuti di longitudine la trovò = 7 gradi 46 minuti, prova che in questi mari ella va crescendo. Lo dimostrano tutte le osservazioni finora fatte, nè v'ha certo luogo ove possano farsi con maggiore esattezza per mare, che nelle regioni del monsone sud-est tral Capo di Buona Speranza, e l'Equatore ove il mare è perfettamente tranquillo, e sempre sereno il tempo. In s. Elena trovammo la variazione della bussola = 17 gradi 18 minuti 10 secondi, e nel 1764 secondo le osservazioni di Nicolson ella era = 11 gradi 38 min. Sapendosi che Nicolson voleva de-

durre la longitudine dalla deviazione dell' ago magnetico, si può essere certi che egli osservava con ogni possibile esattezza. Pare dunque che dalle osservazioni fatte nel 1764, e nel 1806 in s. Elena, e sotto la linea si possa dedurre che in questi 42 anni la variazione dell'ago sia cresciuta tra i 4 gradi 12 minuti, e i 5 gr. 40 m., vale a dire per termine medio circa 5°. Con tutto ciò in un' opera che serve d'istruzione per navigare alle Indie, e nel mare indiano (Oriental navigator or Eastindia Directions, ultima edizione del 1801) viene formalmente detto, che la deviazione dell'ago magnetico sotto l'Equatore è d'un grado circa più all'ovest di quello che lo fosse a tempo di Nichelson, dunque = 8 gradi e mezzo. Ora che non si deduce più la longitudine per mare dalla varia-

zione della bussola, come raccomandava di fare il Nicholson, questa inesattezza non può avere cattive conseguenze; v'ha però luogo a meravigliarsi, che in Inghilterra dove la nautica è giunta ad un sì alto grado di perfezione tanto in pratica quanto in teoria, si ristampino così tardi le ipotesi di Nicholson ed anche inesattamente. (The oriental navigator pag. 646-657.) Il consiglio di Nicholson di passar la linea a 6 gradi 30 minuti, e a 7 gradi 00 minuti di deviazione occidentale andando alle Indie, e a 8 gradi della deviazione meridionale tornando in Europa poteva esser buona 40 anni fa quando a pochi naviganti era noto il metodo di trovare le longitudini per mezzo delle osservazioni lunari, nè si commisero per un tratto di tempo gravi errori osservando questa regola, ma

già sulle coste d'Africa si troverebbe una deviazione di 7 gradi.

Il 22 maggio a 5 gradi di latitudine boreale e 23 di longitudine spirando un vento fresco dal Sud, si vide risplendere stranamente l'acqua del mare, nè mai in tutto il nostro viaggio l'avevamo veduta così lucente a segno che ne erano come illuminate le nostre vele e tutto il mare sembrava in fuoco. In questo stesso luogo anche il capitano Garnauld commandante il vascello il Gange nel 1792 avea veduto un fenomeno simile.

Solo al 29 maggio a 6 gradi 37 minuti N. cominciò a spirare il monsone N. E. fino a quel giorno avevamo sempre avuto quel medesimo cattivo tempo che si trova per solito nelle regioni intorno all'Equatore tra i limiti degli alisei N. E., e S. O.

tutte le nostre manovre, ed i nostri guernimenti erano talmente guasti che abbisognavano di continua riparatura; per fino le sarchie tanto degli alberi bassi, quanto di quelli di gabbia, e di pappafico cominciavano a farsi in pezzi. Se la stagione ci fosse stata meno favorevole, ci saremmo trovati di certo in grave imbarazzo. Anche il pennone dell'albero di mestra che già era stato rifatto al Kamtscatha si trovò danneggiato di nuovo. Il bravo nostro falegname vi rimediò alla meglio, ci voleva però molto riguardo per movere le vele sull'albero di mezzo. Del resto il nostro viaggio fu assai uniforme, e regolare. Durò costante e fresco il monsone da E. N. E., e E. q. N. Il nostro corso era N. q. O. e N. q. O. 1/2 O. Il 9 giugno passammo il tropico boreale a 36 gradi di longitudine. Era

annuvolato il cielo, e fresca l'aria. Benchè avessimo il sole quasi al zenit, pure non potevamo lagnarci del caldo, ben di rado arrivò il mercurio ai 20 gradi del termometro.

Ai 10 di giugno pei 25 gradi 30 minuti di latitudine e 37 gradi 26 minuti di longitudine perdemmo i venti alisei. Questa volta il passaggio ai venti variabili riuscì sommamente difficile. Per dieci giorni continui alternarono le bonacce con brezze leggieri da vari punti del compasso, e con forti onde che venivano dal nord. Finalmente il 20 giugno a 11 ore di sera si alzò un vento debole da S. O. che era stato preceduto da una bonaccia di tre giorni che può dirsi con verità che non si sentì spirare un soffio d'aria. Non si vide in quei tre giorni neppure una

nuvola. Il barometro non variò un momento dai 30 pollici 15 linee. Anche l'igrometro mostrò un grado fortissimo di siccità, cioè dai 35 ai 36 gradi. In questo tempo non abbiamo mai lasciato d' osservare mattina e sera la variazione della bussola. Sei serie di osservazioni azimutali che differivano da 12 gradi 21 minuti 40 seconde fino ai 14 gradi 04 minuti 10 secondi, e quattro d'amplitudini dai 12 gradi 07 minuti ai 13 gradi 53 minuti a 30 gr. 30 sec. di latitudine boreale, e 41 gradi di longitudine occidentale diedero per termine medio 13 gradi 00 minuti 15 seconde di deviazione a ponente.

Il 1 luglio a 46 gradi 55 minuti di latitudine e a 29 gradi 48 minuti di longitudine ci vedemmo innanzi sul far del giorno un vascello a tre alberi, che per tre ore con-

tinue non cessò mai dal manovrare, ora a levante, ora a ponente, ora animainando, ora sciogliendo le vele. Finalmente sulle dieci ore vedendo che noi continuavamo a tenere dritto il nostro rombo con fuora tutte le vele, cominciò a tenere il vento, e a due ore dopo mezzogiorno già l'avevamo perduto di vista. Era costui probabilmente un corsaro, che non sapendo per chi tenerci, stimò bene alla fine di non accostarsi.

Kerguelen nel suo viaggio al mare del nord pone l'isola di Rochall a 57 gr. 50 N. e a 16 gr. 00 minuti ouvest da Parigi, senza però addurre nessuna autorità per avvalorare questa stima. Egli anzi non aveva neppur veduta quest' isola nei due viaggi fatti nel 1767 e 1768. Sulla carta del mare Atlantico di Verdun e di Pingrè ella è segnata a 57 gradi 30

min. N. e 18 gr. 30 m. a O. da Parigi. Posto in sospetto da questa varietà di stime, avrei voluto vederla io stesso (1). Ma me lo impedì il vento contrario, e più la scarsa nostra provvisione di biscotto, onde dovetti affrettarmi per giugnere il più presto possibile al mare del nord.

Il dì 12 luglio a 59 gradi 40 min. di lat. e 9 gradi 21 min. di long. occid. parlammo con un corsaro in-

(1) Ho poi rilevato dai ragguagli del paese di Galles australe di Collins nel 1. tomo dell'edizione originale in 4. pag. 539, che l'isola di Rockall era stata veduta nel 1798, ai 16 di giugno da Raven capitano del vascello reale la Britannica nel suo ritorno da Botany Bay in Inghilterra. Egli stimò la posizione di quest'isola a 57 gradi 59 minuti N., e a 15 gradi 50 minuti O. Dunque la stima di Kerguelen varia da quest'ultima non più che di 9 minuti in latitudine e di 10 min. in longitudine.

glese partito 9 giorni prima da Londra. Il capitano che venne a bordo ci diede la notizia della guerra recentemente dichiarata trall'Inghilterra, e la Prussia, ragion per cui egli incrociava in quelle acque.

Il dì 16 luglio incontrammo la fregata inglese la Blanche, capitano Lavie, dal quale seppi, che già da alcune settimane erano state vedute in quei contorni tre fregate francesi che già aveano predati varii legni inglesi destinati per il Groenland, e che avutasi notizia che una di queste fregate incrociava in vicinanza delle Orcadi, era stata spedita la Blanche per andarne in traccia (1).

(1) Il giorno susseguente a quello del nostro incontro con la Blanche, questa trovò la fregata francese, e se ne impadronì dopo un ostinato combattimento.

Il dì 17 luglio di mattina vedemmo le Orcadi. Sul mezzogiorno avevamo il Moul-head dritto a sud-est 43 gradi, e Nonso-head a S. E. 14 gradi, al di là dell'isola Vestra. L'osservazione di quel giorno diede 59 gradi 43 minuti 46 secondi nord, e 3 gradi 26 minuti 30 secondi ovest. Nella mattina del 18 a 2 ore vedemmo l'isola Fulo a nord est 68 gradi, e alle 4 l'isola Fairhil a sud-est 60 gradi secondo la bussola, la di cui variazione fu trovata in quel giorno 27 gradi 30 min. 50 sec. a ponente. Il vento era debole, e alternava da sud-ovest, a sud sud-ovest, il perchè risolvei di prendere il canale tra Fairhill, e le isole Shetland. Sull'ora del mezzogiorno eravamo giunti in distanza di 10 miglia da Fairhill. Il centro dell' isola stava per l'appunto al vero nostro

levante, onde ci fu facile il determinare esattamente la latitudine. La giornata era serena, e l'orizzonte puro, onde poteansi misurare con ogni accuratezza le alture solari, e queste diedero 59 gradi 32 minuti 46 sec. per la latitudine dell' isola, che da Kerguelen fu stimata 59 gr. 27 min. 00 secondi « rèlation d'un « voyage dans la mer du nord par « M. de Kerguelen Tremare ec. Pa« ris 1771 pag. 151 ». La latitudine dell'isola Fulo che allora punto ci venne in vista a nord ovest 6 gradi la stimammo 60 gradi 06 minuti 00 secondi, e la longitudine 2 gradi 10 minuti 55 secondi ovest. Kerguelen avea trovato 60 gradi 03 minuti di latitudine.

Poco dopo mezzogiorno ci sorprese una bonaccia che durò tutto il resto della giornata. Gli abitanti dell'isola

Fairhill se ne approfittarono per portarci a bordo polli, pecore, pesci, e uova. Questa gente al vedere, vive ben miseramente, e ne fanno prova i cenci di cui sono coperti. Fairhill è un'isola alta, colle ripe scoscese; e dirupate, alle quali però si può accostarsi fino a mezzo tratto di gomena. Non poca meraviglia mi fece il sentire che su questo sterile, ed in apparenza inospito scoglio pure abitasse 250 persone. Tutti quelli che vedemmo aveano l'aria vegeta e fresca e se sono poveri, si vede però che non penuriano almeno di viveri sani, come lo dimostrava la provvisione che ce ne lasciarono.

Sulla maggior parte delle carte l'alta marea in tempo di luna nuova e piena nell'isola Fairhill è segnata a 10 ore, noi però trovammo che ella non poteva giugnere nel canale

tra Fairhil e l'isola di Shetland se non più tardi, e non mai prima delle 12 ore. I pescatori dicono 11 ore e mezzo. Il fiotto viene dal N. O. Il flusso dura un'ora più che non il riflusso, e pare di lui più forte. Il conoscere esattamente il tempo dell'alternare della marea in questo canale è cosa importante, perchè non abbadandovi, può facilmente accadere che nel momento appunto dell'alternare una bonaccia faccia derivare verso terra il bastimento. Il canale non ha più che venti miglia di larghezza, e la forza delle onde nelle sizigie è di 6 in 7 nodi. Venne in quella notte una bonaccia che durò anche il giorno seguente, e ci fece rimanere in vista delle isole di Fairhill, e di Sehtland. Il di 19 femmo un'osservazione che diede 69 gr. 46 minuti 56 secondi nord, e o gr.

39 minuti 41 secondi ovest. Shant Ney che è l'estremità australe di queste ultime ne stava a nord-ovest 74 gradi, Hangeliff l'estremità orientale a nord ovest 7 gradi e Fairhil, a sud-ovest 56 gradi. A 11 ore avevamo Hangeliff dritto al nord. La differenza meridiana tra Hangeliff e l'isola Fulo, che 24 ore prima ci stava a tramontana importa, secondo i nostri orologii 1 grado 11 minuti 30 sec. La longitudine dell'isola Fulo, secondo il num. 128 colla correzione fattavi è 2 gradi 15 minuti 55 sec. dunque quella del Capo Hangeliff sarà 0 gradi 55 minuti 25 secondi ovest. Secondo le osservazioni di Lord Mulgrave questo Capo è posto a 0 gradi 56 minuti 30 secondi («Voyage au pole boreal par le cap. Phips pag. 20). La differenza meridiana fra Hangeliff, e l'isola Fulo è stata

certamente determinata colla massima esattezza, ed è 7 minuti 1/2 maggiore di quello che lo indica la carta delle isole Shetland di Lowenhorn-Scant-Ness, secondo le nostre osservazioni è posta a 59 gradi 50 minuti 45 secondi N.

Il 22 luglio a 7 ore di sera incontrammo la corvetta inglese la Lince, cap. Marshall, e il dì 23 la fregata Quebec, cap. lord Faulkland. Questi mandò un ufficiale al nostro bordo, facendoci con somma gentilezza offerire quanto mai potesse abbisognarci dopo un sì lungo viaggio. S'ebbero da questa fregata le prime notizie della Neva, che circa otto giorni prima scortata da un cutter inglese avea fatto vela da Portsmouth per Cronstadt. A 6 ore di sera vedemmo le coste di Norvegia in distanza di 18 miglia. In quella notte

venne una calma che durò anche la mattina del giorno seguente, che era il dì 25. Sul mezzogiorno avevamo il Capo Derneus al N. O. 17 gr. e vedevamo al N. E. 28 gradi l'isola Malo colla torre bianca che la distingue. La latitudine nostra osservata era 57 gradi 42 minuti 40 secondi N. La minor distanza da terra 9 miglia. Il giorno seguente a 11 ore il Capo Derneus si vedeva a N. O. 14 gradi. Essendo esattamente conosciuta la longitudine di questo promontorio servì questa a correggere l'errore dei nostri orologi, il num. 128 sbagliava di 16 minuti a levante. A Hangeliff, secondo la stima di questo Capo l'avevamo trovata 15' troppo a levante.

I venti contrari, e le frequenti bonacce che trovammo nello Skagerrak, e nel Cattegat stancarono la nostra

pazienza, che nell' ardente brama che ci struggeva di por finalmente piede sul suolo europeo in vicinanza della nostra patria, troppo mal soffriva d'essere ora nuovamente messo alla prova. Il vento ci fu costantemente contrario, e solo il 2 agosto a 10 ore di mattina potemmo giugnere a dar fondo nella baia di Copenaghen. Anche a Helsingor fu trattenuta per due giorni dai venti contrari la Nadeshda, ed io perciò mi recai solo a Copenaghen per disporre quanto poteva occorrere ad accelerare la nostra partenza per Cronstadt. Il viaggio della China e Copenaghen avea durato cinque mesi e 24 giorni. In tutto questo tempo non eravamo mai stati fermi se non quattro giorni a s. Elena, ed anche colà solo una piccola parte dell' equipaggio avea potuto andare a terra. Ciononostante

tuttociò tutta la mia gente era perfettamente sana, e al nostro arrivo a Copenaghen non avevamo neppure un uomo sulla lista de' malati.

Mentre eravamo alla rada di Copenaghen fummo onorati d'una visita del principe Ferdinando Federigo di Danimarca, chè accompagnato dal suo aio il sig. Bardenfleth tenente di vascello, e dal ciambellano sig. Bulow venne a bordo in una lancia scoperta malgrado un vento de' più gagliardi. Io ricevei il principe con tutti gli onori dovuti al suo rango, e rimasi veramente colpito dell' amabilità sua non meno che della nobile, e libera maniera con cui lo tratta il suo aio. Questo principe si destina al servizio di mare, e perciò appunto gli era stato dato per aio il tenente Bardenfleth abile ufficiale, che ne farà certo un valente uomo di mare.

Il dì 6 agosto a 7 ore di mattina lasciammo Copenaghen, e dopo un viaggio straordinariamente lungo di 13 giorni arrivammo in fine felicemente alla rada di Cronstadt il dì 19 agosto, o sia il dì 7 vecchio stile dopo un' assenza di tre anni, e 12 giorni.

In questo tempo la Nadeshda non ha perduto neppure un uomo del suo equipaggio (1). Caso veramente raro in un viaggio di questa sorta, e di tanta durata. Egli è ben vero che la salute della mia gente era

(1) Solo il cuoco dell'inviato morì sul principio del viaggio a bordo della Nadeshda. La morte di quest'uomo già tisico dichiarato era ben da prevedersi, e fu gran torto quello di farlo imbarcare per un viaggio simile senza riguardo per la sua salute.

l'oggetto costante delle mie cure, e de' miei pensieri, e il piacere d'essere riuscito a mantenerla in buono stato non poteva essere superato se non da quello di ricondurre sani e salvi dopo un sì lungo e pericoloso viaggio, nel porto di Cronstadt e il vascello, e le persone che a me si erano affidate. È pure da notarsi, ed io ne fo qui l' osservazione con un vero piacere, e con sentita riconoscenza, mentre da quanto sono per dire emerge l'abilità, l'accorgimento, e la diligenza degli ufficiali che aveva meco. Egli è pure, dico, da notarsi, che la Nadeshda in tutto il viaggio non ha perduto nè un albero, nè un'antenna, nè un'ancora, e neppure una gomena, benchè più volte si sia trovata in caso di poterne perdere. Tutta la perdita che ella fece consiste in un ancorotto, e

una gomenetta. Queste andarono smarrite presso Nukahiva. Due battelli furono fracassati sulla coperta in tempo del tifone, e questi con un pennone di pevrocchetto, e pochi capi di sartiame sono le sole cose che vennero rifatte di nuovo.

INDICE

DEI CAPITOLI CONTENUTI NEL PRESENTE VOLUME.

Capitolo XXVI.

Speculazione degli Americani. Mercanzie che dovrebbero essere portate da Canton in Russia. Regolamento organico dell'Hong in Canton. Abusi dell' Hoppoo o direttore delle dogane. Progetto per l'amplia-

zione del commercio russo in Canton. Prezzi delle merci e dei viveri. Risposte a varie domande del cons. Wurst relative al governo chinese. 5

Capitolo XXVII.

Navigazione pel mare della China. Partenza dei due vascelli. Della longitudine di Poolo Wawoor di Macao, della grande Isola de' Ladroni e dell'Isola Potoe. Pure di vari Navigatori Inglesi per la correzione dell'idografia del mare della China. Passiamo avanti Poolo Sapata, di notte. Dello Scoglio Andrada, e del basso fondo Middelburg, vediamo Poolo Wawoor.

Correzione dei nostri Orologi secondo la longitudine di quell'isola. Passiamo per lo stretto Gaspar. Stima cronometrica della longitudine dell'isola del nord. La Nadeshda passa nello stretto della Sonda per il Canale di Zulphen. Vantaggi di questo passaggio sopra il Canale di Bantam. La Nadeshda si mette all'ancora tralle Isole Cracotoa, e Tamarin. Stima della longitudine di Cracotoa, e dell'isola dei Principi. Bonaccia e pericolo all'imboccatura della Sonda. Carte dello Stretto della Sonda fallaci. 58

Capitolo XXVIII.

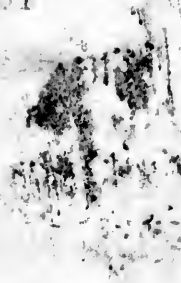
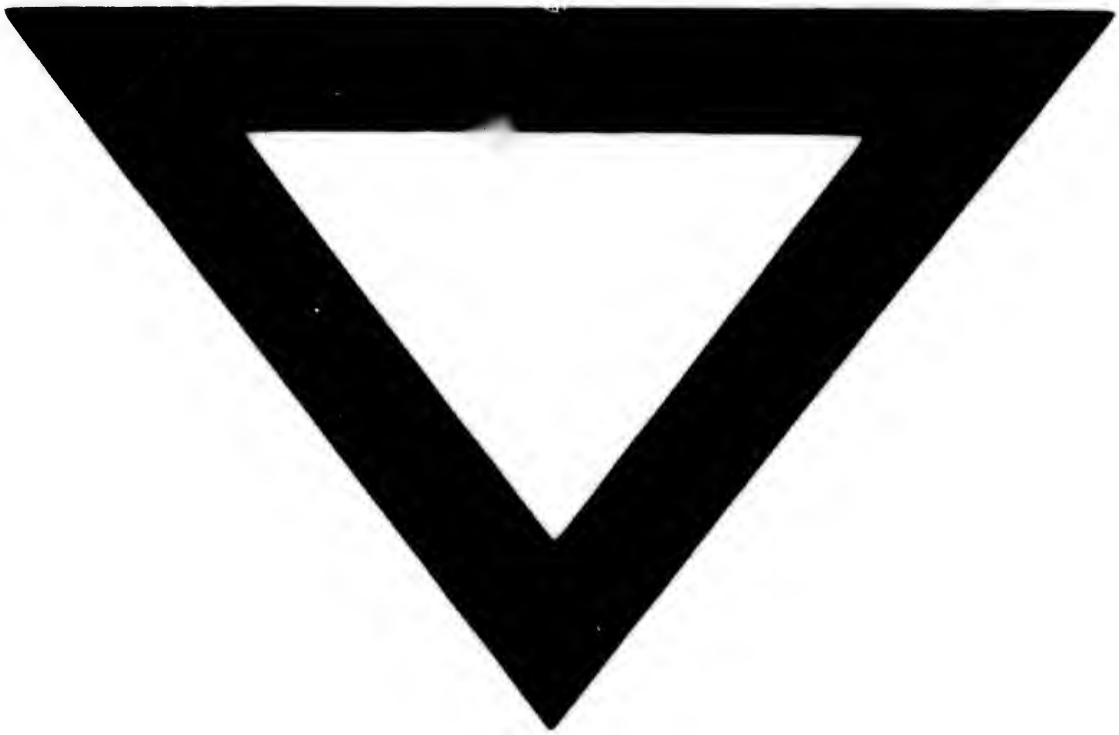
Viaggio dalla stretto della Sonda fino all'arrivo della Nadeshda in

Cronstad. La Nadeshda, e la Neva abbandonano le coste di Java. Le isole di Natale. Passiamo il tropico meridionale. Errore dei cronometri. Separazione della Neva. La Nadeshda raddoppia il capo di Buona Speranza. Arrivo in s. Elena. Non vi troviamo la Neva. Osservazioni sopra s. Elena. Gli stranieri non vi sono ammessi. Ragioni per cui era stato di recente rinnovato quest'ordine. Funesto accidente a bordo della Nadeshda. Partenza di s. Elena. Sul passaggio della linea equinoziale tornando dall'America. Parere del Daprès e del cap. Cook. Variazione della bussola sotto l'equatore, e confronto con osservazioni precedenti. Regola di Nicholson per

tagliare la linea. Monsone N. E. Passiamo il tropico settentrionale. Perdiamo poco dopo i venti alisei. Rombo verso la punta settentrionale della Scozia. Della posizione della isola Rockall. Orcadi, e isole di Sethland. Passaggio fra queste isole. Posizione delle isole Fulo, Fairkill, e del capo Kangiliff. Piccolo errore dei nostri orologi secondo la longitudine di questo promontorio stimato da lord Mulgrave. Incontriamo nel mare del nord una fregata, e una corvetta inglese. Ci vien detto che la Neva era già partita dall'Inghilterra per Kronstad scortata da un brich inglese. Vediamo le coste di Norvegia. Arrivo in Copenhagen. Il principe Ferdi-

nando di Danimarca a bordo della Nadeshda. Partenza da Copenhagen. Arrivo in Cronstadt il 19 agosto 1806. . . 107

FINE.



CON PERMISSIONE.