

I. — MEMORIE E RELAZIONI

A. — LA PRIMA TRAVERSATA DELLA PENISOLA DEI SOMALI.

*Lettere dell'ingegnere L. BRICCHETTI-ROBECCHI
alla Società Geografica Italiana.*

(con uno schizzo originale degli Itinerari).

Mogadiscio, 27 marzo, 1891.

Stimatissimo sig. Segretario,

Ieri l'altro, presentandomisi l'occasione di un corriere che partiva per Merca e Brava, gli ho consegnato una mia lettera da rimettere ad un *sambuco* indigeno per Zanzibar, diretta all'illustre Presidente della nostra Società Geografica (1).

Da questo mio rapporto sommario Ella avrà appreso la malaugurata disgrazia toccata al piroscafo « Paraguay », della N. G. I., sul quale era imbarcato con tutti i miei uomini e la roba per la spedizione; e la triste odissea che ne seguì.

Ho detto in quella lettera come, dopo una serie di sforzi e mercè la valida cooperazione de' miei Somali, il piroscafo si potè disincagliare. Avevo voluto essere l'ultimo a dare l'addio al « Paraguay », che dal banco di Ziringoje, ove s'era incagliato, ritornava in Aden rimorchiato dal vaporino inglese « Somali ». Infatti nel pomeriggio del 21 marzo lascio lo sfortunato piroscafo, dopo aver preso congedo dal sig. comandante cap. Rosasco e da tutta l'ufficialità di bordo coi più affettuosi saluti. M'imbarkavo sul *dau* (2) di spettanza del cav. Filonardi per raggiungere lui stesso a Mogadiscio, ove mi aveva preceduto col « Somali », e mi aspettava coi congiugi Dabbene.

Erano circa le 4 pom. quando il *dau* salpava, prendendo largo con un buon vento fresco di S.-O., e dirigendo per Athale, ove arrivammo pro-

(1) La lettera, di cui qui si parla, non giunse alla nostra Società. (N. d. D.).

(2) I *dau* o grossi *sambuchi* indigeni, chiamansi qui comunemente *beden*.

prio all'ora del tramonto, dando fondo nel porto alla distanza di circa 600 metri dalla spiaggia.

Premendomi di vedere per il primo la Stazione italiana, che da pochissimo tempo s'era concretata col cav. Filonardi, scesi a terra in una piccola imbarcazione con due dei miei soldati, il sottocapo e l'interprete. Con quattro colpi di mano si arrivò presto alla spiaggia, ma ero capitato proprio nell'ora della più alta marea, ed i marosi che si accavallavano frequenti frangevano oltremodo forti e spumanti. A colpo d'occhio vidi che un bagno era inevitabile, e già mi accingeva a spogliarmi per raggiungere la spiaggia a nuoto, quando ne fui impedito dal mio sottocapo che si offrì di prendermi sulle spalle; se non che, mentre questi mi teneva stretto per le gambe, un improvviso cavallone ci travolse entrambi trasportandoci in mezzo alle onde. Con due bracciate a nuoto me la cavai senz'altri inconvenienti che d'essermi tutto bagnato come un pulcino; è chiaro però che, per essere il primo Italiano che entrava in Athale, il mio ingresso non fu niente maestoso e tanto meno lusinghiero. Ne feci di cuore una gran risata, che fu condivisa sonoramente da tutta la folla dei curiosi, che stavano schierati sulla spiaggia a guardarmi come abilmente m'ero tratto d'impaccio. Senza curarmi di nessuno, filai dritto verso la *zeriba*, seguito da una ciurma di uomini e ragazzi che saltando e gridando facevano un baccano del diavolo.

Della nostra *zeriba*, prima Stazione italiana nel paese dei Somali, ora non dico, essendo ancora tutto allo stato embrionale; posso assicurarla intanto che, quantunque ancora provvisoria, è disposta abbastanza razionalmente per una difesa, ed ultimati i lavori in corso, promette di rendere degli ottimi servigi. Il porto è un bassofondo naturale, della larghezza di almeno tre chilometri e mezzo, con cinque a sei braccia d'acqua di profondità a bassa marea, e gira tutt'intorno all'insenatura naturale della spiaggia, che fa gomito, finendo a Ras Mallable al S..

Si potrà discutere sull'opportunità o meno di avere qui un porto con una nostra Stazione italiana, però quello che ci premeva in questa nostra spedizione, era di cercarne uno possibile e conveniente e di averlo trovato.

Lasciai Athale verso le ore 10 della sera, guadagnando a nuoto la piccola imbarcazione che mi trasportò sul *beden*, e questo spiegò subito le vele per Mogadiscio. Mi lusingava che il viaggio dovesse essere felice e che non mi dovessero capitare incidenti; ma poco prima della mezzanotte si levò un vento impetuoso ed il mare cominciò ad agitarsi. Di minuto in minuto la burrasca aumentava ed il mare si faceva sempre più grosso, quindi l'uragano scoppiò violento con un diluvio d'acqua,

tuoni e lampi che sembrava il finimondo. Tutto ciò accadeva nella più profonda oscurità. Ci fu un momento che credetti dovessimo sul colpo essere inghiottiti dalle acque. Enormi ondate si rovesciarono nella barca, e tutti gli uomini dell'equipaggio coi miei soldati lavorarono durante l'intera notte a vuotare il *beden* dall'acqua. Dopo la mezzanotte, un colpo di vento più forte stracciò la grossa vela in brandelli. Il *sambuco* si piegò sul fianco sinistro, ricevendo un'ondata da strapparci in mare. Correavamo un grande pericolo. Per fortuna avevamo il vento in poppa e divorammo la via, quantunque il mare ci sbatacchiasse orribilmente colle sue violenti sferzate.

La calma si ristabilì solo a poco a poco nella mattinata, acquistandosi finalmente verso le ore 11, allorchè eravamo già al traverso del paese di Uarsceik, distante circa due miglia.

Il paese si scorgeva distintamente, presentandosi nell'insieme un ammasso di case di cattivo stile arabo, ed annerite dal tempo. Nello sfondo di dietro, a brevissima distanza, chiudeva il panorama una serie di terrazzi o colli sabbiosi poco elevati e brulli. Vi scorsi tre piccoli *dau* ancorati in un'insenatura naturale verso il N.-O..

Rinfrescava il vento di N.-E. ed il nostro *beden* filava magnificamente con una velocità di circa 10 a 12 km. all'ora. Alle ore 3 pom. s' avvistò nettamente il paese di Mogadiscio, sfolgorante di luce con riflessi di sole che accecavano. Un quarto d'ora dopo feci issare a poppa la bandiera italiana.

Alle ore 4 entravamo nella rada di Mogadiscio, che faceva salutare con 3. colpi di cannone. (Erano i cannoncini del « Paraguay »). Dal palazzo del Governatore fu issata la bandiera del Sultano. Si diede fondo al traverso della torre, ed, appena ancorati, ci venne incontro l'imbarcazione di Filonardi col suo *nacuda*. Vi scesi subito con l'interprete, il capo e quattro soldati.

Una folla di gente era stipata sulla spiaggia, curiosa di vedermi: mi sembrava che tutto il paese fosse là ad aspettarmi; era un emporio di tipi, un bailamme da inebbiare etnologi, linguisti e pittori. Per fortuna il Governatore vi aveva mandato, per ogni buon fine, mezza della sua guarnigione, un centinaio di soldati, allo scopo di tener d'occhio la folla e farla restare un po' indietro.

Due schiavi mi vennero incontro fino alla barca e mi trasportarono sulle loro spalle sulla spiaggia, camminando penosamente, immersi sino alla cintola in una palude di alghe che ristagnano in putrefazione. Fui condotto dal cav. Filonardi, che mi aspettava lì vicino in una casa, che aveva appositamente affittata per depositarvi le sue

merci, e che mise gentilmente a mia disposizione per tutto il tempo che sarei restato in Mogadiscio.

Ora, dopo la narrazione di questi brevi episodi personali insignificanti, mi permetto di aggiungere che, per l'anormale ed impreveduto caso successo coll'incaglio del « Paraguay », dove molti materiali e provviste sono andate perdute, nonchè per la perdita preziosa di tempo che non mi fa prevedere quando potrò essere sul posto prefisso, e per tante altre impreviste circostanze locali, ora assai difficili ad eliminare, mi trovo nel bivio o di rinunciare assolutamente alla spedizione per parziale insufficienza di fondi necessari a sopperire a tutte le spese, oppure di tentare serenamente il viaggio da qui, rimettendo al poi il regolare le differenze.

Una decisione era per me urgente. Dovevo licenziare tutti i miei uomini di scorta e troncare ogni pratica per l'effettuazione del viaggio, dovevo rinunciare, o andare avanti? Troppo mi pesava una ritirata proprio sul campo dell'azione. Insomma ho risolto di andare avanti, malgrado le difficoltà, sperando che i miei sforzi arriveranno a corrispondere al sacrificio pecuniario che nuovamente dovrò domandare alla benemerita Società Geografica.

Sulla parte dei lavori da me compiuti, per ora non vale la pena di parlarne, non avendo avuto, naturalmente, occasione di farne, ed avendo solo raccolto pochissime notizie.

Riceva intanto, ecc..

Ing. L. BRICCHETTI-ROBECCHI.

Mogadiscio, 5 aprile, 1891.

Illustrissimo Signor Presidente,

Confermandole la mia ultima relazione sommaria del 25 marzo u. s. circa i preparativi della mia spedizione (1), mi pregio comunicarle in appendice le seguenti notizie di dettaglio che trascrivo testualmente o riassumo dal mio giornale di viaggio.

Il « Paraguay » lasciava il porto di Genova alle ore 2. 30 pom. del giorno 14 gennajo 1891, con una provvista di carbone e viveri necessari al suo equipaggio per oltre 4 mesi.

Da Genova, senz'altri approdi, filò direttamente per Porto Saïd, ove arrivava alle ore 8. 30 di sera del 20 gennajo. Quivi imbarcò altre 120 tonnellate di carbone di provvista.

Alle 2 dopo la mezzanotte entrava in Canale e continuò la navi-

(1) Non giunta finora alla Società. (N. d. D.).

gazione per tutta la notte mediante un proiettore elettrico sistemato dritto a prua sul tagliamare. Arrivato nella notte ad Ismailia, cambiarono il pilota del Canale, e tale cambiamento fu causa di tre investimenti sofferti nel rimanente del percorso del Canale stesso. Alle ore 8 del mattino del 22 gennajo il bastimento era giunto alla penultima *gara* di Suez, quando incagliò l'ultima volta ed occorre un giorno intero di fatica per disincagliarlo con i soli mezzi di bordo. L'istessa sera alle ore 4 riprendeva la marcia, ma come fu giunto all'ultima *gara*, un trasporto di guerra francese ci strappava gli ormeggi e traversava il legno in Canale. Liberatosi poco dopo il passo, si metteva in moto per Suez dove giunse a porto Thewfik alle ore 8 di sera, e quivi, subito dopo imbarcata la provvista d'acqua, partiva da Suez dirigendo al largo.

Alle ore 11 del mattino del giorno 28 di gennajo il piroscavo ormeggiava nel porto di Aden.

Ecco le generalità del « Paraguay »: Piroscavo ad elica in ferro con 2 ponti e 2 alberi, costruito a Glasgow nel 1870.

Lunghezza fra le perpendicolari	. metri	75, 20
Larghezza massima	. . . »	10, 10
Altezza	. . . »	7, 60

con macchina a cilindri rovesciati, a tripla espansione, della forza di 316, 7 cavalli nominali, di costruzione nazionale, eseguita a Pertusola (Spezia) nel 1890 dal *The Continental Iron Company*, avente 3 cilindri del diametro di m. 0, 530, 0, 840, 1, 400 colla lunghezza delle corse dello stantuffo di m. 0, 915. Tonnellaggio di registro 776, 84.

Il piroscavo navigò dapprima con bandiera inglese, col nome di « Mary » fu acquistato dalla Casa R. Piaggio e Figli ed adibito ai viaggi del Sud America, passò alla N. G. I., che lo fece quasi a nuovo rimontare e lo usò pei postali d'Alessandria.

Il comandante attuale è il capitano Rosasco Sebastiano; 1° ufficiale Cucchi; 2° ufficiale Tanca; 3° ufficiale Basso; dottore Rouchey; 4 macchinisti e 36 persone di equipaggio di bassa forza.

Andai a bordo del « Paraguay » alla sera dell'ultimo giorno del mese di gennajo u. s., con 20 uomini che avevo reclutati in Aden per la scorta del mio viaggio, oltre l'interprete, dopo avervi imbarcato 150 colli e 2 muli, che, installati al mascone di sinistra a prua, dovettero presto assuefarsi ai lunghi digiuni ed alla sete, essendosi subito provveduto a razionarli.

Alle ore 4 ant. del 1° febbrajo il « Paraguay » salpava da Aden. Mezz'ora dopo faceva punto di partenza dal traverso di Capo Aden e con rotta E.-S.-E. dirigeva per Bender Gascem.

Sul piroscalo avevano pure preso imbarco una diecina di Somali Migiurtini diretti a Bender Gascem, fra i quali figuravano in prima linea Achmet Mahmud, fratello dell'attuale sultano dei Migiurtini, Osman Mahmud di Allula. Venivano quindi altri sette od otto diretti ad Obbia insieme al giovane Ali Jusuf figlio del sultano di Obbia. Ad Achmet Mahmud ed a Ali Jusuf era stato assegnato un posto speciale a poppa, presso la governa a mano del timone e separati da noi per mezzo di un telone cerato. Ma siccome il bastimento era troppo carico, tantochè imbarcava a poppa molt'acqua ed ivi non si poteva aver quiete, così ottennero una cabina di 2^a classe ove s'installarono con tutto loro agio, e fecero un baccano indiavolato che fu la sola nota gaja di bordo.

Alle ore 6 e mezza del mattino del 2 febbrajo eravamo al traverso di Ras Adaddo, distanti circa 6 miglia; alle ore 8 al traverso di Elaija ed in vista di Bender Ziade. Alle 9. 45 arrivammo a Bender Gascem, ancorando al traverso della fortezza maggiore, in 6 braccia d'acqua, sopra un fondo sabbioso, alla distanza di circa mezzo miglio dalla spiaggia. Fummo salutati da 2 colpi di cannone.

Il fratello del sultano, Achmet Mahmud, fu il primo a scendere in un'imbarcazione di bordo nel paese di sua residenza; Filonardi ed io scesimo un po' più tardi, e dopo di avere distribuiti alcuni regalucci ai capi del paese, ritornammo a bordo, contenti di esserci incontrati coi due capi Mohamed Nur primo figlio di Nur Osman, bell'uomo di statura regolare, di folta barba, dall'occhio nero, vivace, espressivo, risoluto, e con Musa Mehat, capo dei Bahagaren, vecchio dalla barba rossa, senz'un occhio, magro, scarno, dalla fronte nera lucida e dal cranio lungo.

Alle 6 del pomeriggio si salpò l'ancora, dirigendo al largo facendo rotta per Ras Allula.

Nella notte passammo in vista del villaggio di Bender Baad, diviso in due parti, indi in prossimità del torrente Bender Chor, all'E. di Ras Corai, navigabile, dicesi, per 5 miglia nell'interno, nel tempo dell'alta marea, e grande scolatojo delle acque piovane all'epoca delle piogge.

Alle 8 ant. del 3 febbrajo eravamo al traverso di Ras Filuk ed in vista di Bender Allula. Alle ore 9 ant. arrivammo in detta spiaggia, ancorando in 17 braccia di acqua, quasi al traverso della fortezza del sultano, in fondo sabbioso, alla distanza di 600 metri dalla spiaggia stessa.

Appena ancorati, siamo accostati da un *dau* (piccolo sambuco) del sultano Osman Mahmud, e per mezzo del suo *nacuda* sappiamo che il sultano non era in Allula, ma che trovavasi al paese di Bareda, ove mandammo tosto un messaggio per avvisarlo del nostro arrivo.

In quel giorno il mare frangeva alla spiaggia con flutti larghi e molli, ma grossi assai, tantochè, malgrado ripetuti tentativi, non ci fu possibile con l'imbarcazione di bordo di scendere a terra senza buttarci in acqua. Io però non ci ho badato più che tanto, mi spogliai e guadagnai la riva a nuoto, ove ebbi veramente un'accoglienza ultra cordiale, affettuosa assai, da una folla di gente che mi aspettava sulla spiaggia, contenta di rivedermi arrivare al loro modo primitivo, a ritrovare i numerosi amici e le conoscenze che vi aveva lasciato.

Gli altri miei compagni, cui poco garbava di fare un bagno fuori dell'ordinario, ritornarono a bordo colla stessa imbarcazione colla quale erano venuti.

Il giorno appresso (4 febbrajo) di buon mattino fummo avvisati che il sultano era arrivato in paese nella nottata. Verso le 10 scendemmo a terra Filonardi, io, il sig. Dabbene ed il medico di bordo, signor Rouchey. Fummo ricevuti con festa dai parenti ed amici del sultano d'Obbia, che ci condussero tosto nel suo palazzo, ove io aveva alloggiato quasi un mese, lorchè vi arrivava da Obbia.

Poco dopo servito il tradizionale thè, entrò il sultano Osman Mahmud. Indossava una gran pezza di cotonata quadrata a fondo rosso, nella quale si avviluppava tutto il corpo e la faccia.

Entrò col suo abituale passo lungo e cadenzato, toccando a tutti la mano senza stringerla.

Dopo alcuni minuti di silenzio, gli facemmo le solite domande, alle quali il sultano fece le solite risposte vaghe e complimentose. Poi, essendo trascorso il tempo di prammatica per la prima visita, ci congedammo dal sultano, dicendogli che saremmo tornati in giornata a rivederlo.

Andammo quindi tutti insieme alla casa di Saïd Samanter, ove passammo allegramente un'oretta. Samanter ci diede alcune buone notizie del viaggiatore Ugo Ferrandi, dicendoci di averlo visto e di avergli parlato una ventina di giorni prima, di passaggio sopra un sambuco indigeno che ancorò, rimanendo la notte in rada. Ci disse anche che Ferrandi non scese a terra essendo un po' indisposto, e salpò la mattina appresso, dicendo di dirigersi, per la costa dei Benadir, a Brava.

Tornai più tardi dal sultano per presentargli il fucile Winchester a ripetizione che avevo avuto da S. M. il Re. Il sultano lo trovò magnifico, fu oltremodo contento e sodisfatto e si profuse nei più vivi ringraziamenti.

Verso sera tornammo a bordo. Alla spiaggia ci raggiunse il sultano Osman Mahmud, venuto a stringerci con effusione la mano e ad augurarci buon viaggio ed ogni ben di Dio.

Prima di partire non mancai di fare alcuni piccoli regali ai parenti ed agli amici del sultano Jusuf Ali, ricordando soprattutto coloro che nel mio primo viaggio mi avevano qui usato le maggiori cortesie, accordandomi la più generosa e disinteressata ospitalità.

Ho osservato che la rada d'Allula con poca spesa si potrebbe facilmente ridurre a porto, prolungando il banco di corallo che dalla insenatura interna a rigurgito, che gli Svedesi chiamano *fiordo*, dirige la sua estremità ad O.-N.-O.. Come pure si potrebbe rendere più utile e magari navigabile la sezione dritta del fiordo, e cioè quel tratto di 4 o 5 miglia che ora è accessibile ai soli piccoli battelli. Con una piccola diga sul banco, l'entrata a questo piccolo canale rimarrebbe riparata dal monsone di S.-O. per il quale si trova aperto. Ora il meglio ancoraggio ad Allula è tra la terra ed il banco menzionato, distante circa 400 a 500 metri dal paese, dove si ha un fondo da 16 a 17 braccia, di natura sabbioso.

Si salpò da Allula alle 4 ant. del 5 febbrajo, dirigendo per S.. Alle 8, 45 eravamo al traverso del Capo Guardafui, distante un miglio e mezzo. A mezzogiorno le osservazioni diedero lat. = $11^{\circ} 13'$ N., long. = $51^{\circ} 18'$ E. Greenw.; alle 6 pom. eravamo al traverso di Ras Hafun. Si navigò tutta la notte con macchina a tutta forza, con vento fresco da N.-E. e mare lungo e mosso da questa parte. Fu una nottata stupenda. Il « Paraguay » correva, volava sulle onde, colle vele al vento ed il canino fumante.

Al mezzodì del giorno seguente (6° febbrajo) si osservò Latitudine = $7^{\circ} 35'$ N.; Long. = $50^{\circ} 26'$ E. Greenw.. Si navigava in vista di una costa arida e sabbiosa, in rada aperta al monsone di N.-E., che soffiava in questo giorno più violento che mai, tantochè sarebbe stato impossibile di approdare in qualsiasi punto. Così si procedette in rotta parallela per raggiungere l'ancoraggio di Obbia. Si passò la notte navigando con forza di macchina ridotta sotto l'angolo di rotta S. 35° O.. Soffiava ostinato e disteso il vento N.-E., elevando cavalloni fragorosi e spumanti.

Al mattino del 7 febbrajo si mise la prua a terra per riconoscere la vera posizione, e si trovò che una forte corrente da E.-N.-E. ci aveva spostati per 26 miglia al S. e 10 miglia all' O..

Avvicinandoci a terra, si scorre subito che la costa in vista fran-geva alla distanza di tre miglia e quindi riusciva impossibile l'approdo ad Obbia, tantochè si fu costretti a tenere la prua al mare. A mezzogiorno si ebbero le seguenti osservazioni: Lat. = $5^{\circ} 13'$ N., long. = $48^{\circ} 28'$ E. Greenw..

Alle 2 pom. eravamo al traverso di Obbia, navigando con forza ridotta ad una distanza di 4 miglia dalla costa. Il mare si manteneva oltremodo agitato in direzione N.-E. col vento nella stessa direzione, perciò si mantenne sempre la prua contro il mare per evitare i bruschi movimenti del piroscafo. Dalle 4 alle 8 di sera si rimise la prua al N., mantenendola così per tutta la notte.

Nelle prime ore del mattino (8 febbrajo) si fecero alcune evoluzioni sulla rada d' Obbia, facendo ripetuti scandagli, ottenendo un fondo da 8 a 10 braccia, di natura sabbioso, ma non si poté ancorare, causa il mare grosso.

Verso le ore 10 ant. fummo accostati da un *dau* del sultano Jusuf Ali con Hagi Aden Musa che faceva da nocchiero, il quale ci informò essere impossibile lo sbarco a terra. E mentre così parlava, arrampicandosi sui paramani della scala a prua, saltava destramente sul ponte, salutandoci tutti festosamente ed apportandoci i saluti e gli auguri del sultano Jusuf Ali, che faceva chiedere nostre notizie, mandandoci il benvenuto. Quindi passò nella mia cabina, dove rapidamente ci informò dello stato del paese, dicendomi che tutto era bene ed in pace con tutte le tribù circonvicine.

Tutti i Somali che erano a bordo avrebbero voluto cogliere l'occasione per scendere a terra. Si lasciò scendere solo Achmet Samanter e Mohamed Ilmi, ai quali Filonardi ed io consegnammo un biglietto coi nostri saluti pel sultano Jusuf Ali.

Passammo la notte tenendo la prua al mare con macchina molto adagio.

Alle ore 4 del mattino (9 febbrajo) piegammo in poppa per Obbia perchè il tempo ci sembrava permettere lo sbarco. Difatti giunti alle ore 9 sulla rada, andammo ad ancorare in un fondo di 6 braccia, di natura madreporico e distante circa 400 metri dal maggiore scoglio. Il « Paraguay » rimase all'ancoraggio con macchina sempre pronta.

La solita imbarcazione indigena con Aden Musa venne a visitarci nella mattinata, ma quantunque io avessi già preparato sul ponte il mio bagaglio, mi fu ancora impossibile di scendere, stante lo stato del mare estremamente agitato.

Allora si mandò un biglietto al Sultano, esprimendogli il desiderio di vederlo a bordo.

Il sultano Jusuf Ali gradì l'invito e coll'istessa imbarcazione, verso le ore 3 pomeridiane, venne a bordo in compagnia del giovane Guled Jusuf e di Hagi Farah. Fummo tutti a riceverlo alla scala ove l'accogliemmo con una lunga stretta di mano, che ci contraccambiò fortemente

e con un affettuoso sorriso. Lo si fece sedere a poppa nelle sedie a sdrajo apposta preparate, e fu servito di diverse bevande sciropate. Egli s'intrattene con tutti per oltre un'ora cordialmente. Quindi invitato ad accomodarsi giù nel salotto, vi scese con Filonardi e me, ove da soli gli parlammo della mia spedizione traverso il paese dei Somali, dichiarandogli che contavasi sul suo appoggio, se avesse voluto in qualche modo aiutarmi, facilitandomi per la ricerca dei cammelli e dandomi qualche guida che mi accompagnasse.

Ma il sultano, adducendo per ragione, che in séguito al mio ultimo viaggio da Obbia ad Allula ebbe molte noje e grattacapi da parte dei capi tribù delle regioni percorse nella mia traversata, questa volta non ne volle sapere, e malgrado i nostri lunghi discorsi, cercò tutti i mezzi e pretesti per dissuadermi dai miei propositi di viaggio nell'interno, accampando una serie di pericoli inevitabili e difficoltà infinite e sforzandosi anche di convincere il cav. Filonardi delle inopportunità della mia spedizione, per la quale non poteva darmi nessuna garanzia, come si rifiutava di darmi per guida due suoi uomini che gli si domandavano.

Al mattino dell'indomani (10 febbrajo) ero presto in piedi, aspettando che il sultano venisse nuovamente a bordo, siccome aveva promesso, per darmi la risposta definitiva, che doveva decidere del mio affare. Ma Jusuf Ali non si fece vedere.

Il comandante del piroscafo mostrava inquietudine sull'ancoraggio, dicendo di non voler rischiarsi e restarvi ulteriormente. Perciò facemmo una lunga discussione per avvisare al modo più opportuno di far scendere a terra la mia gente con tutto il mio bagaglio, 150 colli e 2 muli. Ma, visto che coi mezzi di bordo era assolutamente impossibile e che nel paese non vi era che una sola imbarcazione indigena disponibile, la quale, causa il mare grosso, non poteva garantire nessun trasporto, vi rinunciammo.

Poco dopo il mezzogiorno fummo accostati dalla solita imbarcazione con Hagi Farah che veniva a portarci i saluti del sultano, il quale ci mandava a dire, che vedeva molto male e credeva sconveniente la mia spedizione, per la quale non poteva far niente nè poteva darmi nessuno dei suoi uomini per accompagnarmi, non volendo seccature ed impicci che certo io gli avrei procurato col mio viaggio.

Per finirla, il cav. Filonardi prese la decisione di filare diritto fino a Zanzibar, dove si sarebbe risoluto il da farsi. A mezzo di Hagi Farah mandavamo un saluto di congedo al sultano, rimettendogli un bigliettoto, avvertendolo che, visto l'ostinato tempo cattivo, proseguivamo per Zan-

zibar, e che l'avremmo riveduto più tardi, senza potergli dire quando. Così alle ore 4 pom. il « Paraguay » salpava l'ancora, mettendo a tutta forza e dirigendosi a Zanzibar.

Furono tre giorni di splendida navigazione. Passammo la linea verso le ore 8 del mattino del 12 febbrajo e naturalmente, senza che nessuno di noi ci facesse caso. Conseguenza dei tempi! A mezzogiorno le osservazioni diedero Lat. = $0^{\circ} 48' 40''$ S.; Long. = $43^{\circ} 38'$ E. Il cielo si manteneva sempre sereno e di un azzurro opalino come il mare calmo.

Al mezzodì del giorno susseguente (13 febbrajo) distavano circa 70 miglia dall'Isola di Pemba, osservando Lat. = $4^{\circ} 12'$ S., Long. = $41^{\circ} 07'$ E. Gr.

Nelle prime ore del mattino del 14 febbrajo s'avvistò a levante la costa di Zanzibar, e così si navigò sempre in vista della costa, che si presentava man mano più distinta e sfolgorante della più rigogliosa vegetazione. Era un incanto meraviglioso, che seduceva, trasportandoci in ammirazione.

A mezzogiorno eravamo al traverso del fanale di Mwana. Si procedette in rotta per S. S.-O., indi si navigò a cognizione fino all'*English Pass*, finchè, alle ore 3 pom. precise, ancoravamo nella rada di Zanzibar, in un fondo di 10 braccia, di natura fangoso.

Da bordo godevasi uno stupendo panorama: un paesaggio di fuoco agitantesi in un esuberante sfolgorio di luce, colla più lussureggiante vegetazione tropicale ingentilita dalla mano dell'uomo e dalla potenza del lavoro.

Il porto di Zanzibar non è che una larga ripiegatura dell'insenatura naturale delle coste, ove, salvo l'epoca del forte monsone di S.-O., quando le acque sono quasi sempre fortemente mosse, si gode una tranquillità veramente incomparabile. Esternamente all'insenatura sono sparse alcune piccole isole corallifere totalmente nude ed inabitate, e solo visitate qualche volta da rari cacciatori. Sopra una di esse è situato il cimitero degli Inglesi, ciocchè gli valse dagli Europei il nome di Isola dei Morti.

Il porto si presenta sotto un aspetto seducente, reso ancor più aggradevole dal numero straordinario di sambuchi indigeni d'ogni forma e provenienza, i quali, specialmente all'epoca del monsone di N.-E., cioè dal mese di febbrajo all'aprile, vi sono più numerosi, ed anche pei diversi bastimenti da guerra e mercantili che spesso vi s'incontrano. È tutt'un affaccendamento di carichi e scarichi di prodotti i più disparati, di droghe e di merci indigene e forestiere, che si affastellano in un ordinato disordine, fra un emporio di genti diverse.

Quello che a tutta prima maggiormente colpisce l'Europeo è il vedere girare per la città frotte di schiavi e schiave e bambini strettamente incatenati sotto gli occhi degli agenti principali delle grandi nazioni condannatrici della schiavitù!...

Dando uno sguardo, sotto l'aspetto commerciale, alla costa dei Somali bagnata dall'Oceano Indiano, debbo concludere, che, ovunque sono i piccoli villaggi, gli approdi sono difficoltosi assai, perchè troppo esposti ai venti ed al furore dei due monsoni di N.-E. e S.-O.. Epperò da quello che ho potuto giudicare mi pare che una linea commerciale pei nostri vaporette riuscirebbe maggiormente possibile qualora fosse attivata per la sola epoca delle calme, nei mesi di marzo ed aprile. Per ora, dopo aver visitato i porti principali del golfo di Aden, facendo capolinea ad Allula, basterebbe toccare, dal Capo Guardafui, Bargal, Hafun, Illig ed Obbia, dove sarebbe sempre possibile un piccolo traffico di importazione ed esportazione, ed avere così maggiori comunicazioni coi Somali Migiurtini. Più sicuri e maggiori traffici darebbero i porti della costa dei Benadir, facendo capolinea Zanzibar. Da qui si potrebbero incettare le merci provenienti dal centro dell'Africa e facenti scalo ai paesi della costa che non hanno altri mezzi di comunicazioni all'infuori dei sambuchi indigeni che fanno rotta sino a Bombay.

Mi pare adunque che, come prova, sarebbe ottimo il tentativo di fare per ora, coi vapori della N. G. I., una linea provvisoria fra Aden, Zanzibar e viceversa, tenendo i punti principali della costa dei Somali, facendo coincidenza in Aden colla linea delle Indie, in modo da raccogliere tutte le merci ed i prodotti diretti a Bombay, come quelle che da Bombay sono dirette alla costa orientale d'Africa sino all'Isola di Zanzibar ecc., traffico che costituisce il principale commercio di tutta questa regione.

Certo, una delle maggiori difficoltà a risolversi sarà la scelta di buoni agenti, che converrebbe dapprima scegliere fra gli indigeni più conosciuti nel paese e fra gli Arabi od Indiani musulmani da prendersi, per ora, opportunamente in Aden o Zanzibar stesso. Questi dovrebbero cercare di attirarsi la benevolenza degli indigeni e di fare gl'interessi della Compagnia in modo, che il giorno che il nostro postale approdasse, vi fossero già pronti la merce ed i mezzi di trasporto per lo sbarco ed imbarco. Nè sarà superfluo raccomandare che i nostri vapori partano da Aden bene approvvigionati di carbone, cioè con quantità sufficiente per il viaggio di andata e per quello di ritorno, essendo il costo del carbone in Zanzibar superiore alle 80 lire per tonnellata.

Il movimento del porto di Zanzibar è dovuto in massima parte ai sambuchi somali che vi fanno estesi traffici. Vi sono stazionari due piccoli vapori, uno germanico e l'altro inglese, che coadiuvano il trasporto de' grossi vapori postali e fanno essi stessi il servizio di posto agli scali delle coste somali delle stazioni inglesi e tedesche. Il sultano di Zanzibar possiede 7 vapori, e sono: il « Kiloa » ed il « Brava » di circa 600 tonnellate, l'« Acola » un po' più grande, che fa i viaggi di Bombay, il « Nianza » che è il migliore vapore, il « Swordsman » di circa 1,200 tonnellate, il « Glasgow » bastimento da guerra, ed il « Sultani » avariato e fuori d'uso.

Zanzibar vien collegata all'Europa da un servizio regolare mensile fatto da piroscafi della *British India* e dai vapori della Compagnia *Fabre e C.* di Marsiglia, dalle *Messageries Maritimes*, e da oltre un centinaio di bastimenti a vela di bandiera americana, inglese, tedesca ecc..

Da informazioni assunte sul luogo ho potuto ricavare che i principali articoli di esportazione del porto di Zanzibar sono i seguenti:

Avorio: per questa merce è la prima piazza del mondo; calcolasi un'esportazione annuale media di 3 a 4 milioni di franchi.

Chiodi di garofano: circa 100,000 sacchi. I chiodi di garofano che dal 1880-84 si pagavano in media da 7 ad 8 sino a 10 talleri il *frasle*, ora si pagano solo 3 talleri il *frasle*.

Caucciuc: viene dalla costa dei Suaheli, da 10 a 20,000 balle, di 4 *frasle* la balla.

Steli di garofano: circa 20 a 25,000 sacchi, merce che vale poco, buona solo per estrarne l'essenza.

Pepe rosso: da 20 a 25,000 balle.

Noci di coco: da 20 a 25,000 balle.

Oricello: da 5 a 6,000 balle pressate, del peso di oltre 1 quintale per una.

Sesamo: da 6 a 7,000 sacchi: va in Aden.

Pelli di bue: circa 500,000.

Questi i prodotti principali. Vi sono poi le pelli di leopardo, di ippopotamo, di rinoceronte, che capitano sulla piazza senza regola fissa, come penne di struzzo, corna, conchiglie, tabacco, arachide, pistacchi, stuoje di palma, zucchero, ecc., che danno un bel contingente di esportazione. Quindi l'esportazione della gomma copale, un bel commercio di oltre 1,000 casse all'anno.

La tartaruga vi arriva dal Madagascar. La gomma arabica, la mirra e l'incenso vi arrivano dai paesi somali, ma in poca quantità, andando quasi tutte direttamente sui mercati di Aden, della costa arabica ed a

Bombay. Anche cera vergine ne viene in poca quantità, dal sud della costa portoghese. Così la madreperla vi arriva scarsa, mentre se ne potrebbe avere in grandissima quantità qualora fosse raccolta, essendovi in abbondanza.

Riguardo all'importazione pei traffici cogli indigeni, una volta l'articolo migliore era l'*americani* (cotonata); ora invece predomina la cotonata detta *ualaiti*, ed un'altra qualità fabbricata a Bombay e sul genere della cotonata americana, ma più leggiera e più a buon mercato.

Principali articoli di importazione sono inoltre: filati e tessuti diversi di cotone, conterie diverse, vasetti colorati, filo di ferro, di ottone e di rame, fucili, rivoltelle, piombo in pani ed in palle e polvere da fucili; petrolio, sale greggio, coralli ordinarî in collane, farina, patate, riso, legumi diversi, saponi, vernici, cordami, articoli diversi di coltelleria e da caccia, ombrelli, medicinali, zucchero bianco, confetture, sciroppi, specchi, teraglie ordinarie, ferro in sbarre, verghe, travi, lamiere e catene; bibite spiritose, tabacco, sigari, sigarette, mercerie diverse, ecc..

Le principali case stabilite in Zanzibar sono:

Hausig e C.: casa tedesca delle più antiche. Fa commercio di ogni genere ed articolo d'importazione ed esportazione.

Oswald e C.: casa tedesca di Amburgo, che ha parecchie succursali sulla costa, ed un proprio vapore.

Meyer e C.: casa tedesca di Amburgo che traffica soltanto in avorio.

Smith Mackenzie e C.: casa inglese, commercia di tutto.

Sratt e C.: di Boston id. id.

Rope Emerton e C. di New-York id. id.

Filonardi e C.: casa italiana id. id.

Taria Topan: (Zanzibar-Bombay) indiani musulmani.

Soliman Dahud: Zanzibar.

H. Greffulhe: francese, agente delle Messagerie.

Ma del commercio di Zanzibar in relazione alla costa dei Somali farò oggetto di uno studio più tardi. Ora eccomi di nuovo al viaggio di ritorno da Zanzibar alla costa dei Somali.

Alle ore 4 pom. del giorno 23 febbrajo il « Paraguay » salpava dalla rada di Zanzibar, e due ore dopo, proprio all'ora del tramonto, incagliava in un basso fondo della rada, poco distante dalla spiaggia, dirimpetto al villino del sultano.

Approfittammo dell'alta marea della mattina susseguente (24 febbrajo) per disincagliare il bastimento, e proseguimmo senz'ulteriori incidenti. Ripassammo la linea alle 11 ant. del 26 febbrajo. Alla sera dello

stesso giorno si mise la macchina a mezza forza per aspettare il giorno e dirigere per Mogadiscio.

Al mattino susseguente, 27 febbrajo, appena giorno, avvistammo la costa al N. di Merca, e percorrendo una retta parallela ad essa, passammo innanzi a quattro villaggi lungo la spiaggia.

Alle ore 9 ant. il « Paraguay » dava fondo a Mogadiscio, ancorando poco distante dalla punta estrema S. del banco distante circa un miglio dal paese.

È ad immaginarsi, non a descriversi l'impressione provata dalla gente di Mogadiscio al presentarsi della bandiera italiana, che vedevano per la prima volta sventolare a bordo di un vapore italiano, il primo che dava fondo avanti il paese.

Una quantità di *canoe* con indigeni, staccatesi dalla spiaggia, avevano subito cominciato per accostarci, ma viceversa poi prendevano il largo titubanti e paurosi. Ma quando s'accorsero che sul bastimento c'erano pure dei Somali, che loro facevano segnò di avvicinarsi, compresero ch'eravamo gente amica e ci accostarono.

Poco dopo, in una bella e grande imbarcazione indigena a sei remi veniva a bordo il Governatore del paese, al quale il cav. Filonardi rimise la lettera del sultano. Il Governatore si chiama Soliman-bin-Ahmed-bin-Said-bin-Achmet-el-abu-Saïdi ed è un bell'uomo sui 45 anni, di statura normale, piuttosto corpulento e robusto assai. Di colore olivastro, porta la barba rara a spizzico attorno al mento, labbra un po' grosse, naso leggermente arcuato e due grandi occhi neri a scatti. Passò alcune ore a bordo, dandoci preziose informazioni e notizie di dettaglio, ed intrattenendoci nella più geniale conversazione, conoscendo minutamente tutti i paesi della costa, per esservi stato diversi anni governatore.

Prima di partire, egli volle raccomandarci come guida un Somalo, Hauija di Mogadiscio, certo Birrau, che godeva fama di abilissimo pilota (1) per conoscere a menadito, diceva lui, tutte le insenature, i basifondi, scogli, ed ogni accidentalità della costa.

Verso sera lasciammo Mogadiscio, prendendo il largo. Nella notte però, essendoci scostati troppo al largo per schivare Uarsceik, all'alba si fece rotta per la costa procedendo a tutta forza.

Verso le ore 9 del mattino 28 febbrajo, il comandante avvisava il cav. Filonardi, che se il paese ove voleva andare stava veramente alla latitudine in cui egli aveva detto, ci eravamo di fronte.

Il sedicente pilota, che stava sul ponte di comando, scrutando con occhio, non certo marino, la costa, rispondeva invece che bisognava

camminare ancora in avanti per molto tempo, mostrando col dito verso prua un altro punto di terra che malamente si scorgeva lontano lontano.

Per quanto gli indigeni che erano venuti a bordo si affaccendassero a discutere la vera località alla quale eravamo diretti, nessuno era in grado di indicarci per bene il posto preciso. Così si navigò a tutta forza sino al mezzogiorno, in vista della costa, che si presentava poco elevata, sottile, uniforme, squallida e deserta, e per quanto studiosamente si stessee tutti intenti cogli occhi verso la spiaggia, il gruppo di capanne che si cercava non compariva mai. Perciò, visto che il paese non si trovava e confermato il punto della posizione vera del piroscapo, si tornò indietro, navigando a circa 6 miglia dalla costa. Alle ore 4 pom. il comandante faceva mettere a mezza forza, indi adagio, con il 2° ufficiale allo scandaglio. Il pilota però dal ponte seguitava a ripetere che, stando così al largo, era a lui impossibile lo scorgere e discernere bene il paese, e che non v'era nessun pericolo accostandosi, e che se mai qualche pericolo si fosse mostrato possibile, egli ci avrebbe tosto avvisati.

A queste categoriche dichiarazioni si fece avvicinare il piroscapo un po' più alla costa, ma per pochi minuti.

Alle ore 5, 35 pom. il comandante, dal ponte di comando, stava sempre in allarme. Gridando sempre: « macchina adagio », domandava la profondità al 2° ufficiale e questi sempre gli rispondeva non trovar fondo. Quand'ecco, dopo pochi minuti, lo stesso 2° ufficiale avverte che il fondo mancava repentinamente. Prontamente si ferma la macchina, si dà il timone tutto a sinistra onde allargarsi..... ma inutilmente! Erano le 5, 40 pomeridiane, quando in un attimo il piroscapo si trovò investito sopra un banco di sabbia! Contemporaneamente si faceva « macchina indietro a tutta forza », ma infruttuosamente!

Poco dopo il macchinista avisava che da molte scosse e rivoluzioni che prendeva la macchina, egli era indotto a dubitare di qualche avaria nell'elica e della scomparsa di qualche pala. Il comandante, senza por tempo in mezzo, ordinava di stendere tosto un'ancora al vento, onde impedire che il piroscapo s'inoltrasse di più sopra il banco.

Scandagliato per bene il banco, affine di osservare la migliore uscita, si mise subito mano al getto del carbone di provvista in mare, onde alleggerire il più possibile il piroscapo stesso. Nella notte si stese un'altra ancora al vento di poppa, per agguantare fortemente il bastimento contro la forte corrente, il forte vento di N.-E. e il gonfio mare.

Lavorammo tutta notte insieme coi marinai dell'equipaggio, ajutati

da tutti i miei Somali, che facevano a gara chi scaricasse più carbone in mare. A giorno il lavoro ferveva ancora accanitamente.

Verso le ore 8 ant. (1° marzo), mentre s'era cominciato a virare un poco sulla gran gomina di prua, improvvisamente la grande àncora si staccò violentemente dal *ghirbino* che la teneva.

La grossa àncora era perduta. Il 1° ufficiale che al mascone di sinistra a prua dirigeva le manovre, fece subito stendere un'altra àncora e così si potè riprendere all'istante a hordo il grosso cavo, che la fortuna non ci fece perdere. Il comandante che seguiva ad andare da prua a poppa, impartendo ordini, infondendo lena e dando mano a sbrigare i più solleciti lavori, volle subito accertarsi dello stato dell'elica, per sapere quante pale fossero ancora intatte. Tre dei miei giovani Somali si slanciarono tosto sott'acqua per verificare, e constatarono che due pale dell'elica erano rimaste intatte, una era completamente rotta, e dell'altra ne rimaneva solo la metà.

Si lavorò tutto il giorno a scaricare il carbone in mare, aspettando con ansietà l'alta marea per poter continuare a virare sulle àncore.

Infatti quando la marea parve giunta a buon punto, si cominciò a virare a prua, ma il piroscalo, pur dondolandosi sempre sulla chiglia incastrata nella sabbia, non si mosse d'un centimetro. Si provò a virare sull'àncora a poppa, ma poi si mollò. Il mare si faceva più grosso e le onde larghe e molli sbatacchiavano il piroscalo a stangate. Il beccheggio continuava frequente e più forte del forte rullio, tantochè si temette che qualche altro colpo così violento sfondasse improvvisamente il piroscalo. Ma questo invece si comportò eccellentemente mostrandosi di una solidità a tutta prova di resistenza.

Nel pomeriggio un colpo violento spezzò il cavo che teneva l'àncora a poppa e così anche quest'àncora fu perduta.

Alla sera avvistammo alcuni *dau* di indigeni i quali, visto ch'eravamo incagliati, ci abbordarono e dopo infinite discussioni si riuscì a trattare per acquistare le loro imbarcazioni pagandole relativamente poco, tenendo conto del posto e della triste condizione in cui eravamo.

Si lavorò tutta la notte a scaricar carbone e tutto il giorno appresso (2 marzo); nella mattinata avvistammo per la prima volta un gruppo di piccole *canoe* indigene che venivano verso noi. Quando ci furono vicine e che tutta quella ciurma indigena voleva venire a bordo, non lo si permise, fatta eccezione per il solo loro capo, perchè venisse a parlamentare. Questi a mezzo dei paramani della scala in quattro salti fu lesto sul ponte di comando, ove io mi trovavo, mi stese con disinvoltura la mano, ch'io gli strinsi senza, naturalmente, sapere chi era, ri-

spondendo al saluto nella sua lingua, del che si mostrò tutto contento. Quindi, dopo mille salamelecchi, si allontanò da me per andare a poppa ad ossequiarvi il comandante ed il cav. Filonardi.

In questo frattempo il mio interprete Achmet mi avvisava che costui era nientemeno che il famigerato autore del massacro dei 2 ufficiali italiani a bordo del R. trasporto « Volta »! Da Uarsceik egli se ne era partito, temendo la vendetta degli Italiani e del sultano di Zanzibar, ed ora capitò da noi a bordo per puro caso, non sapendo per niente di che nazione fosse il piroscalo che si trovava incagliato. Ma fu subito avvisato da un indigeno sull'essere nostro, per cui, colto al volo non so quale pretesto, se la svignò in fretta, saltando di botto nel suo canotto, che s'allontanò all'istante, e così fecero gli altri due canotti, che presero tosto il largo guadagnando a tutta forza di remi la spiaggia.

Certo se il « Paraguay » non si fosse trovato in queste disastrose e tristissime condizioni, questo Mohamed Abdalla (che così chiamavasi) non ci sarebbe sfuggito di mano. Ma, presi come sfortunatamente eravamo e senza speranza di uscirne, incerti dell'oggi, e colla prospettiva di dover abbandonare il bastimento e bivaccare sopra una spiaggia deserta ed inospitale, alla mercè degli indigeni fanatici e feroci, ogni risolutezza o prepotenza ci sarebbe riuscita fatale, e chissà quanto l'avremmo scontata cara. A malincuore ci convenne mostrare di non saper nulla e lasciar correre, facendo voti però che la sorte volesse trattarci meglio un'altra volta col rimetterci in buon momento nelle mani questo scellerato assassino.

Il comandante, quantunque terribilmente rattristato da tanto grande jattura, sembrava impassibile e dava ordini continui ai marinai: per tutti era una gara di lavoro febbrile, sostenuto dalla speranza di riuscire ancora, coi soli nostri sforzi, a disincagliare il bastimento. Intanto prendevano congedo da noi il capo degli Abgæl e il prete sceik Mohamed, ringraziandoci dell'ospitalità loro data e promettendo di fare la maggior propaganda in nostro favore fra gli indigeni e le pratiche necessarie per i cammelli della mia spedizione.

Durante il periodo eroico del nostro lavoro di disincaglio fummo visitati da molti capi indigeni che, navigando sui *dau* o sui sambuchi, si accostavano al « Paraguay ». Mohamed Nasib, l'amico nostro, ci portò notizie della costa con una lettera del sultano per il cav. Filonardi, in cui egli lo informava che il paese era tranquillo. Il pilota Birrau fu latore di un'altra lettera, la quale confermava le stesse notizie; il *nacuda* Camis Bin Rascid e il proprietario di un altro sambuco parlarono pure col comandante e con Filonardi.

Intanto, lavorando giorno e notte, riparando le avarie del bastimento e aspettando l'alta marea per provare e riprovare di liberarci, si riescì finalmente, con gioja generale, a far galleggiare il « Paraguay ». Pareva ottenuto l'intento e i miei Somali univano alle grida dei nostri marinai le loro di *Ula Soosonaja!* « camminiamo! » Ma invece non eravamo di fatto sciolti, non si era che scesi di banco in banco di sabbia, pur avvicinandoci al largo. Si provvide intanto al riparo dell'elica e del timone e al noleggio dei *dau* di Nasr-bin-Ali e di Camis-bin-Abdalla.

La triste condizione del momento era attenuata soltanto dalle notizie ottime del paese, confermate anche da Mohamed Nasib, che con l'imbarcazione del Filonardi portava il solito corriere. I lavori per la costruzione della *zeriba*, alla nuova Stazione di Athale, procedevano bene; vi mandammo di nuovo lamine zincate, legnami e stuoje, e il Filonardi trasbordò la sua merce sopra un grosso *dau*, a ciò noleggiato, che partiva per Mogadiscio, cercando di preparare così il terreno per la sua andata colà.

Il *dau* partiva l'8 marzo e fu buon augurio per noi; nello stesso giorno, mercè l'inflessso lavoro di tutti, il « Paraguay » scendeva al largo, non senza aver investito e danneggiato col suo stesso peso il *dau* delle nostre operazioni di manovra.

Eravamo salvi; ma sarebbe stato possibile arrivare a Zanzibar?

Io pensai subito alla mia carovana, per avviarmi di là verso l'interno, e presi consiglio dal Filonardi. Se non avessi potuto effettuare il mio primo progetto di raggiungere Obbia, volevo in ogni caso recarmi a Kisimajo, in attesa di istruzioni. Ma Filonardi mi rispondeva che sarebbe stato inconsulto ogni sforzo di penetrare nell'interno, nelle condizioni attuali del paese. « La pazienza val più dell'oro », pensavo fra me. La venuta a bordo del capo Islau Abu Beker, col suo *uakib* sceik Mohamed Ali ed altri dà Mogadiscio, mi fece sperare di raccogliere da lui informazioni sui mezzi di trasporto per l'interno; ma non potei sapere altro, fuorchè l'arrivo del sultano del paese alla costa e la voce, forse infondata, di tentativi di quei di Uarsceik contro il console italiano e le nostre esplorazioni africane.

Intanto, dovendo starcene ad aspettare, si pensò ad approfittare del tempo che avevamo, e si propose un'escursione per la Stazione di Athale o Itala, col vaporino del cav. Filonardi. Staccatosi dal « Paraguay », il vaporino, girando al largo in semicerchio, impiegò circa due ore per arrivare alla costa; alla quale si limitarono per allora le osservazioni. Si mise tosto mano agli scandagli, senza risultati sicuri. Ma poi, girando al largo l'insenatura di Athale, trovammo buona via e descrivemmo

un'ampia curva attorno ai banchi coralliferi ed ai bassi fondi sabbiosi. Piegammo quindi bruscamente verso il N., ed entrammo in un basso fondo naturale della larghezza di almeno due miglia con quattro o cinque braccia d'acqua di profondità. Governando bene attorno alla punta S., con un buon segnale di richiamo, si entrerebbe più facilmente in questa larga insenatura, che potrebbe servire benissimo come porto. Qualora si volesse giovare di quella brusca scogliera di bassi-fondi che circonda la costa, per farne un riparo sicuro, si potrebbe farvi una gittata di cassoni in ferro pieni di sabbia, e poi ammucciarvi tanto di pietre da costruire una cinta e quindi un forte baluardo.

Un buon segnale si potrebbe avere servendosi del cassone dell'acqua, già abbandonato sulla spiaggia. Esso, trascinato in un posto conveniente e fissato solidamente con pietre e cemento, potrebbe costituire la base di una torricella, che si scorgerebbe di lontano.

Comunque sia, prescindendo dalle difficoltà di luogo e di spesa, la mia esperienza su questo littorale mi induce a credere, che questo sia il miglior posto ch'io abbia qui visto sin'ora. Fatto il rilievo della località, si potrà parlare di cifre; ma fin d'ora si presentano questi vantaggi indiscutibili, che la sua conformazione naturale è la migliore nella lunga distesa di coste in rada aperta, ch'essa dista pochissimi giorni dall'Uebi; il quale segna la linea di delimitazione fra i territori dei Somali del N. e dei Somali del S., e per la sua vicinanza a queste regioni sembra naturalmente chiamata a far concorrenza ai maggiori scali dei paesi dei Benadir. Iniziando qui un porto franco, questo assorbirebbe certamente tutto il commercio dell'interno e richiamerebbe altresì tutto ciò che affluirebbe a Mogadiscio e ad Uarsceik.

Ma ritorniamo al nostro viaggio.

Sbarcato come potei in Athale, fu mio primo pensiero di visitare la nostra *zeriba*. I miei soldati fecero una salva di moschetteria e gli Arabi di Filonardi ci vennero incontro.

La *zeriba* è sul venire e promette bene; vicino ad essa gli Arabi hanno già scavato un pozzo, a pochi centimetri di profondità nella sabbia, e vi trovarono acqua dolce ed abbondante.

Dopo la solita visita al capo del paese, m'imbarcai di nuovo per Mogadiscio. Nel viaggio fummo sballottati per ore da un uragano fortissimo, che ci tenne in pericolo sino in vista di Uarsceik.

Il 22 marzo, a mezzogiorno circa, eravamo al traverso d'alcuni casseggiati disoccupati, che il *nacuda* mi disse chiamarsi anche questi Obbia.

Alle 3 pom. s'avvistò distintamente il paese di Mogadiscio, sfiorante di luce in un riflesso di sole che acciecava.

Appena ancorati, ci venne incontro la imbarcazione di Filonardi, con Mohamed Našib. Vi scesi subito con l'interprete, quattro soldati e il capo. Filonardi sopraggiunse poco appresso, e con lui andai ad occupare la casa ch'egli mise a mia disposizione per il tempo della mia dimora in Mogadiscio. Sistematomì colà, fatte e ricevute le visite di rito, incominciai a mettere insieme collezioni botaniche ed a raccogliere notizie sul paese e sui suoi abitanti. Il giovane Ali Omar, il vecchio Aù Jusuf, della tribù Ajub (Habr Aual), il capo degli Sceraff Achmet Gaal Nur ed altri indigeni d'importanza mi aiutarono, fornendomi molte notizie etnografiche del paese e genealogiche delle famiglie sovrane; quanto alle collezioni naturali, le raccolsi io stesso con escursioni a varie riprese nei dintorni di Mogadiscio.

Ma di questo dirò più ampiamente a suo luogo.

Mi sono convinto io stesso, nell'assumere informazioni sullo stato del paese, che in questo periodo di tempo sarebbe interamente infruttuoso un viaggio nell'interno, con direzione verso l'Uebi. Troppe tribù sono in aspra guerra o in aperta rivalità e diffidenza fra loro. Così, ad esempio, c'è guerra fra le tribù unite degli Hintere e quelle dei Gbelidi e degli Uadan.

Secondo quel che mi si racconta, in uno scontro accanito, cinquecento Gbelidi sarebbero stati uccisi dagli Hintere. Indietreggiarono i Gbelidi sconfitti, ma giurarono patto di vendetta con gli amici Uadan per riassalire d'ambo i lati gli Hintere e chiuderli nel mezzo.

E a questo proposito, oggi stesso, ch'è già il 5 aprile, ricevo notizia dell'assalto fatto di una grossa carovana arrivata sull'Uebi e proveniente da Berbera con parecchi Europei. Speriamo sia notizia infondata. Ma in questo stato di cose, attendo in Mogadiscio, occupandomi di collezioni, ed attendendo tempo più opportuno e notizie più sicure.

Accolga, ecc.

Ing. L. BRICCHETTI-ROBECCHI.

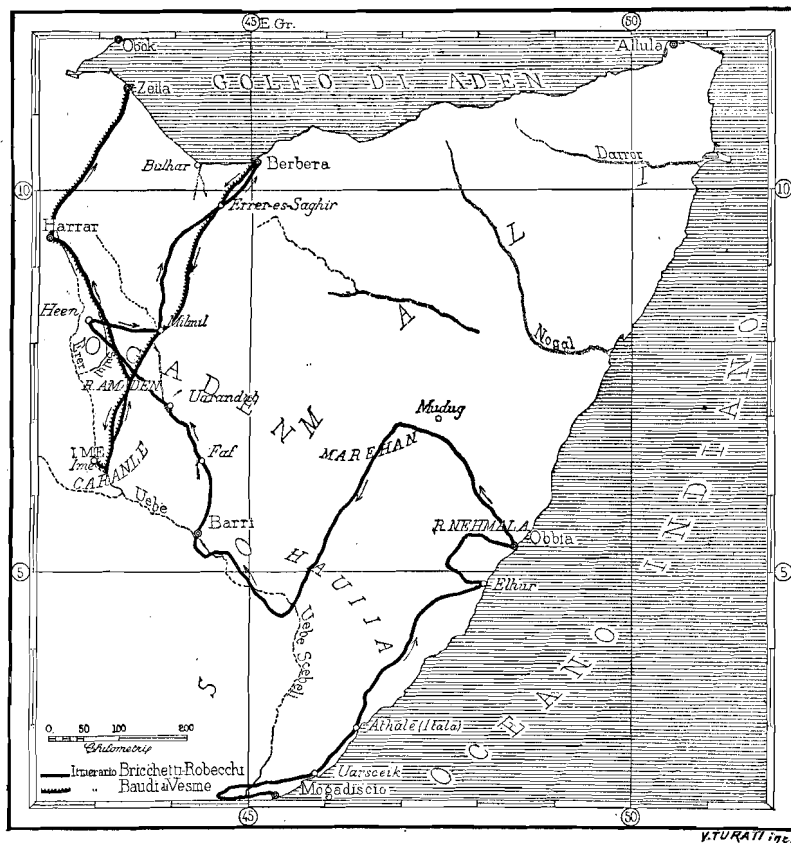
Een, 15 agosto, 1891.

Illustrissimo Signor Presidente,

Non so se siano arrivate alla Società Geografica alcune mie lettere che ho spedite dalla Costa dei Somali dell'Oceano Indiano per il tramite di Zanzibar, ed altre mandate a mezzo di indigeni, che dovevano trasmetterle a certi *nacuda* di sambuchi per rimetterle in Aden. Nel centro della Somalia, coi corrieri è una disperazione; non c'è verso di trovarne uno, specialmente viaggiando verso il litorale dell'Oceano Indiano ed in questa stagione, che non è peranco cessata, in cui, stante il forte monsone di S.O., è sospeso ogni movimento di transito per via di terra e di mare, ed ogni comunicazione esterna diviene quindi assolutamente impossibile.

Ora, dopo tanto tempo, mi si presenta finalmente favorevole occasione di mandare un corriere alla costa di Berbera, sicchè m'affretto a compiere il dovere di scriverle, per darle alcune mie notizie, che riassumo rapidamente.

Dopo l'incaglio del « Paraguay » mi sono, come Ella sa, acquartierato in Mogadiscio. Degli incresciosi incidenti capitatimi laggiù, ove fui un pajo di volte seriamente assalito e donde mi cavai sempre bene, ora non dico nulla, tanto più ch'Ella di certo ne sarà stata informata anche dal cav. Filonardi (1).



Itinerari dell' Ing. L. Bricchetti-Robecchi da Mogadiscio a Berbera (2).

(1) Vedi BOLLETTINO del giugno, p. p. pag. 520 e del luglio, pag. 616. (N. d. D.).

(2) Per comodo degli studiosi e per gli opportuni confronti si tracciò in questo schizzo anche l'itinerario della recente esplorazione Baudi di Vesme-Candeo, della quale fu pubblicata una relazione preliminare nel BOLLETTINO del luglio p. p. pag. 553. Vedi pure il fascicolo di settembre, pag. 778. (N. d. D.).

Organizzata in Mogadiscio alla bell' e meglio la mia piccola carovana, composta provvisoriamente appena di 6 cammelli (altrettanti cammelli mi erano stati rubati pochi giorni prima dagli indigeni, e per quanto li abbia reclamati dal Governatore non ci fu verso di riaverli), coi miei venti uomini di scorta che avevo di poco aumentato, lasciavamo Mogadiscio la sera del giorno 22 dello scorso mese di aprile. Io, per deludere la gente male intenzionata, che pareva mi aspettasse al varco e volesse crearmi dei seri inciampi, e per scansare tutte le noje, partivo da Mogadiscio la mattina del giorno appresso (23 aprile), con solo due dei miei servi, sopra un sambuco, ove avevo imbarcato il grosso del mio bagaglio, e scendeva pochi chilometri più avanti sulla spiaggia, presso i pozzi di Madid, a raggiungere la mia carovana, che v'era appena giunta. Quivi si fece provvista d'acqua e tirammo innanzi per la strada litoranea che gira sopra Uarsceik, ordinando al sambuco che dovesse scortarmi, approdando a tutti i punti della costa che io doveva toccare sino alla Stazione italiana di Athale, ove doveva aspettarli.

Camminammo con la carovana tutta la giornata, facendo solo breve sosta ai pozzi di Mallable, Habaj e Mahaj, senza neanche scaricare i cammelli. Annottava quando cominciavasi ad intravedere lontano, nello sfondo a destra verso la spiaggia, il paese di Uarsceik.

Poco avanti, mentre attraversavamo la lunga serie delle piccole ed accidentate colline che si stendono nello sfondo, al traverso del paese, fummo improvvisamente assaliti da una grossa ciurma di Somali di Uarsceik, che ci si serrarono addosso, coprendoci di un nugolo di frecce, che tiravano con insistenza incredibile. Ne nacque un putiferio del diavolo, lo scontro fu violento e terribile. Il nemico ebbe molti feriti, ed alcuni morti rimasero sul terreno. Riassaliti di nuovo, chiusi in mezzo a gente nemica che ci stringeva intorno, tirandoci continuamente frecce e lanciate con furia frenetica, non è a dire in quale angosciosa situazione ci trovassimo. Nel bujo di quella notte, non so quanti ne ferimmo, solo tre o quattro caddero fulminati dai nostri *Wetterli*, e così potemmo aprirci strada e filare dritto con meno noje e senz'altri incidenti.

Però, un po' più avanti, nelle prime ore del susseguente mattino (24 aprile), fummo raggiunti dai parenti ed amici dei morti, venuti per chiederci il « prezzo del sangue », che naturalmente rifiutai, adducendo trattarsi di legittima difesa in battaglia. Ero pago di avere così fatta scontare a quella gente la morte dei due ufficiali italiani della R. nave « Volta »; ma, arrivato a Bisciagle, siccome altri Somali Abgal erano sopraggiunti ed accampavano pretese di regali, sempre col pretesto del

« prezzo del sangue », dopo discorsi infiniti, me ne liberai dando loro alcuni *toò* di cotonata americana, ed a scanso di ulteriori noie e secature, avvistato fortunatamente il mio *sambuco*, che bordeggiava a poca distanza dalla spiaggia, l'avvisai perchè si accostasse, e salitovi sopra con quattro dei miei soldati ch'erano rimasti un po' malconci nella lotta della notte, verso le ore 8 ant. del mattino appresso (25 aprile), davamo fondo in Athale.

L'istesso giorno, poco dopo il meriggio, fui raggiunto da tutti i miei soldati, che arrivarono giulivi e festanti, cantando canzoni di vittoria con grida assordanti.

Lasciavo Athale il mattino del giorno 27 di aprile per una esplorazione attraverso il paese degli Abgal Hauija sino all'insenatura naturale di Meregh, ove mandai di nuovo il sambuco ad aspettarmi.

Appena allontanatomi da Athale, i Somali della tribù Abgal (Hauija) di quei dintorni, informati del mio viaggio, volevano ad ogni costo impedirmelo, ed assalirci col proposito di ucciderci tutti. Infatti, nel pomeriggio del giorno 28 aprile, incontrammo nelle pianure di Amarosle tre schiere compatte di questi Somali Abgal, che tentarono di chiuderci la strada ed impedirci di arrivare ai pozzi. Mandai a parlamentare, ma fu inutile, e dovetti proprio fare di nuovo a fucilate, per disperdere quell'orda di gente turbolenta e feroce. Uno solo però rimase morto sul colpo, per opera di un mio servo, che gli tirò a bruciapelo; gli altri, non so se più o meno feriti, si dispersero con la ciurma che fuggì al largo; e così potei proseguire, e con marcie affrettate arrivare in pochi giorni a Meregh, ove, rifornitomi di provviste, mandai avanti il sambuco con tutta la mia roba in Obbia, con due dei miei soldati, perchè mi custodissero il mio bagaglio presso il sultano Jussuf Ali.

Da Meregh m'internai alquanto attraverso il paese abitato dalle numerose tribù dei Gurgate Hauija, col proposito di vedere e studiare il Fiume Durdur o Doara, segnato sulle Carte.

Ma io cercai invano le traccie del fiume, il quale con ciò è dimostrato che non esiste.

Più avanti invece, al di là dei monti, fra gli Habr Ghidir, scopersi diversi microscopici laghetti salati, o dirò meglio, vaste pozzanghere con larghe efflorescenze saline, in una serie di bassure tempestate di insabbiamenti a vista, che s'accavallano in dune mobilissime, con nubi di sabbie volanti, tali da accecare.

Dopo oltre un mese di viaggio, pieno di peripezie, di cui qui le faccio grazie, troppo lungo essendone il racconto, per regioni sulle quali la Geografia non ha ancor detto una parola, nè tirata una linea, attraverso

una serie di monti boschivi, in mezzo ai quali spiccano bizzarramente superbi campi coltivati a *dura*, meloni, cotone, fagioli ecc., arrivava ad Obbia verso la fine del mese di maggio.

Il sultano Jussuf Ali di Obbia, malgrado gli avessi dato dei belli e buoni regali, fu quegli che mi procacciò le maggiori noje e seccature, cercando tutti mezzi e pretesti per impedirmi di proseguire oltre il viaggio nell'interno, ed io considero come un vero *tour de force* di pazienza l'essermi potuto trarre d'impaccio, malgrado tutti gli ostacoli che egli mi creava, forse perchè egli non voleva ch'io mi procacciassi delle buone aderenze fra i Somali Hauija, o che io sentissi parlare di lui, malveduto com'è per le sue continue insidie e prepotenze.

Pertanto, a furia di perseveranza e di fatiche, riuscii a procacciarmi, senza il concorso del sultano Jussuf Ali, una quindicina di cammelli ed oltre un centinaio di capretti e montoni, ed organizzata così in fretta la mia carovana, verso la metà del mese di giugno, lasciai Obbia con una scorta di 30 uomini, che fungevano da cammellieri e da soldati. L'armamento della carovana consisteva in 22 *Wetterli*, 3 carabine *Winchester*, 2 *express* a ripetizione e 4 fucili da caccia e *revolvers*.

Partendo da Obbia, m'internai dapprima in direzione N.-O. per diversi giorni di viaggio, in mezzo alle numerose tribù dei Rer Nehmala, Rer Gialaff, Rer Saliban ecc.

Furono giornate di grande travaglio, e passai momenti difficili assai, sempre incerto di poterla spuntare proseguendo.

La prima e maggiore difficoltà era quella di trovare le guide che mi conducessero avanti nell'interno, la seconda, quella di trascinare avanti la mia gente, con la quale ogni accordo era una disperazione.

Il paese dei Somali è quello delle discordie per eccellenza. Rivalità fra tribù e tribù, inimicizie, razzie, guerre, eccidi ecc. sono all'ordine del giorno.

Ma lasciamo di questo, di cui le potrò dare più minute notizie in un'altra mia.

Arrivato finalmente fra i Somali Merehan, piegai, traversando il loro paese, in direzione S.-O., fino a raggiungere di nuovo i Somali Hauija sul Fiume Uebi, a circa 4°, 30' lat. N.. Fu la parte più difficile della mia spedizione, in mezzo a gente fanatica, che ha il tradimento facile come il sospetto, in mezzo a confraternite di preti musulmani, pei quali è vanto e gloria uccidere un infedele, un cristiano, per guadagnarsi il paradiso.

Una volta arrivati all'Uebi, la traversata dell'Ogaden è relativamente facile.

Seguii la vallata dell'Uebi per circa un centinaio di chilometri a monte, sin presso Barri, chiamato dagli indigeni Barrei o Barri Cufar, punti toccati dai fratelli James.

Ero intenzionato di rimontare l'Uebi ancora per un bel pezzo, passare i Caranle Hauija e quindi dirigermi sopra Harrar. Ma il sultano o *naib* dell'Uebi Scebeli mi avvisò che, prescindendo da molte altre difficoltà, che riteneva avrei potuto superare, come ne aveva superate tante per arrivare sino a lui, la maggiore di tutte sarebbe stata quella degli Abissini, i quali, secondo lui, mi avrebbero di certo impedito con tutti i mezzi il viaggio.

Oltre a ciò i Caranle erano da pochi giorni in guerra coi Rer Amaden, i Galla e le genti di Ime erano sottosopra. Insomma da quella parte tutto faceva prevedere grandi impedimenti e poca speranza di buone intelligenze, almeno per allora, con quelle genti piene di sospetti e di confusione. Ma di tutto ciò io non m'inquietavo, ed avrei voluto, secondo il mio solito, tirare avanti ripromettendomi con un po' di pazienza di passare in mezzo anche a quelle tribù. Senonchè i miei soldati, che avevano inteso la brutta aria che tirava, si rifiutarono recisamente di seguirmi. Risolsi allora di arrivare ad Harrar per un'altra strada, scegliendo la più breve. Perciò, seguendo un itinerario del tutto nuovo, mi diressi a Faf, e rimontando la valle del Torrente Fafan arrivai a Uarandab il giorno 11 corrente.

A Uarandab ebbi la fortuna d'incontrarmi col principe Ruspoli, che mi diede notizie dell'Italia. Mi riserbo di discorrerle in altra mia sull'incontro di questo mio buon amico, che si cimenta arditamente in grandi viaggi con una tenacità di proposito veramente ammirevole (1).

(1) Sull'incontro dell'egregio ingegnere con D. Eugenio Ruspoli, riportiamo il seguente brano di una lettera dell'ing. B. R., stampata dalla *Riforma* del 17 ottobre:

« La più bella sorpresa che mi capitò in questo viaggio fu di trovare nel centro dell'Ogaden il giovane principe Ruspoli, che, seguendo il nobile esempio dato da altri membri del patriziato romano, come Don Giovanni Borghese ed innanzitutto il conte Antonelli, con coraggio pari all'ingegno, va rischiando un viaggio per il quale ho visto in lui tutte le attitudini.

« Non vi descriverò le emozioni profonde di quell'incontro, che fu una delle mie maggiori impressioni d'Africa, giacchè ve le potete facilmente immaginare.

« L'ansietà delle notizie che mi poteva dare e che mi diede inattese, come il cambiamento del Ministero, le questioni con Menelik ecc., l'ansietà in lui di avere notizie dell'ignoto a cui andava incontro, la gioja mia nel vedere che altri Italiani si accingevano arditamente a penetrare in questa difficile Terra dei Somali, mentre gli Inglesi, maestri nelle esplorazioni, ci stanno guardando stupiti dalla costa, forma-

Da lui ho saputo del cambiamento di Ministero, dell'elezione di V. S. a Presidente della Società Geografica Italiana, del viaggio di Baudi e Candeo, e di tant'altre cose che per me costituivano una serie di sorprese.

Anche l'amico principe Ruspoli mi sconsigliò ripetutamente dal recarmi allo Harrar. Pure io ho voluto ancora andare avanti da quella parte, seguendo la valle del Fafan, che discende dagli altipiani har-rarini.

E così sono arrivato ad Eer, che è il più grande centro religioso del paese dei Somali, dove esiste la più antica confraternita o *tariqa* musulmana.

Da qui in pochi giorni sarei allo Harrar, ma le notizie datemi sul conto degli Abissini sono troppo allarmanti, poichè, da quanto sento, essi si dimostrano soprattutto ostili verso gli Italiani, sicchè mi trattiene la paura di darmi da me stesso nelle loro mani e di perdere tutto il materiale scientifico e le collezioni e le mie note, raccolte con tanti sacrifici. In questa brutta contingenza in cui mi trovo, piuttostochè arrischiare di veder distrutto tutto il frutto dei miei lavori, coscienziosamente fatti, preferisco rinunciare ad avanzare ancora quei pochi giorni che mi restano per arrivare allo Harrar, e deviando a E. ritornarmene per la via Milmil-Berbera.

Non spendo qui parole, e sarebbe del resto superfluo, nel chiarire a Lei la speciale importanza di questo viaggio. Oltre all'accurato itinerario affatto nuovo alla scienza, che ho sempre segnato con scrupolosa esattezza, oltre alle costanti osservazioni meteorologiche biorarie fatte, ed alle raccolte mineralogiche, botaniche, entomologiche, radunate con paziente cura, di tutto il paese dei Somali che ho percorso, ho pure cercato con diligente studio di raccogliere notizie da capi ed altri personaggi indigeni sulle loro origini, sulle vicende storiche, le tradizioni ed i costumi nei rapporti delle famiglie e fra le diverse tribù.

In questa mia lunga peregrinazione ho cercato di fare il possibile per far conoscere e rispettare il nome italiano, che arrivava nuovo a

vano in me un tal tumulto d'affetti, che, se il battere del cuore vuol dire vita, mai non fui vivo come allora.

« Passammo una giornata insieme che volò come un lampo, parlando naturalmente delle cose più care alle nostre anime.

« Nel lasciarmi con la certezza in cuore di riuscire, Ruspoli mi pregò di salutare la sua Roma, ciò che faccio per mezzo vostro ora, e di portare una lettera a suo padre, al quale sarò ben felice di esprimere la bella e fiduciosa impressione che ha lasciato nel mio animo il giovane viaggiatore.

« Onore e fortuna a quel valoroso! » (N. d. D.)

tutti quei Sultani che occupano la vasta regione posta fra l'Oceano Indiano e l'Alto Uebi. I pochi regali fatti, opportunamente distribuiti fra quei capi tribù e sultani, valsero a guadagnarmi delle buone amicizie, che potranno un giorno riuscire preziose per il nostro paese, se questo ne saprà con prudente saggezza approfittare.

Mi auguro ecc.

Devotissimo

Ing. LUIGI B. ROBECCHI.
