

Добрый день, коллеги!

Тема сегодняшней лекции – «Касато Мару», русский корабль и японская миграция в Бразилию. Это формальное название нашей лекции.

На самом деле мы в нашей лекции коснемся истории, когда корабль, как символ цивилизации, связывает совершенно отдаленные части различных стран и является теми скрепами, которые объединяют народы в одном историческом процессе. Все эти исследования касательно «Касато Мару», являются частью такого научного направления, как морское и подводное культурное наследие.

Мы знаем, что люди с древнейших времен начали осваивать берега рек и морей. По берегам великих рек сложились великие речные цивилизации. Мы знаем цивилизации на реке Нил, на реках Тигр и Евфрат, Хуанхэ и Янцзы и так далее. В какой-то момент люди научились делать современные суда, сюда и перешли к мореплаванию, и уже из плавания между двумя точками на одной реке, они стали использовать суда для того, чтобы путешествовать по всему миру от порта к порту, и начиная с 15-16 века, весь мир был пронизан новыми связями, началась эпоха великих географических открытий, и с этого момента возникла международная морская торговля, которая существенно изменила культурный, политический, экономический ландшафт на нашей планете.

Кроме этого, люди постоянно совершенствовали конструкции судов, и как вы наверно знаете, самым сложным предметом или сооружением в любой цивилизации были суда.

Суда являлись вершиной человеческой инженерной мысли, суда были теми посланцами народов, которые доставляли новые идеи, новые товары, какие-то традиции. Судно вообще как символ является местом где можно, так сказать, спастись во время наводнения или во время каких-то там бурь и так далее. Ковчегом. Судно является крайне важным и с точки зрения исследования тех моментов, или тех отрезков истории, во время которых оно было сделано и во время которых оно существовало. Среднее время жизни судна примерно 30-40 лет, и те суда, которые в силу тех или иных причин оказывались на дне морей и океанов, являются источником огромной и очень важной информации для исследователей, поскольку они сохраняют, являются капсулой времени и сохраняют ту историю, которая была связана с цивилизациями, странами, к которым относились эти суда.

Вот одним из таких судов, таких проявлений в сложной первой половине XX века являлось судно «Касадо Мару». Это судно, которое было известно и в истории и русского флота, и в истории судоходства Японии, а для бразильцев оно стало символом массового переселения японцев, которые нашли в Бразилии новую родину и являлось таким судном надежды, которое перевозило их из одной страны в другую, где они надеялись реализовывать новые надежды, получить какие-то новые впечатления, новую жизнь.

Судно было построено в 1900 году. Мы в сегодняшней лекции рассмотрим этапы становления, истории этого судна. Удивимся, насколько это судно, каждая из этих этапов отличалась от другого и узнаем много новых сведений, которые касались каждого из этих этапов, как в России, так и в Японии и в Бразилии тоже. Судно на сегодняшний день находится на дне, недалеко от Охотоморского побережья Камчатки и на сегодняшний день оно с точки зрения ЮНЕСКО является объектом всемирного культурного наследия. В свое время, около десяти лет назад, появилась идея провести исследование судна «Касато Мару», подводное исследование для того, чтобы его изучить и часть из артефактов, которые можно было бы поднять с глубины, отвезти в Бразилию для того,

чтобы разместить в музее японской эмиграции в Бразилию. Я являлся человеком, который со своими товарищами делали проект такой экспедиции и делали проект научной подготовки музейных будущих предметов для того, чтобы они в целостности и сохранности достигли, в общем-то, Бразилии. В этой лекции мы вам расскажем и о том, как мы планировали изучать это судно, что мы планировали делать и для чего мы собирались консервировать и реставрировать часть предметов, поднятых с морского дна.

Надеюсь, что вот эта интереснейшая история, которую вы услышали в сегодняшней лекции, будет полезна для вас и что эта идея, которая была в свое время озвучена и подготовлена, все же будет реализована и, возможно, в будущем университетская среда Бразилии и России найдет способ организовать такую экспедицию и задуманные в 2016 году будут реализованы в ближайшем будущем.

Bom dia, colegas!

O tema da palestra de hoje é o "Kasato Maru", um navio russo e a migração japonesa para o Brasil. Este é o título formal da nossa apresentação.

Na verdade, em nossa palestra, abordaremos a história em que um navio, como símbolo da civilização, conecta partes extremamente distantes de diferentes países e serve como um elo que une povos em um mesmo processo histórico. Todas essas pesquisas relacionadas ao "Kasato Maru" fazem parte de um campo científico conhecido como patrimônio cultural marítimo e subaquático.

Sabemos que, desde os tempos mais antigos, os seres humanos começaram a se estabelecer às margens de rios e mares. Nas margens dos grandes rios, surgiram grandes civilizações fluviais. Conhecemos as civilizações do rio Nilo, dos rios Tigre e Eufrates, do Huang He e do Yangtzé, entre outros. Em certo momento, as pessoas aprenderam a construir embarcações modernas, evoluindo para a navegação marítima. Assim, deixaram de viajar apenas entre dois pontos de um mesmo rio e passaram a utilizar navios para percorrer o mundo, de porto em porto. A partir dos séculos XV e XVI, o mundo foi interligado por novas conexões, iniciando-se a era das Grandes Navegações. Foi nesse período que surgiu o comércio marítimo internacional, o qual transformou profundamente o cenário cultural, político e econômico do nosso planeta.

Além disso, as pessoas continuaram a aperfeiçoar as estruturas dos navios. E, como vocês devem saber, em qualquer civilização, o objeto ou construção mais complexa eram justamente os navios.

Os navios representavam o ápice do pensamento engenhoso humano. Eram mensageiros dos povos, levando novas ideias, mercadorias e tradições. Simbolicamente, um navio também pode ser visto como um local de refúgio durante enchentes ou tempestades—uma espécie de "arca". Do ponto de vista da pesquisa histórica, os navios são extremamente importantes, pois revelam informações sobre a época em que foram construídos e sobre os períodos em que estiveram em atividade. A vida útil média de um navio gira em torno de 30 a 40 anos, e aqueles que, por algum motivo, acabaram no fundo dos mares e oceanos, tornam-se fontes valiosíssimas de informação para os pesquisadores. Eles funcionam como cápsulas do tempo, preservando a história das civilizações e países aos quais pertenciam.

Um desses navios, que marcou a complexa primeira metade do século XX, foi o "Kasato Maru". Essa embarcação tem seu lugar tanto na história da marinha russa quanto na história da navegação japonesa. Para os brasileiros, tornou-se um símbolo da migração em massa de japoneses que encontraram no Brasil uma nova pátria. Foi um navio da esperança, transportando-

os de um país para outro, onde almejavam realizar novos sonhos, viver novas experiências e recomeçar suas vidas.

O navio foi construído em 1900. Na palestra de hoje, exploraremos as diferentes fases de sua história. Ficaremos surpresos ao ver como cada etapa da trajetória desse navio foi única e descobriremos muitas informações novas relacionadas a esses períodos, tanto na Rússia quanto no Japão e no Brasil. Atualmente, o navio está submerso, próximo à costa do Mar de Okhotsk, na península de Kamchatka, e, segundo a UNESCO, é considerado um patrimônio cultural mundial.

Há cerca de dez anos, surgiu a ideia de realizar uma pesquisa subaquática no "Kasato Maru" para estudá-lo e resgatar parte de seus artefatos, que poderiam ser levados ao Brasil para serem exibidos no Museu da Imigração Japonesa. Eu fui uma das pessoas que, junto com meus colegas, elaborou o projeto dessa expedição e planejou a preparação científica dos futuros itens museológicos, garantindo que chegassem ao Brasil em perfeito estado. Nesta palestra, também contaremos como planejávamos estudar o navio, quais eram nossos objetivos e por que pretendíamos conservar e restaurar alguns dos objetos recuperados do fundo do mar.

Espero que esta história fascinante, que vocês ouvirão hoje, seja útil para todos. E que essa ideia, que foi proposta e preparada no passado, possa finalmente ser realizada. Talvez, no futuro, a comunidade acadêmica do Brasil e da Rússia encontre uma maneira de organizar essa expedição, e os planos concebidos em 2016 sejam concretizados em breve.

## I. Рождение: «Потоси» и начало пути

Наша история начинается в 1899 году, когда британская судоходная компания Pacific Steam Navigation Company заказала на верфи Swan Hunter & Wigham Richardson в Ньюкасле-на-Тайне, что на севере Англии, два парохода. Один из них, под заводским номером 362, был заложен 1 сентября 1899 года и спущен на воду 13 июня 1900 года под именем «Потоси».

Название было выбрано женой одного из управляющих PSNC: Потоси — это город в Боливии, расположенный на высоте более 4000 метров над уровнем моря. Он известен огромным серебряным рудником Серро-Рико, где за столетия добычи погибло, по некоторым оценкам, свыше 8 миллионов индейцев и африканских рабов. Ирония судьбы заключалась в том что именно отказ от рабского труда в Бразилии сформировал потребность в рабочих руках, создав возможности для японских переселенцев.

Однако судно так и не попало на планируемый маршрут между Ливерпулем и Вальпараисо. Из-за падения спроса на перевозки компания решает продать его — здесь открывается новая глава его истории.

## I. Nascimento: O "Potosi" e o Começo da Jornada

Nossa história começa em 1899, quando a companhia marítima britânica **Pacific Steam Navigation Company (PSNC)** encomendou ao estaleiro **Swan Hunter & Wigham Richardson**, em Newcastle upon Tyne, no norte da Inglaterra, a construção de dois navios a vapor. Um deles, com o número de construção **362**, teve sua quilha batida em **1º de setembro de 1899** e foi lançado ao mar em **13 de junho de 1900**, recebendo o nome de "**Potosi**".

O nome foi escolhido pela esposa de um dos diretores da PSNC: **Potosi** é uma cidade na Bolívia, situada a mais de **4.000 metros de altitude**, famosa por suas minas de prata no **Cerro Rico**. Ao longo dos séculos, estima-se que mais de **8 milhões de indígenas e escravos africanos** tenham morrido explorando essas minas. A ironia do destino é que foi justamente o **fim do trabalho escravo no Brasil** que criou a demanda por mão de obra, abrindo caminho para a imigração japonesa.

No entanto, o navio nunca chegou a operar na rota planejada entre **Liverpool e Valparaíso**. Com a queda na demanda por transporte, a empresa decidiu vendê-lo — e assim começou um novo capítulo de sua história.

## II. Служба в России: «Казань»

В 1900 году Российская империя нуждалась в переброске на дальний восток людей и ресурсов для подавления Ихэтуаньского восстания, или, как его ещё называют, восстания боксёров в Китае. Транссибирская железная дорога еще не была построена и империи нужны были транспорты, но собственных кораблей Добровольного флота не хватало. Правительство приняло решение закупить дополнительные суда. Первоначально планировалось купить четыре, но из-за высокой стоимости ограничились лишь строящимся в Англии «Потоси».

Судно было приобретено министерством финансов за 110 000 фунтов стерлингов, что соответствовало примерно 1,15 миллиону рублей того времени. Чтобы облегчить финансовое бремя, министр финансов предложил передать его Добровольному флоту под кредит на 15 лет. Так судно стало частью российского флота и получило новое имя — «Казань».

Добровольный флот — это компания под государственным управлением созданная в 1878 году, которая в мирное время занималась торговыми перевозками, а в случае войны суда которой могли быть переоборудованы в военные транспорты. После покупки «Казань» была модернизирована на верфи. Первоначально на его борту предполагалось размещать 13 пассажиров 1-го класса и 2921 — палубных. Но после проведенного на верфи переоборудования в войсковой транспорт его вместимость увеличилась.

Приёмка состоялась 25 августа 1900 года, а 17 сентября судно вышло в свой первый рейс — из Ньюкасла в Одессу, куда и прибыло 29 сентября под командованием капитана Николая Владимировича Смельского. После завершения доработок в Одессе, «Казань» отправилась в рейс по маршруту: Одесса – Нагасаки – Владивосток, протяжённостью 10 000 морских миль.

## II. Serviço na Rússia: "Kazan"

Em 1900, o Império Russo precisava transportar tropas e recursos para o Extremo Oriente a fim de suprimir a Revolta dos Boxers (também conhecida como Rebelião dos Yihetuan) na China. A Ferrovia Transiberiana ainda não estava concluída, e o império necessitava de navios de transporte — porém, a frota da Companhia Voluntária da Marinha Mercante (Добровольный флот) era insuficiente. O governo decidiu, então, adquirir embarcações adicionais. Inicialmente, planejava-se comprar quatro navios, mas, devido ao alto custo, limitaram-se a apenas um: o "Potosi", que já estava em construção na Inglaterra.

O navio foi adquirido pelo Ministério das Finanças por 110 mil libras esterlinas (equivalente a aproximadamente 1,15 milhão de rublos da época). Para aliviar o custo, o ministro propôs transferi-lo para a Companhia Voluntária sob um empréstimo de 15 anos. Assim, a embarcação foi integrada à frota russa e rebatizada como "Kazan".

A Companhia Voluntária era uma empresa estatal criada em 1878 que, em tempos de paz, realizava transporte comercial, mas, em caso de guerra, seus navios podiam ser convertidos em transporte militar. Após a compra, o "Kazan" passou por modernizações no estaleiro. Originalmente, ele tinha capacidade para 13 passageiros de 1ª classe e 2.921 passageiros no convés, mas, após a reforma para transporte de tropas, sua capacidade aumentou.

A entrega oficial ocorreu em 25 de agosto de 1900, e, em 17 de setembro, o navio partiu em sua primeira viagem — de Newcastle até Odessa, onde chegou em 29 de setembro, sob o comando do Capitão Nikolai Vladimirovich Smelsky. Após ajustes finais em Odessa, o "Kazan" iniciou uma rota de 10 mil milhas náuticas, seguindo o trajeto: Odessa → Nagasaki → Vladivostok.

### III. Русско-японская война и госпитальное судно

В апреле 1903 года торговое судно «Казань» было мобилизовано в качестве вспомогательного судна Тихоокеанского флота. «Казань» прибыл в Порт-Артур 3 февраля 1904 года с солдатами на борту, и находился там когда началась русско-японская война.

9 февраля Японией были атакованы русские корабли у Порт-Артура. «Казань», стоявший на якоре в Восточном порту, получил одно попадание, но снаряд не взорвался. Возник пожар, не нанесший, однако, существенного вреда.

По указанию наместника Его Императорского Величества на Дальнем Востоке, адмирала Алексеева транспорт «Казань» был 18.07.1904 г. переклассифицирован в плавучий госпиталь. Командиром «Казани» назначили лейтенанта Сергея Яковлевича Миллера. В одном приказе с ним был назван и главный врач госпитального судна Михаил Семенович Инкендикер (1861 г.р., лекарь с 1888 г., вольнопрактикующий). Экипаж состоял из 72 человек. На военно-госпитальном судне "Казань" было развернуто 300 мест. Оно предназначалось для больных, но кроме 1177 больных за время войны было принято 180 раненых. Умерло 26 больных (2,04%), главным образом от дизентерии. Штат судна составляли: 2 врача, 9 фельдшеров, 7 сестер милосердия, 9 санитаров, 48 служителей, 5 прачек и 20 матросов. «Казань» был переоборудован в плавучий госпиталь в соответствии с Женевской и Гаагской конвенциями.

В донесении от 26 июня 1904 г. Наместник Императора на Дальнем Востоке адмирал Е. Алексеев писал в Петербург:

«... до готовности морского госпиталя пароход «Казань» уже был приспособлен средствами порта и эскадры в помощь Артурскому портовому береговому лазарету. После сражения под Кинчжоу потребовалось обратиться в лазарет пароход «Казань» и разоружить транспорт «Ангара».

13 августа эсминец «Асагири» атаковал и повредил «Казань» во время стоянки на якоре у входа в гавань.

С конца сентября 1904 г. весь Порт-Артур, стал подвергаться особенно жестокому обстрелу, поэтому 21 сентября госпиталь с госпитального судна Монголия перенесли на берег, в Новый город. Главное помещение разместилось в срочно переоборудованном доме гражданского управления Порт-Артура, аптека же — во флигеле стоящего рядом ресторана “Звездочка”.

1 ноября госпитальному судну «Казань» было приказано прекратить работу «по случаю попадания в него неприятельских снарядов». Двумя днями позднее госпитальное судно было расформировано и на его борту остался минимальный экипаж для несения вахтенной службы.

Из воспоминаний сестры милосердия Ольги Александровны фон Баумгартнер и провизора аптеки госпитального судна «Монголия» Михаила Семеновича Фейгельсона известно, что в начале декабря 1904 г. помещения госпиталя Нового городка стали подвергаться обстрелу со стороны японских войск, вызвав гибель персонала и пациентов. Стало ясно, что госпиталь нужно срочно эвакуировать в более безопасное место, на воду. “Монголия” уже не вмещала всех раненых, и отряд получил в распоряжение пароход Добровольного флота “Казань”, довольно удачно приспособленный для медицинских нужд, в том числе для размещения аптеки. Под страшным обстрелом 26 декабря 1904 г. госпиталь перебрался на “Казань”.

30 декабря бот под парусами с парохода «Казань» под руководством капитана 2 ранга Е. П. Елисеева, предприняв отчаянную попытку совершил переход в Чифу для оповещения о состоянии дел в Порт-Артуре.

2 января 1905 года перед сдачей Порт-Артура японским войскам «Казань» была затоплена на мелководье.

### III. A Guerra Russo-Japonesa e o Navio-Hospital

Em abril de 1903, o navio mercante "Kazan" foi mobilizado como navio auxiliar da Frota do Pacífico. Ele chegou a Port Arthur em 3 de fevereiro de 1904, transportando soldados, e estava lá quando a Guerra Russo-Japonesa começou.

Em 9 de fevereiro, os japoneses atacaram os navios russos em Port Arthur. O "Kazan", ancorado no porto oriental, foi atingido por um projétil, mas este não explodiu. Houve um incêndio, mas sem causar danos graves.

Por ordem do Vice-Rei do Extremo Oriente, o almirante Alekseev, o transporte "Kazan" foi reclassificado como navio-hospital flutuante em 18 de julho de 1904. O tenente Sergei Yakovlevich Miller foi nomeado seu comandante, e o médico-chefe do navio-hospital era Mikhail Semenovich Inkendiker (nascido em 1861, formado em medicina em 1888, atuando como clínico geral). A tripulação era composta por 72 homens. O navio-hospital "Kazan" tinha capacidade para 300 pacientes, destinados principalmente a doentes, mas, durante a guerra, também recebeu 180 feridos. 26 pacientes morreram (2,04%), principalmente de disenteria. O pessoal médico incluía: 2 médicos; 9 enfermeiros; 7 irmãs de caridade; 9 atendentes; 48 auxiliares; 5 lavadeiras; 20 marinheiros.

O "Kazan" foi adaptado como navio-hospital de acordo com as Convenções de Genebra e Haia.

Em um relatório de 26 de junho de 1904, o almirante Alekseev escreveu a São Petersburgo:

*"...Antes da conclusão do hospital marítimo, o navio 'Kazan' já havia sido adaptado com recursos do porto e da esquadra para auxiliar o hospital terrestre de Port Arthur. Após a Batalha de Nanshan, foi necessário converter o 'Kazan' em hospital e desarmar o transporte 'Angara'...."*

Em 13 de agosto, o contratorpedeiro japonês "Asagiri" atacou e danificou o "Kazan" enquanto este estava ancorado na entrada do porto.

A partir do final de setembro de 1904, Port Arthur passou a sofrer bombardeios intensos, e, em 21 de setembro, o hospital do navio "Mongólia" foi transferido para terra firme, no Novo Bairro da Cidade. A ala principal foi instalada em um prédio administrativo adaptado às pressas, enquanto a farmácia funcionou em um anexo do restaurante "Zvezdochka".

Em 1º de novembro, o navio-hospital "Kazan" foi ordenado a encerrar suas operações devido a novos impactos de projéteis inimigos. Dois dias depois, o hospital foi desativado, restando apenas uma tripulação mínima para serviço de vigia.

De acordo com relatos da enfermeira Olga Alexandrovna von Baumgartner e do farmacêutico Mikhail Semenovitch Feigelson, no início de dezembro de 1904, o hospital no Novo Bairro começou a ser atingido por artilharia japonesa, matando pacientes e funcionários. Tornou-se urgente evacuar para um local mais seguro — de volta para a água. A "Mongólia" já não tinha espaço, e o "Kazan" foi reativado como hospital, incluindo uma farmácia improvisada. Sob fogo pesado, em 26 de dezembro, o hospital foi transferido para o "Kazan".

Em 30 de dezembro, um barco a vela do "Kazan", comandado pelo capitão Yevgeny Petrovich Eliseev, fez uma arriscada viagem até Chefoo para informar sobre a situação em Port Arthur.

Finalmente, em 2 de janeiro de 1905, antes da rendição de Port Arthur, o "Kazan" foi afundado em águas rasas para evitar sua captura pelos japoneses.

#### **IV. Переход к Японии: рождение «Касато Мару»**

После падения Порт-Артура японский флот, руководствуясь приказом об упразднении госпитальных судов, решил объявить «Казань» военной добычей. 12 мая завершились работы по подъему судна, «Казань» посетили японцы и заявили, что они забирают судно в качестве военной добычи. В тот же день судно было зарегистрировано как японское.

3 июня 1905 года он и стал транспортным судном, принадлежащим военно-морскому округу Куре Императорского флота Японии и был переименован в «Касато Мару».

Это название происходит от острова Касадо, расположенного в городе Кудамацу в префектуре Ямагути, недалеко от Внутреннего Японского моря.

8 июня корабль покинул Порт-Артур под руководством лейтенант-командера Матакитиро Хасимото. Пройдя через Далянь и Сасебо, 21 июня корабль прибыл в Куре, где прошел ремонт и был мобилизован в военно-морской флот с 15 августа 1905 года. Тогда же был подписан контракт с Mitsui & Co. на перевозку солдат в процессе демобилизации Маньчжурской армии.

Он совершил не менее шести круговых рейсов между Далянem и Удзиной (Хиросима) в период с декабря по июль 1906 года.

В следующем, 1906 году, корабль был освобожден от военной реквизиции и возвращен Министерству военно-морского флота.

Из-за высоких расходов на техническое обслуживание Императорский флот Японии решил сдать «Касато Мару» вместе с другим захваченным госпитальным судном - «Касуно-Мару»(бывший Орел), в аренду гражданским лицам.

17 июля Токуо Кисен предложил платить ежемесячную арендную плату в размере чуть более 4200 иен за «Касато Мару» и чуть более 500 иен за «Касуно Мару».

#### **IV. Transição para o Japão: O Nascimento do "Kasato Maru"**

Após a queda de Port Arthur, a marinha japonesa, seguindo uma ordem para desativar navios-hospital, decidiu declarar o "Kazan" como presa de guerra. Em 12 de maio, os trabalhos de reflutuação foram concluídos, e os japoneses assumiram o navio, registrando-o oficialmente como propriedade japonesa no mesmo dia.

Em 3 de junho de 1905, o navio foi incorporado como transporte militar pertencente ao Distrito Naval de Kure da Marinha Imperial Japonesa e rebatizado como "Kasato Maru".

O nome "Kasato" vem da Ilha Kasado, localizada na cidade de Kudamatsu, na província de Yamaguchi, próxima ao Mar Interior de Seto.

Em 8 de junho, o navio partiu de Port Arthur sob o comando do tenente-comandante Matakichiro Hashimoto. Passando por Dalian e Sasebo, chegou a Kure em 21 de junho, onde passou por reparos e foi oficialmente mobilizado pela marinha em 15 de agosto de 1905. Nesse mesmo período, foi firmado um contrato com a Mitsui & Co. para transportar soldados em processo de desmobilização do Exército da Manchúria.

Entre dezembro de 1905 e julho de 1906, o navio realizou pelo menos seis viagens de ida e volta entre Dalian e Ujina (Hiroshima).

No ano seguinte (1906), o navio foi liberado do serviço militar e devolvido ao Ministério da Marinha.

Devido aos altos custos de manutenção, a Marinha Imperial Japonesa decidiu alugar o "Kasato Maru", junto com outro navio-hospital capturado — o "Kasuno Maru" (ex-" Águia") — para uso civil.

Em 17 de julho, a Tokyo Kisen ofereceu pagar um aluguel mensal de pouco mais de 4.200 ienes pelo "Kasato Maru" e pouco mais de 500 ienes pelo "Kasuno Maru".

#### **V. Корабль иммиграции: Начало**

После того, как судно «Касато Мару» было принято компанией Тоюо Кисен, оно перевозило китайских иммигрантов из Нагасаки в Гонконг, а затем подбирало в Кобе японских иммигрантов, направлявшихся на Гавайи.

26 августа корабль отплыл из Кобе с 646 гавайскими иммигрантами на борту. Это был первый рейс иммигрантского корабля.

В своем следующем рейсе «Касато Мару» направился в Гонконг, а затем 5 января 1907 года покинул Иокогаму, перевозя 452 иммигранта из Morioka Shokai и Meiji Emigrant Limited Partnership Company, направлявшихся в Перу. Неизвестно, были ли на борту в то время китайские иммигранты. «Касато Мару» прибыл в Кальяо 8 февраля. Затем они прошли через Серро-Асуль и 26 февраля прибыли в Моэндо. Из Кальяо произошел побег иммигрантов. Шестерым удалось сбежать, а трое спрятались на обратном пути на «Касато Мару» и вернулись в Японию.

Вернувшись в Японию через Гонолулу, 8 мая «Касато Мару» вышел из Кобе в Гонконг, перевозя 782 китайских иммигранта династии Цин и 3000 тонн риса. 4 июня судно вышло из Иокогамы в Салина-Крус, Мексика, на борту находились 276 мексиканских иммигрантов. «Касато Мару» направился прямо в Салина-Крус, а затем в Перу.

Следующий рейс, отправленный из Иокогамы 23 октября 1907 года, перевез 294 эмигранта из Восточной эмиграционной компании и эмиграционной компании Кумамото. Судно Kasato Maru направилось в Салина-Крус и прибыло туда в конце ноября, но семь человек не смогли сойти на берег из-за трахомы. Затем «Касато Мару» отплыл в Перу, Чили и вернулся в Японию через Гавайи.

В Японии ко второй половине XIX века наблюдалось сильное перенаселение, в результате с 1880-х годов японское правительство стало заключать договоры с мировыми правительствами о размещении иммигрантов.

## **V. O Navio da Imigração: O Começo**

Depois que o Kasato Maru foi adquirido pela Toyo Kisen, ele transportou imigrantes chineses de Nagasaki para Hong Kong e depois pegou imigrantes japoneses em Kobe com destino ao Havaí.

Em 26 de agosto, o navio partiu de Kobe com 646 imigrantes havaianos a bordo. Esta foi a primeira viagem do navio de imigrantes.

Em sua viagem seguinte, o Kasato Maru seguiu para Hong Kong e depois deixou Yokohama em 5 de janeiro de 1907, transportando 452 imigrantes da Morioka Shokai e Meiji Emigrant Limited Partnership Company com destino ao Peru. Não se sabe se havia imigrantes chineses a bordo na época. O Kasato Maru chegou a Callao em 8 de fevereiro. Em seguida, passou por Cerro Azul e chegou a Moendo em 26 de fevereiro. Houve uma fuga de imigrantes de Callao. Seis conseguiram escapar e três se esconderam no caminho de volta para o Kasato Maru e retornaram ao Japão.

Retornando ao Japão via Honolulu, o Kasato Maru deixou Kobe e foi para Hong Kong em 8 de maio, transportando 782 imigrantes chineses da Dinastia Qing e 3.000 toneladas de arroz. Em 4 de junho, o navio partiu de Yokohama com destino a Salina Cruz, no México, transportando 276 imigrantes mexicanos. O Kasato Maru seguiu direto para Salina Cruz e depois para o Peru.

O próximo voo, partindo de Yokohama em 23 de outubro de 1907, transportou 294 emigrantes da Eastern Emigration Company e da Kumamoto Emigration Company. O Kasato Maru navegou para Salina Cruz e chegou lá no final de novembro, mas sete pessoas não conseguiram desembarcar devido ao tracoma. O Kasato Maru então navegou para o Peru, Chile e retornou ao Japão via Havaí.

O Japão sofreu com uma grave superpopulação na segunda metade do século XIX e, como resultado, a partir da década de 1880, o governo japonês começou a firmar tratados com governos mundiais para acomodar imigrantes.

В 1905 году, Рё Мидзуно, представитель новой эмиграционной компании Kokoku Shokumin Kaisha, вдохновленный отчетом японского дипломата Фукаси Сугимура о перспективах японской иммиграции в Бразилию, опубликованном по итогам переговоров с правительством Бразилии в декабре 1905 года в издании Министерства иностранных дел "Tsusho Isan" и газете "Осака Асахи Шимбун", связался с бразильским посольством в Японии и в декабре 1905 года отправился в Бразилию.

Мидзуно прибыл в Сан-Паулу в апреле 1906 года и попытался заключить договор с местными властями. Однако из-за правовых ограничений это не удалось сразу. После изменения закона, регулирующего иммиграцию, он снова поехал в Бразилию в 1907 году и 6 ноября успешно подписал контракт с Карлосом Ботелью, министром сельского хозяйства Сан-Паулу.

По этому контракту компания должна была отправить 3000 человек (в том числе семьи) на кофейные плантации в течение трёх лет. Первая партия — 1000 человек — должна была прибыть в мае 1908 года. Власти штата Сан-Паулу временно субсидировали проезд эмигрантов (10 фунтов стерлингов), из которых 4 фунта должны были вернуть владельцы плантаций, удержав из зарплаты рабочих.

Бразильская сторона требовала семейную эмиграцию, так как хотела постоянных поселенцев, а не временных рабочих. Однако в то время большинство японских эмигрантов ехали в одиночку, поэтому набор семей был сложным. Мидзуно добился компромисса, при котором допускались "группы, подобные семьям".

После подписания контракта Мидзуно вернулся в Японию в январе 1908 года и обратился за официальным разрешением. Из-за требования семейной эмиграции разрешение получить было сложно. МИД запрашивал продление сроков, но получил указание обеспечить отъезд эмигрантов к маю 1908 года.

Em 1905, Ryo Mizuno, representante da nova companhia de emigração Kokoku Shokumin Kaisha, inspirado por um relatório do diplomata japonês Fukashi Sugimura sobre as perspectivas da imigração japonesa para o Brasil, publicado após negociações com o governo brasileiro em dezembro de 1905 no Tsusho Isan do Ministério das Relações Exteriores e no jornal Osaka Asahi Shimbun, contatou a embaixada brasileira no Japão e viajou ao Brasil em dezembro de 1905.

Mizuno chegou a São Paulo em abril de 1906 e tentou negociar um acordo com as autoridades locais. Entretanto, devido a restrições legais, isso não foi possível imediatamente. Após uma mudança na lei que regulamentava a imigração, ele voltou ao Brasil em 1907 e em 6 de novembro assinou com sucesso um contrato com Carlos Botelho, Ministro da Agricultura de São Paulo.

Segundo esse contrato, a empresa enviaria 3.000 pessoas (incluindo famílias) para as plantações de café durante um período de três anos. O primeiro lote de 1.000 pessoas deveria chegar em maio de 1908. O governo do estado de São Paulo subsidiou temporariamente a passagem dos emigrantes (£ 10), dos quais £ 4 deveriam ser devolvidos pelos donos das plantações, descontados dos salários dos trabalhadores.

O lado brasileiro exigiu a emigração familiar, pois queria colonos permanentes, não trabalhadores temporários. Entretanto, naquela época, a maioria dos emigrantes japoneses viajava sozinha, então recrutar famílias era difícil. A Mizuno chegou a um acordo que permitiu "grupos familiares".

Após assinar o contrato, Mizuno retornou ao Japão em janeiro de 1908 e solicitou permissão oficial. Devido à exigência de emigração familiar, a permissão foi difícil de obter. O Ministério das Relações Exteriores solicitou uma prorrogação do prazo, mas recebeu instruções para garantir a saída dos emigrantes até maio de 1908.

Компания получила разрешение на вербовку в феврале 1908 года. Так как собрать всех к маю было невозможно, бразильская сторона согласилась на отсрочку до июня. Эмиссары компании начали массовый набор.

Для перевозки у Oriental Steamship Company было зафрахтовано судно «Касато Мару».

На конец апреля было набрано всего 781 человек (600 мужчин и 181 женщина, плюс 12 независимых эмигрантов). Так как настоящих семей было мало, формально создавались "поддельные семьи".

Среди эмигрантов было много людей не из числа крестьян: полицейские, учителя, буддийские монахи, машинисты и наборщики. Больше всего было выходцев из Окинавы, Кагосимы, Кумамото, Фукусимы и Хиросимы.

Хотя Бразилия не была самым популярным направлением (менее привлекательной, чем США и Гавайи, но более, чем Перу), набрать необходимое количество переселенцев удалось.

Затраты на путешествие составляли около 20 иен. Это были значительные деньги, и эмигранты часто брали кредиты.

Подготовка к отплытию не была гладкой. Компания Kokoku Shokumin Kaisha столкнулась с финансовыми трудностями и не смогла полностью оплатить гарантийный депозит, который к тому же был увеличен со обычных 50 000 до 100 000 иен.

Компании с трудом удалось собрать 50 000 йен залогового депозита. Билеты уже были проданы и дополнительных средств просто не было.

A companhia recebeu permissão para recrutar em fevereiro de 1908. Como era impossível reunir todos até maio, o lado brasileiro concordou em adiar o recrutamento até junho. Os emissários da empresa começaram o recrutamento em massa.

O navio Kasato Maru foi fretado pela Oriental Steamship Company para o transporte.

Até o final de abril, apenas 781 pessoas haviam sido recrutadas (600 homens e 181 mulheres, além de 12 emigrantes independentes). Como havia poucas famílias reais, "famílias falsas" foram criadas formalmente.

Entre os emigrantes havia muitas pessoas que não eram camponeses: policiais, professores, monges budistas, datilógrafos e compositores. O maior número de pessoas veio de Okinawa, Kagoshima, Kumamoto, Fukushima e Hiroshima.

Embora o Brasil não fosse o destino mais popular (menos atraente que os Estados Unidos e o Havaí, mas mais que o Peru), foi possível recrutar o número necessário de imigrantes.

O custo da viagem foi de cerca de 20 ienes. Era uma quantia significativa de dinheiro, e os emigrantes frequentemente faziam empréstimos.

Os preparativos para a partida não foram tranquilos. O Kokoku Shokumin Kaisha enfrentou dificuldades financeiras e não conseguiu pagar integralmente o depósito de segurança, que também havia sido aumentado dos habituais 50.000 ienes para 100.000 ienes.

A empresa mal conseguiu levantar o depósito de segurança de 50.000 ienes. Os ingressos já tinham sido vendidos e simplesmente não havia fundos adicionais.

Тогда руководство компании решает под предлогом сохранения, получить наличные средства пассажиров, в результате чего удается собрать дополнительные 30 000 йен и договориться об отсрочке оплаты остальной части депозита.

По прибытии компания не смогла вернуть собранные средства их владельцам, что создало дополнительные трудности для первых переселенцев.

Первоначально выход судна планировался на 10 апреля, но вследствие проволочки с депозитом и получением разрешения иностранных дел неоднократно откладывался и задержался на 16 дней. Этот срок был существенным как для пассажиров, так и для компании, ведь им приходилось оплачивать проживание в гостиницах с семьями, а компания оплачивала фрахт судна. Задержка обошлась Kokoku Shokumin Kaisha еще около 20 000 йен

A gerência da empresa então decide usar o pretexto de secar para obter dinheiro para os passageiros, o que resulta no recebimento de mais 30.000 ienes e em um acordo para adiar o pagamento de todo o depósito.

Ao chegar, a empresa não conseguiu devolver os fundos arrecadados aos seus proprietários, o que criou dificuldades adicionais para os primeiros transeptos.

A saída da conferência estava marcada para 10 de abril, mas devido a atrasos no depósito e na apresentação de requerimentos para relações exteriores, ela foi adiada diversas vezes e atrasada em 16 dias. Esse período foi significativo tanto para os passageiros quanto para as empresas, pois eles tiveram que pagar a hospedagem em hotéis com suas famílias, e a empresa pagou pelo fretamento do navio. O atraso custou a Kokoku Shokumin Kaisha outros 20.000 ienes

Наконец, 28 апреля 1908 года «Касато Мару». вышел из порта Кобе. Путь лежал через Сингапур и вокруг мыса Доброй Надежды. Прибытие в порт Сантос (Сан-Паулу) состоялось 18 июня.

По прибытии эмигранты временно размещались в Доме иммигрантов в Сан-Паулу до 25 июня. Затем они были направлены как сельскохозяйственные рабочие (колonoс ) на шесть кофейных плантаций:

- Дюмон
- Гуатапара
- Сан-Мартинью
- Флореста
- Каанан
- Собрало

На каждую плантацию были назначены переводчики (Унпэй Хирано, Сакаэ Мидзуно, Мотохиса Оно, Дзунносукэ Каку и Такаси Ниhei), а также сотрудник Тэидзиро Сузуки.

Finalmente, em 28 de abril de 1908, o *Kasato Maru* partiu do porto de Kobe. O trajeto passava por Cingapura e contornava o Cabo da Boa Esperança. A chegada ao porto de Santos (São Paulo) ocorreu em 18 de junho.

Ao chegarem, os imigrantes foram alojados temporariamente na Hospedaria dos Imigrantes em São Paulo até 25 de junho. Em seguida, foram enviados como trabalhadores agrícolas (*colonos*) para seis fazendas de café:

- Dumont
- Guatapará
- San Martinho
- Floresta
- Caanan
- Sobralo

Para cada fazenda, foram designados tradutores (Unpei Hirano, Sakae Mizuno, Motohisa Ono, Zunnosuke Kaku e Takashi Nihei), além do funcionário Teijiro Suzuki.

Условия жизни были крайне тяжелыми: эмигрантам предоставлялись небольшие деревянные хижины без полов и мебели. Они спали прямо на земляном полу. Работа регулировалась по времени с помощью колоколов или горнов. Некоторые надсмотрщики вели себя жестоко, обращаясь с прибывшими как с рабами.

1908 год оказался неурожайным, а эмигранты прибыли слишком поздно, чтобы принять участие в основной уборке урожая. Из-за отсутствия опыта их производительность была низкой, и заработная плата — минимальной. Например, на плантации Дюмон семья из трёх человек зарабатывала около 15 мил райс (примерно 0,9 иены) в день. Цены на товары были высокими, что делало выживание крайне сложным. Уже к июлю эмигранты начали выражать недовольство. В августе произошли массовые беспорядки на плантации Дюмон. Представители компании и переводчик Арадзиро Миура вмешались и перевезли всех эмигрантов обратно в Дом иммигрантов в Сан-Паулу. Одиноких направили на строительство железной дороги, а семьи — на другие плантации. В сентябре забастовка началась на плантации Сан-Мартинью. После вмешательства Миуры и Мидзуно 20 упрямых рабочих были убраны с плантаций. Беспорядки распространились почти на все плантации, кроме Гуатапары. Часто случались ночные побеги.

As condições de vida eram extremamente difíceis: os imigrantes recebiam pequenas cabanas de madeira sem pisos nem móveis. Dormiam diretamente no chão de terra. O trabalho era regulamentado por horários controlados por sinos ou buzinas. Alguns capatazes comportavam-se com crueldade, tratando os recém-chegados como escravos.

O ano de 1908 foi de colheita ruim, e os imigrantes chegaram tarde demais para participar da principal safra. Devido à falta de experiência, sua produtividade era baixa, e os salários, mínimos. Por exemplo, na fazenda Dumont, uma família de três pessoas ganhava cerca de **15 mil-réis** (aproximadamente **0,9 ienes**) por dia. Os preços dos produtos eram altos, tornando a sobrevivência extremamente difícil.

Já em julho, os imigrantes começaram a expressar insatisfação. Em agosto, ocorreram distúrbios em massa na fazenda Dumont. Representantes da companhia e o tradutor **Arajirō Miura** intervieram e transferiram todos os imigrantes de volta à **Hospedaria dos Imigrantes em**

**São Paulo.** Os solteiros foram enviados para a construção de ferrovias, enquanto as famílias foram realocadas para outras fazendas.

Em setembro, uma greve eclodiu na fazenda **San Martinho**. Após a intervenção de **Miura e Mizuno, 20 trabalhadores rebeldes** foram removidos das plantações. Os protestos se espalharam por quase todas as fazendas, exceto **Guatapará**. Fugas noturnas tornaram-se frequentes.

После первой волны японской иммиграции в Бразилию в 1908 году, организованной на пароходе «Касато Мару», правительство штата Сан-Паулу и японское Министерство иностранных дел продолжили сотрудничество по привлечению новых эмигрантов.

25 ноября 1908 года Рё Мидзуно из компании Kokoku Shokumin Kaisha заключил обновлённое соглашение о приёме не более 1300 эмигрантов в следующем году. Это решение было принято после положительного отчёта Amari, Legislative Interpreter, который сообщил, что 439 человек из первой группы остались на плантациях и не имели существенных жалоб.

Однако Министерство иностранных дел выдвинуло ряд обязательных условий, чтобы улучшить ситуацию для новых эмигрантов:

- Эмигранты должны быть привыкшие к сельскохозяйственной работе.
- В контракте допускались только реальные семьи — без фиктивных членов.
- Запрещено взимать плату или депозиты с эмигрантов.
- Нельзя преувеличивать ожидаемые доходы от работы.
- Отправка должна происходить в середине апреля – конце мая 1909 г.
- Должны быть назначены переводчики, владеющие португальским или испанским языком.

Однако Kokoku Colonization Company столкнулась с финансовыми проблемами и не смогла подготовить вторую партию эмигрантов самостоятельно. Министр Учида предложил найти партнера или передать дело другой компании. В результате бизнес перешёл к богатому бизнесмену Ёэмону Такемуре, и ключевые сотрудники Kokoku — Рё Мидзуно и Сюэхэй Уэцука — перешли в новую структуру — Takemura Colonization Commercial House (Торговый дом колонизации Такемура).

Após a primeira onda de imigração japonesa para o Brasil em 1908, organizada pelo navio **Kasato Maru**, o **governo do estado de São Paulo** e o **Ministério das Relações Exteriores do Japão** continuaram a colaborar para atrair novos imigrantes.

Em **25 de novembro de 1908**, **Ryō Mizuno**, da empresa **Kokoku Shokumin Kaisha**, assinou um acordo renovado para receber **não mais que 1.300 imigrantes** no ano seguinte. Essa decisão foi tomada após um **relatório favorável** de **Amari**, intérprete legislativo, que informou que **439 pessoas** do primeiro grupo permaneceram nas fazendas e **não apresentaram queixas significativas**.

No entanto, o **Ministério das Relações Exteriores** impôs uma série de **condições obrigatórias** para melhorar a situação dos novos imigrantes:

- Os imigrantes deveriam estar **acostumados ao trabalho agrícola**.
- Os contratos só poderiam incluir **famílias reais** — sem membros fictícios.
- Era **proibido cobrar taxas ou depósitos** dos imigrantes.
- Não se podia **exagerar os rendimentos esperados** do trabalho.
- O embarque deveria ocorrer entre **meados de abril e o final de maio de 1909**.
- Seriam designados **intérpretes com domínio do português ou espanhol**.

Porém, a **Kokoku Colonization Company** enfrentou **dificuldades financeiras** e não conseguiu preparar o segundo grupo de imigrantes por conta própria. O **ministro Uchida** sugeriu encontrar um parceiro ou transferir o projeto para outra empresa. Como resultado, o negócio foi assumido pelo **rico empresário Yoemon Takemura**, e os principais funcionários da Kokoku — **Ryō Mizuno e Shūhei Uetsuka** — migraram para a nova estrutura: a **Takemura Colonization Commercial House** (Casa Comercial de Colonização Takemura).

Вторая группа эмигрантов была отправлена уже под её эгидой:

Несмотря на некоторые беспорядки, например, на плантации Джатахи, ситуация значительно улучшилась. К марту 1911 года 681 человек остался на своих первоначальных рабочих местах.

12 ноября 1910 года новая организация — **Toyo Imin Kaisha (Oriental Emigration Company)**, заключила отдельное соглашение с правительством Сан-Паулу о доставке эмигрантов. С 1912 года **Takemura Colonization Commercial House** и **Oriental Emigration Company** одновременно отправляли эмигрантов в Бразилию. Однако к 1914 году экономическая ситуация в Сан-Паулу ухудшилась, а уровень адаптации японских эмигрантов оставался низким. По этим причинам штат расторг соглашения и прекратил финансирование перевозок. Таким образом, официальная программа японской иммиграции в Бразилию была остановлена.

Кроме первого рейса «Касато Мару не был больше задействован в перевозках иммигрантов в Бразилию.

A segunda leva de imigrantes foi enviada já sob sua égide:

Apesar de alguns distúrbios, como na fazenda Jatahy, a situação havia melhorado significativamente. Até março de 1911, 681 pessoas permaneciam em seus locais de trabalho originais.

Em 12 de novembro de 1910, uma nova organização — a **Toyo Imin Kaisha** (Companhia de Emigração Oriental) — celebrou um acordo separado com o governo de São Paulo para o transporte de imigrantes. A partir de 1912, a **Takemura Colonization Commercial House** e a **Toyo Imin Kaisha** passaram a enviar imigrantes ao Brasil simultaneamente.

No entanto, por volta de 1914, a situação econômica em São Paulo deteriorou-se, e o nível de adaptação dos imigrantes japoneses continuava baixo. Por esses motivos, o governo estadual rescindiu os acordos e suspendeu o financiamento das viagens. Assim, o **programa oficial de imigração japonesa para o Brasil foi interrompido**.

Quanto ao **Kasato Maru**, após sua primeira viagem, **não voltou a ser utilizado** no transporte de imigrantes para o Brasil.

## VI. Звездные годы «Касато Мару»

В 1909 году компания Osaka Shosen Kaisha вывела на тайваньский маршрут судно Sakura Maru, но из-за проблем с судном, таких как чрезмерная качка, компания решила одолжить у военно-морского флота судно «Касато Мару». 18 января 1910 года «Касато Мару» был переоборудован в пассажирское судно на верфи Кавасаки, стоимость переоборудования составила 200 000 иен. Однако до этого, 29 декабря 1909 года, во время скоростных испытаний судно столкнулось с парусным судном. 8 апреля судно «Касато Мару» начало работу на тайваньском маршруте. Этот маршрут стал регулярным паромным сообщением между Кобе и Килунгом (Формоза). Существовала острая необходимость в перевозке людей и грузов на новую территорию. До этого времени OSK использовала небольшие суда, но как только её главный конкурент, компания Nippon Yusen Company, вывела на линии крупные суда с комфортабельными условиями, OSK осознала необходимость в более крупном корабле. «Касато-мару» водоизмещением 6167 брутто-тонн и максимальной скоростью 14,5 узлов была одним из крупнейших пассажирских судов того времени, что привлекало множество новых пассажиров и способствовало процветанию компании. Линия Кобе — Цзилун вскоре стала самым прибыльным предприятием компании и получила неофициальное название «золотая жила OSK».

## VI. Os Anos de Glória do Kasato Maru

Em 1909, a **Osaka Shosen Kaisha (OSK)** colocou o navio **Sakura Maru** na rota de Taiwan, mas, devido a problemas como balanço excessivo, a empresa decidiu solicitar emprestado à marinha o **Kasato Maru**. Em **18 de janeiro de 1910**, o **Kasato Maru** foi convertido em um navio de passageiros no estaleiro Kawasaki, com um custo de reforma de **200.000 ienes**. No entanto, antes disso, em **29 de dezembro de 1909**, durante testes de velocidade, o navio colidiu com um veleiro.

Em **8 de abril**, o **Kasato Maru** iniciou suas operações na rota de Taiwan, estabelecendo uma linha regular de balsa entre **Kobe e Keelung (Formosa)**. Havia uma demanda urgente por transporte de passageiros e carga para o novo território. Até então, a **Osaka Shosen Kaisha** utilizava navios pequenos, mas quando sua principal concorrente, a **Nippon Yusen Kaisha (NYK)**, introduziu embarcações maiores e mais confortáveis, a OSK percebeu a necessidade de um navio de maior porte.

O **Kasato Maru**, com **6.167 toneladas brutas** e velocidade máxima de **14,5 nós**, era um dos maiores navios de passageiros da época, atraindo muitos passageiros e impulsionando o sucesso da empresa. A rota **Kobe-Keelung** logo se tornou a mais lucrativa da **Osaka Shosen Kaisha**, ganhando o apelido não oficial de "**mina de ouro da Osaka Shosen Kaisha**".

Впоследствии, 31 марта 1912 года компания Osaka Shosen приобрела «Касато-Мару» и модернизировала его. Судно получило возможность перевозки 520 пассажиров в трех классах.

4 июля 1910 года пароход Hishijima Maru (29 тонн) компании Osaka Shosen Line столкнулся с пароходом «Касато-Мару» и затонул в порту Модзи.

15 января 1914 года «Касато Мару» столкнулось с «Мео Мару» и «Ямато Мару» в порту Модзи. Но всё же оставалось в строю, демонстрируя удивительную живучесть.

В 1916 году «Касато-Мару» вновь отправился из Иокогамы в Бразилию как грузовое судно. Это был первый регулярный маршрут между Японией и Бразилией, действовавший до 1930-х годов. Рейс пролегал через Кобе, Нагасаки, Гонконг, Сингапур, Дурбан, Кейптаун и Рио-де-Жанейро, с конечным пунктом в Буэнос-Айресе. Корабль отплыл из Кобе 15 января 1917 года и прибыл в Рио-де-Жанейро 20 марта. 22 сентября того же года он вышел из Осаки в Бомбей. Компания Osaka Shosen Kaisha (OSK) настолько ценила «Касато-мару», что использовала его для открытия большинства своих новых маршрутов в годы, предшествовавшие Первой мировой войне, и во время неё. После окончания Первой мировой войны OSK стала использовать на линии Кобе — Цзилун более крупные суда (около 10 000 тонн), импортированные из Англии и полученные от Германии в качестве репараций, благодаря их большему размеру и скорости.

Posteriormente, em 31 de março de 1912, a Osaka Shosen adquiriu o Kasato Maru e o modernizou. O navio passou a ter capacidade para transportar 520 passageiros em três classes.

Em 4 de julho de 1910, o vapor Hishijima Maru (29 toneladas), da Osaka Shosen Line, colidiu com o Kasato Maru e afundou no porto de Moji.

Em 15 de janeiro de 1914, o Kasato Maru se envolveu em outra colisão, desta vez com os navios Meo Maru e Yamato Maru, ainda no porto de Moji. Apesar dos incidentes, o navio permaneceu em serviço, demonstrando notável resistência.

Em 1916, o Kasato Maru partiu mais uma vez de Yokohama para o Brasil, agora como navio de carga. Esta foi a primeira linha regular entre Japão e Brasil, que permaneceu ativa até a década de 1930. A rota incluía escalas em Kobe, Nagasaki, Hong Kong, Singapura, Durban, Cidade do Cabo e Rio de Janeiro, com destino final em Buenos Aires. O navio partiu de Kobe em 15 de janeiro de 1917 e chegou ao Rio de Janeiro em 20 de março. No mesmo ano, em 22 de setembro, partiu de Osaka para Bombaim.

A Osaka Shosen Kaisha (OSK) valorizava tanto o Kasato Maru que o utilizou para inaugurar a maioria de suas novas rotas nos anos que antecederam a Primeira Guerra Mundial e durante o conflito.

Após a guerra, a OSK passou a operar navios maiores (cerca de 10.000 toneladas) na rota Kobe-Keelung, adquiridos da Inglaterra ou recebidos como reparações de guerra da Alemanha, aproveitando sua maior capacidade e velocidade. O Kasato Maru, embora resistente, foi gradualmente substituído por embarcações mais modernas.

В то же время, Галисия, систер-шип бывшего Потоси, после пребывания в течение 16 лет на службе PSNC в качестве грузового судна, занятого в основном на первоначальном маршруте между Ливерпулем и Вальпараисо (Чили), стал жертвой первой мировой войны, подорвавшись на mine и затонув в мае 1917 к северу от города Тинмут, Англия.

С тех пор и до 1922 года «Касато Мару» курсировал на маршруте в Бомбей.

В 1922 году «Касато Мару» вновь был переоборудован. С тех пор количество мест первого и второго класса уменьшилось, а количество мест третьего класса увеличилось. 24 апреля он официально вернулся на линии Формозы (Тайвань).

5 апреля 1923 года судно «Касато Мару» столкнулось с судном «Фукуэй Мару» (113 тонн) к северо-западу от острова Кодзути во Внутреннем Японском море. 13 мая 1925 года

произошло столкновение с рыболовным судном «Саншин Мару» (114 тонн), в результате чего один член экипажа пропал без вести.

14 июня 1924 из порта Кобе вышло судно «Касато Мару», перевозившее 320 иммигрантов, направлявшихся на Гавайи. В то же время, когда Конгресс США принял так называемый Закон об исключении японцев, и «Касато Мару» стало последним судном с иммигрантами на Гавайи.

В июле 1926 года Ушиносукэ Мори, тайваньский исследователь аборигенов, пропал без вести на борту судна «Касато Мару» и, как сообщалось, покончил жизнь самоубийством, прыгнув с корабля.

3 апреля 1927 года судно «Касато-мару» было выведено из эксплуатации на линии Кобе — Цзилун, где оно с перерывами прослужило почти семнадцать лет, поскольку его размер и скорость больше не соответствовали требованиям к роскошному лайнеру. Её последним посланием Формозе было: «Прощайте, спасибо за прекрасные воспоминания».

### Os Últimos Anos do Kasato Maru

Enquanto isso, o **Galicia**, navio-irmão do antigo **Potosi**, após 16 anos de serviço na **Pacific Steam Navigation Company (PSNC)** como cargueiro – atuando principalmente na rota original entre **Liverpool e Valparaíso (Chile)** – tornou-se vítima da **Primeira Guerra Mundial**. Em **maio de 1917**, ele atingiu uma mina e afundou ao norte de **Teignmouth, Inglaterra**.

De **1917 até 1922**, o **Kasato Maru** continuou operando na rota para **Bombaim**.

Em **1922**, o navio passou por outra reforma: o número de cabines de **primeira e segunda classe foi reduzido**, enquanto a capacidade de **terceira classe aumentou**. Em **24 de abril**, ele retomou oficialmente as rotas para **Formosa (Taiwan)**.

Contudo, os incidentes continuaram:

- **5 de abril de 1923**: Colidiu com o **Fukuei Maru (113 toneladas)** a noroeste da ilha **Kozuchi**, no Mar Interior do Japão.
- **13 de maio de 1925**: Abalroou o pesqueiro **Sanshin Maru (114 toneladas)**, resultando no desaparecimento de um tripulante.

Um marco histórico ocorreu em **14 de junho de 1924**, quando o **Kasato Maru** partiu de **Kobe** levando **320 imigrantes para o Havai**. Na mesma época, o **Congresso dos EUA** aprovou a **Lei de Exclusão Japonesa**, tornando esta a **última viagem de imigrantes japoneses para o Havai**.

Em **julho de 1926**, o pesquisador taiwanês **Ushinosuke Mori** desapareceu a bordo do navio – relatos indicam que ele cometeu suicídio, atirando-se ao mar.

Finalmente, em **3 de abril de 1927**, o **Kasato Maru** foi **retirado da rota Kobe-Keelung** após quase **17 anos de serviço intermitente**. Seu tamanho e velocidade já não atendiam aos padrões dos luxuosos transatlânticos da época. Sua despedida de Formosa foi marcada por uma mensagem emocionante:

*"Adeus, e obrigado pelas belas memórias."*

## VII. Возвращение к роли госпитального судна и дальнейшая судьба

«Касато Мару» был переведен на маршрут Далянь, а затем снова вернулся к роли военно-морского госпитального судна.

В то время в Китае шла гражданская война между Северной армией, возглавляемой Чжан Цзунчанем, и Южной армией, возглавляемой Чаном Кайши, который позже стал главой Гоминьдана. Ситуация в Китае ухудшалась, и японский флот работал над защитой жителей Шанхая и Ханькоу. Санитарные условия в этих районах были плохими, поэтому японцы решили отправить туда госпитальное судно.

В 1929 году Императорский флот Японии и Osaka Shosen подписали договор аренды судна «Касато Мару», а 16 мая полковник Масато Сасано был назначен директором и первым начальником госпиталя на борту. После переоборудования в Куре, завершившегося 5 июля, где его оснастили всем необходимым для оказания медицинской помощи, «Касато Мару», отправилось в Шанхай, а затем в Ханьчжоу, прежде чем вернуться в Сасебо 13 августа. Обязанности «Касато Мару» как госпитального судна закончились в октябре, и, по-видимому, где-то в ноябре его снова переоборудовали в торговое судно и вернули в OSK.

В декабре 1929 года «Касато Мару» направился в Бомбей. Однако 30 декабря, после выхода из Модзи, в кормовом трюме № 4 был обнаружен пожар. «Касато Мару» повернул в Нагасаки, но пожар распространился на трюм номер 3. Он прибыл к порту Нагасаки в полночь 31 декабря, а пожар был потушен около 13:00. 1 января 1930 года. Причиной пожара, как сообщается, стали спички, находившиеся на борту и загоревшиеся из-за качки судна.

Затем «Касато Мару» курсировал по маршруту Калькутта до февраля 1930 года, перевозя большое количество хлопка и железной руды, которые были ценными материалами для японской промышленности в то время.

## VII. O Retorno como Navio-Hospital e o Destino Final

O **Kasato Maru** foi transferido para a rota de **Dalian** e, posteriormente, retomou sua função original como **navio-hospital da Marinha Imperial**.

Naquele período, a **China estava imersa em uma guerra civil** entre o **Exército do Norte**, liderado por **Zhang Zongchang**, e o **Exército do Sul**, comandado por **Chiang Kai-shek** – que mais tarde se tornaria líder do **Kuomintang**. Com o agravamento da situação, a **Marinha Japonesa** atuava na proteção de civis em **Xangai e Hankou**. As condições sanitárias nessas regiões eram precárias, levando o Japão a enviar um navio-hospital para assistência médica.

Em **1929**, a **Marinha Imperial Japonesa** e a **Osaka Shosen (OSK)** firmaram um contrato de arrendamento do **Kasato Maru**. Em **16 de maio**, o **Coronel Masato Sasano** foi nomeado diretor e primeiro chefe do hospital a bordo. Após reformas no estaleiro de **Kure**, concluídas em **5 de julho**, o navio foi equipado com instalações médicas completas e partiu para **Xangai**, seguindo depois para **Hangzhou**, antes de retornar a **Sasebo em 13 de agosto**. Sua missão como navio-hospital terminou em **outubro**, e, por volta de **novembro**, ele foi reconvertido em **navio mercantil** e devolvido à **OSK**.

Em **dezembro de 1929**, o **Kasato Maru** zarpou para **Bombaim**. Porém, em **30 de dezembro**, pouco após deixar **Moji**, um **incêndio** eclodiu no **porão nº 4**, na popa. O navio rumou para **Nagasaki**, mas o fogo se alastrou para o **porão nº 3**. Ele chegou ao porto de **Nagasaki** à

meia-noite de **31 de dezembro**, e o incêndio foi finalmente extinto por volta das **13h do dia 1º de janeiro de 1930**. A causa foi atribuída a **fósforos a bordo**, que pegaram fogo devido ao balanço do navio.

Após os reparos, o **Kasato Maru** retomou suas operações na rota para **Calcutá** até **fevereiro de 1930**, transportando grandes carregamentos de **algodão e minério de ferro** – matérias-primas essenciais para a indústria japonesa na época.

### VIII. Окончательный упадок «Касато Мару»

21 апреля 1930 года Касато Мару был продан Сиодзаки Ёкичи за 180 000 иен. Судя по всему, «Касато Мару» был передан в собственность компании «Тоуо Когую», созданной Сиодзаки и Сейджиро Тодаи в качестве директоров-представителей. «Касато Мару» был переоборудован в судно-фабрику по переработке сардин, но улов оказался плохим, и проект оказался неудачным. Тоуо Когую оказалась нерентабельной и обанкротилась.

В 1933 году «Касато Мару» был переоборудован в рыбозавод. В 1935 году «Касато Мару» был переоборудован в плавучую базу и консервный завод для промысла лосося и форели. «Касато Мару» принадлежал Sinko Suisan, но после поглощения компанией Nippon Suisan в 1938 году, «Касато Мару» также был передан Nippon Suisan.

С 1938 по 1940 год «Касато Мару» использовалось в качестве судна- краболова.

Его вклад в японскую экономику продолжался до конца полезного срока службы.

### VIII. O Declínio Final do Kasato Maru

Em **21 de abril de 1930**, o **Kasato Maru** foi vendido a **Shiozaki Yōkichi** por **180.000 ienes**. Aparentemente, o navio foi transferido para a propriedade da **Toyo Kogyo**, empresa fundada por **Shiozaki e Seijirō Todai** como diretores representantes. O **Kasato Maru** foi então convertido em um **navio-fábrica para processamento de sardinhas**. No entanto, a pesca foi escassa, e o projeto revelou-se um **fracasso comercial**. A **Toyo Kogyo**, tornando-se inviável, acabou falindo.

Em **1933**, o **Kasato Maru** passou por nova reforma, sendo adaptado como **navio de processamento de pescado**. Dois anos depois, em **1935**, foi transformado em uma **base flutuante e fábrica de conservas** para a pesca de **salmão e truta**. Nesse período, o navio pertencia à **Sinko Suisan**, mas, após a aquisição desta pela **Nippon Suisan em 1938**, o **Kasato Maru** também foi transferido para a nova proprietária.

De **1938 a 1940**, o navio foi utilizado como **barco pesqueiro de caranguejos**, continuando a contribuir para a economia japonesa até o **final de sua vida útil**.

### IX. Последние годы: служба в японской армии и гибель

8 декабря 1940 года началась война Япония вступила во Вторую мировую войну. Не смотря на солидный возраст в 40 лет ему была поручена трудная задача по транспортировке товаров для армии на Курильские острова к северу от Хоккайдо и по

перевозке угля из Китая. Район, через который она проходила, был полон американских подводных лодок и бомбардировщиков.

Передвижения «Касато Мару» в 1941 году неизвестны. Ловля краба была приостановлена на год. Во время войны на Тихом океане «Касато Мару» также отправлялось в рыболовные экспедиции в 1942 и 1943 годах. «Касато Мару» больше не был ловом и вместо этого принимал рыбу и хранил ее в холодильных камерах. Он также занимался перевозкой соли.

В 1943 году отдел рыболовства Nippon Suisan Kaiyo Tokkyo был создан как Nippon Marine Fisheries Control в соответствии с Приказом о контроле за рыболовством, и судно было передано этой компании

## IX. Os Últimos Anos: Serviço Militar e Fim

Em 8 de dezembro de 1941, o Japão entrou na **Segunda Guerra Mundial**. Apesar de seus **40 anos de idade**, o **Kasato Maru** foi designado para a **difícil missão** de transportar suprimentos militares para as **Ihas Curilas**, ao norte de Hokkaido, e carvão da China. A área por onde navegava estava repleta de **submarinos e bombardeiros americanos**.

Os movimentos do **Kasato Maru em 1941** são desconhecidos. A pesca de caranguejo foi suspensa por um ano. Durante a **Guerra do Pacífico**, o navio ainda participou de expedições de pesca em **1942 e 1943**, porém não atuava mais diretamente na captura. Em vez disso, **recebia peixes** e os armazenava em **câmaras frigoríficas**, além de transportar sal.

Em **1943**, o **Departamento de Pesca da Nippon Suisan** foi reorganizado como **Nippon Marine Fisheries Control**, sob o **Decreto de Controle da Pesca**, e o **Kasato Maru** foi transferido para essa empresa.

К 1944 году ловля рыбы стала невозможной. 5 июля «Касато Мару» отплыл из Отару в составе конвоя Ki 504. 7-го числа эскортный эсминец «Усугумо» был потоплен американской подводной лодкой USS Skate (SS-305). Касато-Мару также подверглось торпедированию, но не получило повреждений. По словам Курихары Тацуо, ученика рулевого «Касато Мару», торпеда, выпущенная в «Касато Мару» попала в «Усугимо». 9-го числа эсминец конвоя «Гайхэй Мару» был потоплен другой американской подводной лодкой. С 17 июля судно «Касато Мару» посетило рыбопромысловые предприятия компании Nichiru Fisheries на Камчатке, а затем вернулось в Отару. По словам Хироаки Косакады, который в то время был рулевым «Касато Мару», на обратном пути судно подверглось обстрелу истребителями, что привело к жертвам. В сентябре «Касато Мару» также отправился на Камчатку.

19 мая 1945 года судно «Касато Мару», перевозившее груз, заметило подводную лодку в семи морских милях к северо-северо-западу от острова Курама, Корея, и открыло огонь из своих 25-мм пулеметов и 8-см пушки. Подводная лодка исчезла после нескольких выстрелов. Патрульное судно конвоя отреагировало на звуки выстрелов, а «Касато Мару» продолжило движение.

Em **1944**, a pesca tornou-se impossível devido à guerra. Em **5 de julho**, o **Kasato Maru** partiu de **Otaru** como parte do **Combo Ki-504**. Dois dias depois, em **7 de julho**, o contratorpedeiro de escolta **Usugumo** foi afundado pelo **submarino americano USS Skate (SS-305)**. O **Kasato**

**Maru** também foi alvo de torpedos, mas **não sofreu danos**. Segundo **Tatsuo Kurihara**, aprendiz de timoneiro do navio, um dos torpedos destinados ao **Kasato Maru** atingiu o **Usugumo** por engano.

Em **9 de julho**, outro navio do comboio, o **Taihei Maru**, foi afundado por um **submarino americano diferente**.

Entre **17 de julho** e setembro de 1944, o **Kasato Maru** visitou as instalações pesqueiras da **Nichiru Fisheries** na **Península de Kamchatka** antes de retornar a **Otaru**. De acordo com **Hiroaki Kosakada**, timoneiro do navio na época, durante a viagem de volta, o **Kasato Maru** foi **atacado por caças inimigos**, resultando em **vítimas a bordo**.

O destino final do navio ocorreu em **19 de maio de 1945**. Enquanto transportava carga, o **Kasato Maru** avistou um **submarino inimigo** a **sete milhas náuticas a noroeste da ilha de Kurama (Coreia)**. A tripulação **abriu fogo** com suas **metralhadoras de 25 mm** e **canhão de 8 cm**. O submarino desapareceu após alguns tiros. O navio patrulha do comboio respondeu aos sons de tiros, e o **Kasato Maru** continuou avançando.

Последнее задание, полученное судном в июле 1945 года, заключалось в транспортировке соленого лосося из запасов, хранящихся на Камчатском полуострове. Япония испытывала большую потребность в белковой пище из-за нехватки военного времени. Это была очень рискованная миссия, потому что Камчатский полуостров находился рядом с американскими авиабазами на Аляске и Алеутских островах.

29 июля Конвой из судов «Касато Мару» и «Рюхо Мару №2» в сопровождении кайбоканов CD75 и CD57 отправился к рыболовецким концессиям, расположенным на западном побережье Камчатки в Охотском море севернее Усть-Большерецка.

Здесь транспортные суда «Касадо Мару» и «Рюйхо Мару № 2» должны были разделиться для следования в различные портпункты на побережье советской Камчатки. Эскортные корабли CD-75 и CD-57 держались за пределами советских территориальных вод во избежание протестов советской стороны.

В устье реки Кихчик находился плавучий крабоконсервный завод «Касато-Мару» ( 6003 брт, экипаж 61 чел. ).

В устье реки Воровская находился пароход "Рюхо-Мару" № 2 ( 2230 брт, экипаж 58 чел. ).

"Касато-Мару" приняло на борт 2181 тонну рыбы и рыбопродуктов, в том числе 550 тонн форели, 250 бочек икры, 5000 коробок ( из них 2300 коробок с консервами содержащих кету и нерку, и 2100 коробок с консервами наполненных лососем ) и т. д.

"Рюхо-Мару" № 2 приняло на борт 2500 тонн рыбы и рыбопродуктов ( ассортимент такой же, как и на судне "Касато-Мару" ).

На «Касадо-мару №2» с завода №75 было отгружено 7.042 центнера и с базы №806 – 14.772 центнера рыбопродукции (кета, нерка, кижуч, горбуша, икра японского посола, консервы и т. д.).

A última missão do navio, em julho de 1945, consistiu no transporte de **salmão salgado** dos estoques armazenados na **Península de Kamchatka**. O Japão enfrentava uma **grave escassez de proteínas** devido às privações da guerra. Esta era uma **missão extremamente perigosa**, pois a

Península de Kamchatka situava-se próxima às **bases aéreas americanas no Alasca e nas Ilhas Aleutas**.

Em **29 de julho**, um comboio formado pelo **Kasato Maru** e pelo **Ryūho Maru No. 2**, escoltados pelos **caça-submarinos CD-75 e CD-57**, partiu em direção às concessões pesqueiras localizadas na **costa oeste de Kamchatka**, no **Mar de Okhotsk**, ao norte de **Ust-Bolsheretsk**.

Os navios de transporte **Kasato Maru** e **Ryūho Maru No. 2** deveriam separar-se para atracar em diferentes pontos ao longo da costa soviética de Kamchatka. Os navios de escolta **CD-75 e CD-57** permaneceram **fora das águas territoriais soviéticas** para evitar protestos diplomáticos.

#### **Destinos dos Navios:**

- Na **foz do rio Kikhchik** estava ancorada a **fábrica flutuante de processamento de caranguejo Kasato Maru** (6.003 toneladas brutas, tripulação de 61 homens).
- Na **foz do rio Vorovskaya** encontrava-se o vapor **Ryūho Maru No. 2** (2.230 toneladas brutas, tripulação de 58 homens).

#### **Carga Transportada:**

- O **Kasato Maru** embarcou **2.181 toneladas** de peixes e derivados, incluindo:
  - 550 toneladas de truta
  - 250 barris de caviar
  - 5.000 caixas (sendo 2.300 com conservas de **keta e salmão-vermelho**, e 2.100 com conservas de **salmão**)
- O **Ryūho Maru No. 2** carregou **2.500 toneladas** de peixes e derivados (composição similar à do Kasato Maru).

Além disso, o **Kasato Maru No. 2** recebeu:

- **7.042 quintais** da Fábrica No. 75
  - **14.772 quintais** da Base No. 806
- Incluindo **keta, salmão-vermelho, salmão-prateado, salmão-rosa, caviar preparado no estilo japonês, conservas**, entre outros.

"Касато-Мару" было почти полностью загружено (на берегу осталось лишь 40 тонн рыбы) и, поэтому, готовилось отплыть в Японию ( на судне были разведены пары ). Утром 9.08.1945 г. на судно высадились советские пограничники, которые арестовали находившихся на борту судна 155 японских моряков и грузчиков. Всех арестованных свезли на берег. Однако несколько японцев не были найдены и остались на борту судна. Сложилась непростая ситуация: судно стоит под парами, на нём ещё находятся японцы, а у границы советских территориальных вод судно ожидает японский "Кайбокэн" № 57, который может попытаться прийти на помощь (позже стало известно, что на борту находились вписанные в судовую роль экипажа в качестве членов команды офицеры военной разведки Японии капитан Моримацу Такаси и подпоручик Мористо Кохей, которые и взбунтовали команду. А на "Кайбокэне" CD-57 11-й комкор-дивизион отдал приказ сформировать десантную группу, вооруженную винтовками Туре 99 и ручными гранатами, чтобы освободить японских пленных и захватить хотя бы одно из судов. Однако из-за нехватки оружия приказ был пересмотрен и кайбокэн ушел).

Возможно, что совокупность всех этих факторов и послужила причиной бомбового удара, который по судну в 18 час. 15 мин. Нанес экипаж пограничного МБР-2 старшего лейтенанта А. Ларионова, в состав которого входили штурман младший лейтенант А. Угрюмов и стрелок-радист старший сержант И. Грачев,. В результате этой атаки в "Касато-Мару" попало 2 авиабомбы и оно загорелось. Оставшиеся на борту судна японцы вплавь добрались до берега. По японским данным на борту "Касато-Мару" погиб 1 большой рабочий, оставшийся в трюме. Еще один человек погиб на берегу. На следующий день к 10 час. 10 мин. судно затонуло на глубине 12 метров.

O **Kasato Maru** encontrava-se **quase totalmente carregado** (apenas 40 toneladas de peixe haviam ficado em terra) e preparava-se para partir para o Japão (com as caldeiras já aquecidas). Na manhã de **9 de agosto de 1945**, **tropas soviéticas de fronteira** abordaram o navio, **prendendo 155 marinheiros e estivadores japoneses** que estavam a bordo. Todos os detidos foram levados para terra. No entanto, **alguns japoneses não foram encontrados** e permaneceram a bordo.

A situação tornou-se crítica:

- O navio estava **com vapor pronto para partir**;
- Ainda havia **japoneses escondidos** a bordo;
- Nas **águas territoriais soviéticas próximas**, o **caça-submarino japonês CD-57** aguardava, potencialmente pronto para tentar um resgate (posteriormente soube-se que, entre os que ficaram no navio, estavam o **capitão da inteligência militar Takashi Morimatsu** e o **segundo-tenente Kohei Moristo**, que haviam se infiltrado como tripulantes e incitaram um motim).

O **CD-57**, da **11ª Divisão de Escolta**, chegou a receber ordens para formar um **grupo de assalto armado com rifles Type 99 e granadas** para:

1. Resgatar os prisioneiros japoneses;
  2. Tentar capturar pelo menos um dos navios.
- Porém, devido à **falta de armamentos**, a missão foi abortada e o navio recuou.

### O Ataque Final

Às **18h15**, um **hidroavião soviético MBR-2**, comandado pelo **tenente-sênior A. Larionov** (com o navegador **subtenente A. Ugryumov** e o artilheiro-radioperador **sargento-sênior I. Grachev**), lançou um **ataque aéreo** contra o Kasato Maru. Duas bombas atingiram o navio, que **pegou fogo**. Os japoneses ainda a bordo pularam e nadaram até a costa.

**Baixas:** Segundo relatos japoneses, **1 trabalhador doente** morreu no porão do navio; Outra pessoa faleceu em terra.

Às **10h10 do dia 10 de agosto**, o **Kasato Maru** afundou em **12 metros de profundidade**, marcando o fim de sua trajetória.

В ноябре одним из рабочих рыбзавода была найдена доска с пятном красной краски, по всей видимости принадлежавшая «Касато Мару». Впоследствии она была тайно вывезена в Японию в 2012 году передана в дар бывшему капитану Накамото Акито. На сегодняшний день вероятно это единственный имеющийся фрагмент судна..

23 октября 1947 года 136 человек вернулись домой, однако во время задержания погибли семь матросов и восемь рабочих. Сотрудник рыболовной компании «Ниппон Ируши», два офицера разведки и один переводчик были депортированы в Сибирь.

Подпоручик Морисито Кохей вернулся в Майдзуру на судне «Коан Мару» 1 декабря 1953 года.

Несмотря на сложную судьбу на каждом этапе своей жизни — как транспортное судно, перевозившее японских иммигрантов в Бразилию, как роскошный лайнер на маршруте Формоза, как судно по переработке крабового мяса и как транспортное и грузовое судно военного времени — он служил хорошо и верно. Все, кто плывал на нем и пользовался его услугами, вспоминали о нем с теплотой и большим уважением.

«Касато Мару» был больше чем кораблём — он был свидетелем и участником истории.

Em novembro de 1945, um trabalhador da fábrica de peixes encontrou uma **tábua com manchas de tinta vermelha**, quase certamente pertencente ao **Kasato Maru**. Posteriormente, o objeto foi **contrabandeado para o Japão** e, em 2012, foi **doado ao ex-capitão Akito Nakamoto**. Hoje, este fragmento é **provavelmente o único remanescente físico do navio**.

#### Repatriamento e Baixas:

Em 23 de outubro de 1947, 136 homens retornaram ao Japão, mas sete marinheiros e oito trabalhadores haviam morrido durante o período de detenção. Um funcionário da **Nippon Irushi Fisheries**, dois oficiais de inteligência e um tradutor foram deportados para a Sibéria.

O segundo-tenente **Kohei Morishito** regressou a **Maizuru** no navio **Koan Maru** em 1º de dezembro de 1953.

#### Um Navio de Muitas Vidas

Apesar de uma trajetória marcada por transformações radicais —

- Como **navio de imigrantes** para o Brasil,
- Como **transatlântico de luxo** na rota de Formosa,
- Como **fábrica flutuante** de processamento de caranguejo,
- E como **navio de carga militar** durante a guerra —  
o **Kasato Maru** **cumpriu cada missão com lealdade e eficiência**. Todos que navegaram nele ou usaram seus serviços o lembravam **com afeto e profundo respeito**.

O **Kasato Maru** foi mais que um navio: foi testemunha e protagonista da história.

#### X. О проекте

Ну, теперь о проекте, который готовился в 2016 году, и мы были уверены, что мы его в 2016 году реализуем, и часть предметов, которые были бы подняты для музея Японской иммиграции, они были бы доставлены для музеефикации, Идея проекта заключалась в том, что нужно было, во-первых, найти местоположение судна, хотя оно в целом примерно было понятно, где находится, но на это судно люди погружались всего лишь один раз, и это было сразу после Второй мировой войны. И в каком состоянии это судно находится, было еще неизвестно. По сведениям рыбаков, которые ловили рыбу в этом

районе, многие суда теряли свои сети в том месте, где затонуло судно, и нужно было в первую очередь оценить текущее состояние самого судна. В дальнейшем нужно было его очистить от этих сетей и принять решение, какую часть из этого судна можно было бы использовать для будущей музефикации. Как идея мы себе представляли, что сможем вырезать какую-то часть борта и демонтировать часть каюты, которые можно было бы подготовить и в дальнейшем перенести в музейное пространство в Бразилии. Помимо этого, у нас стояла задача снять с этого судна штурвал, судовой колокол, какие-то другие предметы, и прямо в месте нахождения на берегу, создав лабораторию по консервации, провести полевую консервацию предметов, сделанных из металлов или из древесины, для того, чтобы эти предметы каким-то образом были в течение месяца доставлены уже в Бразилию. Просто так, промыв или высушив эти уже объекты, предметы музейные будущие, невозможно было бы их довести, они начали бы разрушаться по пути. Поэтому очень важным было провести обессоливание самих предметов и дальше провести их консервацию для того, чтобы кислород воздуха не разрушал уже эти самые предметы. Помимо этого, мы понимали, что нам необходимо поднять достаточно тяжелые якоря этого судна, каждая из якорей весила по 5 тонн, и какие-то другие символические предметы, которые... Вся программа экспедиции была рассчитана на примерно 35-40 дней, и эту экспедицию мы должны были выполнить силами коллектива 10-12 человек. Были подготовлены отдельная группа реставраторов и отдельная группа водолазов из 6 человек, которые могли проводить под водой работу любой сложности, вплоть до вырезания каких-то деталей корпуса или подъема тяжелых предметов с глубины. К сожалению, по ряду экономических причин, нам не удалось эту экспедицию провести, и все наши расчеты все еще актуальны, и при необходимости мы могли бы это все актуализировать и предложить новую версию такого рода экспедиции. Для нас крайне интересно было бы завершить вот этими предметами уже сложившуюся экспозицию в музее японской миграции в Бразилию и внести свою, так сказать, достойную лепту в формирование этого музея. Ну и надеюсь, что такого рода опыт был бы полезен для взаимодействия университетских команд Бразилии и России.

## X. Sobre o projeto

Bem, agora sobre o projeto que estávamos preparando em **2016**. Na época, estávamos confiantes de que iríamos realizá-lo ainda naquele ano. Parte dos objetos que seriam resgatados para o **Museu da Imigração Japonesa** seriam levados para musealização.

A ideia do projeto consistia em, **primeiramente**, localizar a posição exata do navio – embora já tivéssemos uma noção aproximada de onde ele estava. Até então, o navio só havia sido visitado **uma única vez** por mergulhadores, logo após a **Segunda Guerra Mundial**, e seu estado real ainda era desconhecido.

De acordo com relatos de pescadores que atuavam na região, muitas embarcações perdiam suas redes no local do naufrágio. Portanto, nossa **prioridade** era avaliar as condições atuais do navio. Em seguida, seria necessário **remover as redes** e decidir quais partes do casco poderiam ser recuperadas para futura exposição.

Nossa **visão** era cortar uma **seção do casco** e desmontar parte de um dos camarotes, que seriam preparados e transportados para o **espaço museológico no Brasil**. Além disso, planejávamos resgatar itens como:

- O leme

- **O sino do navio**
- Outros objetos significativos

No local do resgate, montaríamos um **laboratório de conservação temporário** para realizar o **tratamento primário** dos artefatos (metálicos ou de madeira). Isso era essencial, pois simplesmente lavar ou secar os objetos **não seria suficiente** – eles se deteriorariam durante o transporte para o Brasil. Era crucial realizar:

1. **Dessalinização** para remover sais marinhos
2. **Conservação preventiva** para evitar oxidação e degradação pelo ar

Também pretendíamos recuperar os **pesados âncoras do navio** (cada uma com **5 toneladas**) e outros itens simbólicos...

### **Logística da Expedição**

- Duração estimada: **35 a 40 dias**
- Equipe: **10 a 12 especialistas** (incluindo um grupo de **6 mergulhadores** capacitados para trabalhos complexos em profundidade, como corte estrutural ou içamento de peças pesadas)

Infelizmente, por **razões econômicas**, não conseguimos realizar a expedição. No entanto, todos os nossos planejamentos e cálculos **permanecem válidos**, e poderíamos reativá-los com ajustes, se houver interesse.

Para nós, seria extremamente significativo **completar a exposição do Museu da Imigração Japonesa no Brasil** com esses artefatos, contribuindo de forma relevante para sua narrativa histórica. Além disso, acreditamos que essa experiência seria valiosa para **fortalecer a colaboração entre universidades brasileiras e russas** em projetos de arqueologia marítima.

Esperamos que, no futuro, essa iniciativa possa ser retomada.