

VINCENZO CATTANEO

LA GLORIOSA R. MARINA NELLA STORIA  
E NELLA POLITICA COLONIALE ITALIANA  
NELL'OCEANO INDIANO (1879-1909)

a mio Zio, Medaglia d'Oro  
Ammiraglio Carlo Cattaneo

I. LE PRIME CROCIERE NELL'OCEANO INDIANO

L'Eccellenza F. S. Caroselli, Governatore della Somalia (1), rievocando la nobile figura del Comandante Carniglia, ha osservato: « Compiere operazioni idrografiche sulle coste Somale, flagellate dai monsoni che fanno dell'Oceano Indiano un mare sempre tempestoso, con una situazione politico-militare quale si è delineata, significava dover lottare senza requie, contro le insidie della natura e degli uomini selvaggi. Scuola di sacrificio e di ardimento. Quelle campagne costituiscono ancora oggi uno dei più meritati vanti della R. Marina, tanto più ammirevoli quanto meno conosciute e valutate ».

Ed infatti, l'opera della R. Marina nell'Oceano Indiano, alla quale noi dobbiamo l'acquisto della colonia della Somalia, merita di essere conosciuta da tutti gl'Italiani, non solo perché è stata veramente gloriosa e degna delle nostre più alte tradizioni, ma anche perché sia d'insegnamento a quelli, e sono moltissimi, che dell'Africa hanno formato un culto, cioè a tutti coloro i quali in Africa hanno vissuto, con passione e con fede, gli anni migliori, e in essa credono ardentemente con immutata passione e con immutata fede.

Il compito di iniziare la gloriosa storia marinara nell'Oceano Indiano presso le coste dei Somali fu riservato dal destino — augurale coincidenza — ad un Principe Sabauda.

Il 22 maggio 1879, la *Vettor Pisani*, al comando del Capitano di Vascello Altezza Reale Tommaso di Savoia, Duca di Genova, alle 8 antimeridiane, lasciò l'ancoraggio di Aden, salutata da una batteria da costa con 21 tiri e dalle navi inglesi colla parata sui pennoni, e 24 ore dopo arrivò, con due caldaie a piccola velocità, sopra Berbera. Successivamente, la nave visitò Durdey, Bander Marayeh, Ras Filuk, Bande Alula.

La relazione dell' A. R. il Duca di Genova, oltre ad essere un documento di inestimabile valore scientifico, è un saggio di politica coloniale, e contiene acute osservazioni ed utili ammaestramenti. Se di questa relazione fosse stata data pubblica conoscenza forse la storia coloniale italiana avrebbe avuto altro svolgimento, immensamente più proficuo.

(1) F. S. CAROSELLI. *Scritti Coloniali*, Cappelli, Bologna 1941, XIX, pag. 322.

Non mi è possibile riportare qui la lunga relazione. Ne stralcio qualche tratto, di interessante... attualità:

« Il 6 giugno al far del giorno vediamo una corvetta inglese che riconosciamo essere il *Dragon* che costeggia lentamente, e che infine dopo parecchi bordi e indecisione di manovra viene verso le 10 ad ancorare presso di noi.

Il comandante Hawkins mi disse cercare informazioni presso il Sultano circa il massacro di un equipaggio indiano fatto da un sambuco somalo; parimenti mi disse che poco tempo fa una lancia inglese con un sottotenente di vascello naufragato sulla costa aveva avuto l'equipaggio ucciso; i nativi di Alula naturalmente protestarono innocenza e riacciarono ogni colpa sui rivali di Marayeh, per dove si diresse la corvetta poche ore dopo.

Ignoro se la cosa sia successa, nel modo indicatomi, del resto non sarà mai l'Inghilterra che si troverà in difetto di motivi più o meno plausibili per mettere la mano sul paese che le possa convenire ».

E la saggezza di questo Ufficiale di Marina avvertiva ancora:

« L'Inghilterra specialmente per dare nuovo sfogo alle sue immense manifatture cerca sempre di più estendere i suoi domini in Africa, mentre si assicura gli antichi dell'Asia, ed è ben naturale che non veda con piacere sorgere nuovi concorrenti qualunque essi siano.

Essa occupò le Figi nel 1873: rammento che pochi mesi prima a Melbourne colla fregata *Garibaldi* si destò molta e forse eccessiva curiosità sullo scopo della visita che dovevamo fare a detto arcipelago (e non ve n'era).

Era appena trascorso il tempo per una risposta d'Europa che una corvetta inglese partiva a prendere possesso dell'arcipelago. Cito questo fatto perché non è improbabile che la stessa nazione miri al possesso della terra dei somali e più specialmente di Berbera, che oltre ai motivi anzidetti potrebbe essere una rivale nociva di Aden ».

Prima della *Vettor Pisani*, il 22 aprile del 1879, era stato in missione a Berbera il *Rapido* al comando del Capitano di Fregata De Amezaga, per risolvere, nell'interesse del prestigio d'Italia in quelle regioni, un incidente occorso al sig. Manzoni, nostro connazionale, il quale era stato disarmato in pubblico per ordine del Governatore egiziano. La missione fu felicemente portata a termine, con nostra piena soddisfazione:

« Alle ore 8,30 antimeridiane il comandante del *Rapido*, il console cav. Rolph e lo Stato Maggiore di bordo, recatisi all'accampamento militare, furono ricevuti presso l'ingresso del palazzo del Governatore, dal Governatore stesso, e da tutti i notabili del paese mentre le truppe del presidio, in gran tenuta, schierate in linea di battaglia, rendevano gli onori militari. La bandiera italiana alzata ad un'asta, in mezzo del detto accampamento, venne salutata dall'artiglieria egiziana con 21 colpi, le truppe presentando le armi durante la salva, alla quale il *Rapido* rispose colpo per colpo, colla bandiera egiziana all'albero di trinchetto.

In seguito, le truppe defilarono in parata. Finalmente, il Governatore, arringò i notabili precitati dichiarando solennemente che il Governo italiano era tenuto in altissimo pregio dalle autorità egiziane di Berbera, e che l'Italia era una grande potenza, animata in ogni circostanza, dal sentimento della giustizia, ma intollerante della più lieve offesa al di lei prestigio.

Codesta cerimonia fu susseguita da danze ed inni guerrieri africani, che donne ed uomini somali vollero eseguire, in segno di gioia e di onoranza all'indirizzo degli italiani ».

La crociera dell'A. R. Tommaso di Savoia sulle coste dei Somali deve considerarsi il punto di partenza della successiva politica coloniale italiana nell'oceano indiano, in quanto l'Augusto Principe seppe richiamare l'attenzione del Governo e dell'opinione pubblica d'Italia verso quelle regioni dell'Africa Orientale, con l'autorità della sua competenza e della sua passione di principe e di marinaio.

## 2. PRIMA SPEDIZIONE NELL'OCEANO INDIANO

Alla prima spedizione italiana verso la costa dei Somali il destino designava, non a caso, una delle più grandi figure di eroi della nostra storia coloniale: Antonio Cecchi.

Il 16 aprile 1885, infatti, arrivava a Zanzibar il *Barbarigo*, al comando del Capitano di Fregata Matteo Fecarotta, con a bordo il console capitano Antonio Cecchi, imbarcato ad Aden, con un duplice incarico, negoziare con quel Sultano un accordo commerciale, ed esplorare le foci del Giuba, per riferire sulla navigabilità di questo fiume e sulla possibilità di farne una via commerciale verso l'interno.

Il console Cecchi riferì al Ministro degli Esteri:

« Mi piace anzitutto far rilevare all'E. V. che l'arrivo del *Barbarigo*, la prima nave della Marina italiana che visitava Zanzibar, produsse nell'animo del Sultano ed in quello dei suoi sudditi la più gradevole impressione. I ventun colpi di cannone, coi quali il nostro piccolo legno salutò la città, crebbero più che mai in essi il primo favorevole sentimento, e furono contraccambiati da un sedicente bastimento da guerra del Sultano, il cui comandante dovette chiederci (cosa per noi poco lusinghiera) la bandiera nazionale di cui mancava fra la collezione di quelle altre potenze europee, per issarla, durante la salva, sul suo albero di prora ».

Il comandante Fecarotta ed il console Cecchi, in unione al sig. Vincenzo Filonardi, « unico italiano residente in Zanzibar, che per le sue buone qualità gode della stima del Sultano e di tutta la colonia europea », seppero guadagnare la piena fiducia di quel Sultano. La cosa è tanto sorprendente quando si consideri che in quel particolare momento il Sultano era assai sospettoso verso gli europei dopo l'occupazione tedesca dell'Uso-gara. Egli stesso dichiarò « esser diventato come quel tale che, ricevuto un morso dal serpente, teme pure delle funi ».

Tuttavia, per opera di questi tre degni figli della grande Italia, il 16 ottobre fu ratificato in Zanzibar il trattato di commercio, per effetto del quale gli italiani presero posizione sulle coste dei Somali. È la prima pagina della storia della colonizzazione italiana nell'Oceano Indiano.

Nelle more delle laboriose trattative, il comandante Fecarotta si recò a Chisimaio, visitò le foci del Giuba, assunse preziose informazioni dai nativi ed inviò al Governo ampia ed esauriente relazione.

Nel marzo 1888 si recò a Zanzibar la Regia Nave *Staffetta*, al comando del Capitano di Fregata Raffaele Volpe, che trovò in rada la corvetta inglese *Garnet* e la cannoniera tedesca *Nautilus*, mentre il 23 ed il 29 marzo sopraggiunsero altre navi da guerra britanniche, *Mariner* e *Penguin*.

Il 26 marzo, con il piroscalo zanzibarita *Nyanza* rientrava, di ritorno da Mascate, il Sultano Sayd Bargash, tanto malandato in salute, che il giorno successivo, all'età di 47 anni e dopo 18 anni di regno, spirava.

Subito dopo il Sultano, i maggiori onori e le maggiori responsabilità spettavano a Zanzibar al cittadino inglese generale Matthews, comandante in capo dell'esercito zanzibarita!

Ora avvenne che il Sultano aveva designato alla successione il proprio figlio allora quattordicenne, ma il Matthews, con l'intesa del Console Generale dell'Inghilterra, proclamò invece il fratello del defunto Sultano, Kalifa, noto per la sua diffidenza verso gli Europei, « profferendo la sentenza: Così piacendo a Dio e alla Gran Bretagna! »

Il comandante Volpe seguì tutti questi avvenimenti e si regolò nelle varie circostanze che precedettero e che seguirono la nomina del nuovo Sultano, con grande accorgimento e con fine tatto. Nella sua relazione, la situazione politica di Zanzibar in quell'epoca, fra la rivalità dell'Inghilterra e della Germania, fu descritta con precisione e con chiarezza:

« In queste condizioni, al capo una volta potente e rispettato della dinastia Wahabita,

trapiantata sulla costa d'Africa, non rimangono altre vie da seguire, per rimanere in piedi e per ritardare la caduta, fuorché le seguenti:

1° Darsi totalmente in vassallaggio all'Inghilterra;

2° Procurare di attirare una terza nazione europea da interporre fra Inghilterra e Germania.

Da ciò l'offerta apparentemente spontanea fatta all'Italia, sia della cessione del porto di Kisimaio, sia di una combinazione politico-commerciale, per la quale il nostro paese verrebbe ad impegnare denaro e soldati, ed il Sultano impegnerebbe, da parte sua, influenza e territorio.

Kisimaio in tal modo, sarebbe un punto di partenza per il Sultano come per l'Italia, con conseguenze chiare e vantaggiose date le circostanze pel Sultano medesimo, non risultati, a mio avviso, né semplici, né proficui pel nostro paese ».

Ed infatti, quando giunsero più tardi a Zanzibar il Regio Avviso *Archimede*, al comando del Capitano di Fregata Angelo Bianchini e poi il *Dògali*, al comando del Capitano di Fregata Francesco Preve con l'incarico della occupazione di Chisimaio, la spedizione fu interrotta per ragioni politiche di fronte agli ostacoli frapposti dalle altre nazioni Europee interessate.

### 3. PROTETTORATI SULLE COSTE SOMALE

Ma la giovane nazione Italiana non troncò la sua azione di penetrazione sulla costa dei Somali, affidata esclusivamente, in quel groviglio complicato d'interessi coloniali europei nell'Oceano Indiano, alla dimostrata oculatezza dei suoi marinai.

Nel 1889 fu mandata ad Obbia la Regia Nave *Dògali*, avendo a bordo il console Filonardi, con il compito di stipulare un trattato di protettorato con quel Sultano, che aveva manifestato il desiderio di porsi sotto la protezione dell'Italia.

E sulla garesa di Obbia, ammainata quella zanzibarese, fu alzata la bandiera Italiana.

Il comandante Preve riferì:

« ...alle 11,30 antimeridiane dell'8 febbraio venne quindi alzata la nostra bandiera sulla casa del Sultano di Obbia, salutata a terra da una tripla scarica di fucileria dell'equipaggio della lancia, e da festose grida e balli degl'indigeni. Col *Dògali* mi avvicinai fino ad otto metri di fondo alla distanza di circa 800 metri e feci una salva di 21 colpi di cannone ».

Successivamente, si portarono in Oceano Indiano il *Rapido*, al comando del Capitano di Fregata Carlo Amoretti e la *Staffetta*, al comando del Capitano di Fregata Giuseppe Porcelli, allo scopo di intavolare negoziati col Sultano dei Migiurtini Osman Mahmud.

Le due navi giunsero in Aden il 18 marzo del 1889, dove le attendeva il cav. Filonardi, ivi condotto dal *Dògali* nel suo viaggio di rimpatrio.

Il *Rapido*, con a bordo il predetto cav. Filonardi, si diresse ad Obbia per imbarcare l'amico Sultano di quella località (il quale doveva fare da tratto di unione fra noi e l'Osman Mahmud) per raggiungere poi a Ras Hafun la *Staffetta*, che l'aveva preceduto allo scopo di compiere rilievi della costa migiurtina.

La missione si dimostrò subito estremamente difficile:

« Alla prima dichiarazione fatta dal cav. Filonardi il Sultano Osman rispose che i migiurtini non hanno bisogno della costa, bastando loro i prodotti dell'interno per vivere, che egli e i suoi dipendenti volevano essere amici degli europei in generale, e degli italiani in particolare, perché avevano riconosciuto che noialtri trattavamo bene i migiurtini. Non avendo bisogno della costa non avevano bisogno di appoggio alcuno, perché nel caso di offesa dal mare si sarebbero tutti ritirati nell'interno. Soggiunse poi che, come suo nonno e suo padre, anch'egli aveva rifiutato offerte di protettorato fatte da altri, e non poteva fare altrettanto con noi.

Gli si fece osservare che i tempi erano cambiati e che poteva trovarsi anche lui obbli-

gato a cedere la parte di Africa non ancora protetta da potenza europea; ma egli rispose che ricevendo qualche offesa alla costa, potendo vivere all'interno, tutti si sarebbero uniti aspettando colà gli offensori, i quali dovranno provare ad avanzarsi se loro riuscirà facile.

Aggiunse poi che gli avessimo chiesta pure la sua amicizia, ma non avessimo più parlato di bandiere, se volevamo continuare ad avere le relazioni che avevamo; che se quelli di Obbia avevano accettato un protettorato avevano fatto male, e che i warsangheli stessi avevano agito male nell'accettare il protettorato inglese ».

Questo stato d'animo del Sultano dei Migiurtini, aggravato dal tradimento di Nur Osman, suo prozio, il quale, invece di perorare la nostra causa, come ci aveva assicurato ricevendo doni, ci fu ostile, sconsigliando il potente nipote di accettare le nostre offerte, avrebbero disarmato chiunque. Ma i nostri ufficiali di Marina rimasero in quelle acque, studiarono la situazione, si destreggiarono abilmente nel gioco della politica di capi locali, attesero con pazienza che gli eventi maturassero a nostro favore, fino a quando, nel marzo 1889 riuscirono a portare felicemente a termine la loro missione con la firma del protettorato su Alula.

Ecco il testo della domanda di protettorato:

« Al Magnanimo e Grande sultano d'Italia Umberto I, salute.

« Noi qui sottoscritti della tribù dei *sacrobob* del popolo somali migiurtino riuniti oggi in Aula rivolgiamo la presente istanza per mezzo del capitano Amoretti comandante la regia nave *Rapido*.

« Noi abbiamo inteso che il governo della M.V. è giusto clemente e forte e domandiamo di metterci sotto la bandiera ed il Governo d'Italia perché così siamo sicuri di abitare il nostro paese tranquillamente ed in pace.

« Noi conosciamo che il Governo della M.V. è forte e generoso perciò facciamo voti affinché voglia sostenerci nelle controversie e mantenere la pace fra noi.

« Noi preghiamo Dio che la M. V. voglia accogliere benignamente la nostra domanda così noi saremo soddisfatti.

« Alula, 16 raieb 1306 (19 marzo 1889) ».

Firmati: Mohamed Ali Mahamud-Sayd Samanter Mahamud-Hamed Samanter Mahamud-Jusuf Arala Mahamud.

E finalmente, ecco il testo di protettorato sulla Somalia settentrionale (7 aprile 1889):

« Questo dì sciabban 1303, corrispondente al 7 aprile 1889.

« Noi Sultano Osman Mahmoud, Sultano di tutti i migiurtini mettemmo di nostra piena volontà le nostre firme ed il nostro sigillo in quest'atto.

« Noi abbiamo messo il nostro paese da Ras Awath a Ras el Kyl, Wadi Nogal e paese interno compreso, sotto la protezione e Governo di S.M. il magnanimo Re d'Italia Umberto I. Ciò noi facemmo per mezzo dei rappresentanti di S. M. il Re d'Italia comandante Amoretti comandante la regia nave *Rapido*, comandante Porcelli la regia nave *Staffetta*, console Filonardi.

« Noi accettiamo la bandiera del Governo d'Italia per inalberarla nei paesi sovra menzionati. Dichiariamo che non faremo contratti con altri Governi e persone, e che faremo uso della nostra forza per salvaguardare nei nostri possedimenti gli italiani e i loro amici.

« Noi scrivemmo quest'atto di nostra piena volontà e coscienza, e ciò che abbiamo scritto impegna noi, i nostri figli, fratelli, sudditi e loro eredi.

« Quest'atto viene da noi firmato nella piena podestà delle nostre facoltà di corpo e di animo e fu firmato nella data sovramenzionata in Bender Alula. Firmati:

« OSMAN MAHMOUD, Sultano dei migiurtini.

« JUSUF ALI JUSUF, Sultano di Obbia.

« CARLO AMORETTI, comandante la regia nave *Rapido*.

« GIUSEPPE PORCELLI, comandante la regia nave *Staffetta*.

« VINCENZO FILONARDI, Console. »

## 4. IL SACRIFICIO DI ZAVAGLI (1890) E L'OCCUPAZIONE DI ITALA (1891)

Dopo questi avvenimenti, era naturale che l'attività della R. Marina italiana nell'Oceano Indiano si facesse più intensa.

Nel 1889 partiva la regia nave *Volta*, al comando del capitano di Fregata Giuseppe Amari, con a bordo, di ritorno, la famosa missione abissina guidata da ras Maconnen, che sbarcò a Massaua. La nave proseguì per Aden e da questa località ripartì il 26 gennaio 1890 verso le coste dei somali, toccando Ras Filuh, Alula ed Obbia. Ad Obbia imbarcò il Sultano portandolo ad Alula.

Recatasi infine a Zanzibar, ebbe ordine di rimpatriare passando per le coste del Benadir allo scopo di prendere contatto con quelle popolazioni.

Giunta a Warscheik il 24 aprile, il *Volta* mandò a terra con una barca a vapore il sottotenente di Vascello Carlo Zavagli con il sottocchiere Angelo Bartolucci ed un interprete, per invitare i capi a visitare la nave e ricevere alcuni doni.

Appena a terra, furono aggrediti dai nativi. Carlo Zavagli, che era disarmato, raggiunto da un colpo di billao, riuscì insieme al Bartolucci a guadagnare la riva, a buttarsi in mare ed a nuotare verso la barca, lasciata al di là dei frangenti, ma fu colpito nuovamente da un colpo di lancia sul dorso.

Malgrado le gravi ferite, in uno sforzo supremo arrivò ad agguantare la poppa della barca, difesa con i fucili dal macchinista, dal fuochista e dal prodiero, marinaio Bertorello Angelo, ed a spingersi dentro, quando un terzo colpo, questa volta di giavellotto, gli recise la carotide.

Morente, diede gli ultimi ordini, domandò se il segnale convenuto fosse stato alzato e si spense dolcemente ripetendo il nome del padre e dell'Italia. A bordo del *Volta* lo Zavagli ritornava cadavere. Il Bertorello, gravemente ferito, spirò il giorno successivo sulla nave, anch'egli vittima eroica del dovere.

La cerimonia funebre fu un rito austero. In alto mare, nel tempestoso Oceano Indiano dinanzi all'equipaggio schierato a poppa, mentre la bandiera italiana sventolava a mezz'asta, in un silenzio solenne, il comandante Amari, che amava lo Zavagli come un figlio, gli compose fra le mani un crocefisso che gli era stato lasciato da sua madre. Chiuse le due bare, mentre il cannone rompeva il silenzio con i colpi di rito, voce e saluto della Patria lontana, le bare scivolarono in fondo all'Oceano.

Effettuato il bombardamento di punizione, il *Volta* lasciò quella costa e, nel maggio del 1890, rimpatriò.

Il sacrificio di Zavagli e di Bertorello non fu vano perché fece comprendere al Governo d'Italia la necessità di stabilire sulla costa dei somali un porto sicuro. Fu subito incaricato il nostro console a Zanzibar di realizzare tale disegno.

E nell'anno seguente l'Italia occupò Itala.

Dal marzo al luglio del 1890 incrociò sulla costa della Somalia anche la *Volturno*, al comando del capitano di Fregata Carlo Roych, diretta in Estremo Oriente. Questa nave imbarcò in Aden l'esploratore ing. Rebecchi e lo portò ad Obbia. Il comandante lo presentò e lo raccomandò a quel Sultano, che assicurò che l'ingegnere sarebbe stato per lui un amico. E mantenne la promessa.

Fu incaricata la cannoniera *Curtatone*, al comando del capitano di Fregata Nicola Marini, di recarsi ad Alula e ad Obbia per ringraziare quei Sultani del trattamento e degli aiuti prestati all'ing. Rebecchi e per portare loro dei doni, continuando così con gli stessi le relazioni di buona amicizia.

Si noti che le nostre navi non portarono in quelle regioni soltanto doni e ambascierie. Da ognuna il medico di bordo distribuiva medicinali e molto spesso scendeva a terra per curare gli ammalati, come si rileva dalle relazioni dei comandanti che ho sopra menzionati.

La *Curtatone* proseguì quindi per Zanzibar, dove rimase sino al febbraio 1891. Il comandante Marini strinse con quel Sultano amichevoli rapporti.

La sua relazione merita di essere riportata perché dimostra un altro lato, direi tradizionale, dell'educazione dei nostri ufficiali di Marina: la delicatezza di sentimenti di onestà e di signorilità.

« Sono in dovere di rapportare all'E.V. che, in seguito alla visita di commiato fatta al Sultano di Zanzibar per la mia partenza da quella rada, egli il giorno stesso, fece pervenire in Consolato un tappeto persiano, due braccialetti d'oro per bambini, un bicchiere d'argento, quattro piccoli coltelli (industria di Lamu) ed una bottiglia di essenza di Zibetto per ricordo di lui e della mia stazione a Zanzibar a mia moglie ed ai miei figli. Quantunque il valore del presente non sia di grande importanza, e d'interesse molto relativo, pure, essendo la prima volta che stranieri di passaggio e residenti a Zanzibar ricevono un dono qualsiasi dall'attuale Sultano, questo straordinario atto di generosità ha recato meraviglia non soltanto al nostro Console, ma agli altri ancora che ne ebbero notizia, e naturalmente ha dato luogo a qualche commento sulle cause che han potuto produrlo.

(omissis) Debbo però confessare che mi sono trovato imbarazzato per poter conciliare il prescritto dell'articolo 25 del Regolamento di disciplina, che vieta di accettare doni da stranieri, senza l'autorizzazione del R. Governo, e la certezza che mandando indietro quegli oggetti il Sultano se ne sarebbe offeso di sicuro; la qual cosa conveniva evitare ora più specialmente, giusta le raccomandazioni fattemi più volte dal Console.

In ogni modo se la *Curtatone* ed una parte del suo equipaggio gli avesse reso antecedentemente qualche servizio, come lo spegnimento di un incendio, un salvataggio di un sambuco pericolante od altro, sí da poter quei doni venire anche lontanamente interpretati come retribuzione qualsiasi, io naturalmente l'avrei rifiutati senz'altro; ma presentati come semplice platonica simpatia, li ho accettati, salvo a riferirne all'E.V., e dando in cambio una mancia relativamente grossa al portatore, della quale certamente il Sultano sarà stato informato immediatamente da quei suoi familiari che si trovarono presenti, allorché io ne feci consegna con studiata pubblicità. »

I nostri Ufficiali di Marina incontrarono ovunque simpatie e stima e tutte le relazioni da noi allacciate sulle coste dell'Oceano Indiano si devono alle loro qualità ed alle loro doti veramente superiori. Quei piccoli sultani, che giornalmente venivano a contatto con tutte le altre marine delle altre potenze europee, rimanevano affascinati dalla signorilità, dalla dirittura morale, dalla serietà dei nostri ufficiali.

E così si veniva sempre più affermando il prestigio dell'Italia in quelle lontane regioni.

Ché se altri vi penetrò qualche volta con la forza dei cannoni o con gl'intrighi più o meno confessabili, il nome dell'Italia suonò sempre come quello di una grande Nazione civile, degna di rispetto.

E di ciò è merito e vanto della nostra gloriosa R. Marina.

## 5. AMMINISTRAZIONE DEI PORTI DI ITALA, BRAVA, MERCA E UARSCEICH (1891)

Il terzo punto fermo nella storia della colonizzazione italiana nell'Oceano Indiano, costituito dalla concessione dell'amministrazione dei porti di Itala, Brava, Merca, Mogadiscio e Uarsceich, prende le mosse dal sacrificio dell'Eroe Carlo Zavagli.

L'eccidio indusse il Governo a muoversi. Il capitano Filonardi, conchiuso l'accordo con il Sultano di Zanzibar, nel febbraio 1891 sbarcò ad Athel sulla costa della Somalia ed il 14 marzo ne prese possesso in nome dell'Italia, denominò la località col nome augurale di Itala, derivante da "Athel", e vi lasciò un distaccamento di ascari arabi al comando di Salem ben Said.

La Regia Nave *Staffetta*, al comando del capitano di Fregata Giorgio Sorrentino, si

portò a Zanzibar il 18 dicembre per continuare le trattative con quel Sultano onde ottenere anche l'amministrazione dei porti di Brava, Merca, Mogadiscio e Uarsceich. E con lettere del Sultano la nave si portò sulle coste della Somalia.

A Brava il comandante e gli ufficiali della *Staffetta* ebbero accoglienze entusiastiche: (27 gennaio 1892).

«... andandosene ci salutano cordialmente e dalla barca fanno degli hurrà! gridano e cantano: viva gl'italiani, buona gente, nostri amici; perché così vuole Said ed il nostro Walí ».

A Merca l'accoglienza fu altrettanto cordiale: (30 gennaio 1892).

« Dopo poco se ne ritornarono a terra, e poiché faccio illuminare la barca, i rematori si entusiasmano e gridano e cantano e ci acclamano dicendo: Viva gl'italiani! buoni gli italiani! siamo loro amici perché Alí lo vuole! ».

A Mogadiscio ancora accoglienza entusiastica: (2 febbraio 1892).

« Alle 8,30 antimer. giunge a bordo nella nostra baleniera il governatore di Mogadiscio, Sulliman Ben Hamed ben Said abbu Said, con suo fratello Salim ben Hamed ben Said, il suo segretario Afen Mongi Hafed; indi con una nostra lancia giungono altri capi militari arabi e parecchi capi somali e contemporaneamente anche parecchie barche indigene con i rappresentanti delle ditte Fharia Thopan e Bangi Racipari di Zanzibar, piú altri hindus, baniani e somali. Ricevo il Walí con gli onori di vice ammiraglio, restiamo tutti e due ai barcarizzi per ricevere il Sultano Iman Hamud ed il Sultano Usmann, nonché tutti gli altri capi tribú di Hamerwene e di Shangani.

Qualcuno tiene moltissimo a far sapere che è amico di Filonardi, di Robecchi, quindi degli italiani; tutti mi circondano, cercano di stringermi la mano per ringraziarmi e per attestarmi la loro fedele amicizia.

Per il vocío, per le domande e risposte, per i va e vieni e per le risate che di tanto in tanto risuonano, la coperta si è trasformata in una allegra sala da teatro.

Intanto molti somali circondano il dottore e gli domandano medicine per i loro mali...

Alle 4 pomeridiane scendo a terra con quasi tutti gli ufficiali per restituire la visita al Walí.

Come si è verificato negli altri siti, le imbarcazioni restano in secco però appena ad una diecina di metri dalla spiaggia, e quindi siamo obbligati a fare questo tratto sulle spalle dei somali cacciatisi in acqua al nostro arrivo.

Sono a ricevermi presso il punto di sbarco il Governatore e tutti i capi arabi e somali. Circa 300 soldati arabi sono schierati sulla spiaggia in ordine di parata e mi presentano le armi: quasi tutta la popolazione della città è fuori le capanne per vederci arrivare a terra e la spiaggia stessa è gremita di popolo.»

Tolgo dalla relazione questo brano, perché i nomi dei fedelissimi siano ricordati:

« Verso le ore 7 pomeridiane il Walí fa chiamare i due capi somali piú devoti alla nostra causa: Sultano Iman Mammed e Sultano Osman, ed in loro presenza, e presenti anche tutti gli altri ufficiali di bordo, mi fa noto che questi due capi somali di Shangani sono stati i primi a riconoscere il protettorato dell'Italia sopra Mogadiscio; essi furono perciò in sul principio perseguitati dai loro compagni; dovettero lottare e mostrare grande ardire, per mantenere la loro fede inconcussa; che lo coadiuvarono per convertire quelli che erano a noi ostili; laonde oggi che sono quasi tutti a noi favorevoli egli è maggiormente riconoscente ai due Sultani presenti, la cui autorità presso i somali è in conseguenza molto aumentata ».

Ad Itala, dove sventolava, sulla garesa, la bandiera italiana, le accoglienze alla *Staffetta* furono altrettanto festevoli.

Traggo dalla relazione del comandante alcune osservazioni, che dimostrano la differenza di costumi fra arabi e somali, a tutto vantaggio di questi ultimi:

« ... osservo ben tosto che la garesa è in uno stato lurido e che i soldati arabi che l'abitano sono tipi di sporcaccioni. Vengo a conoscere che essi non si lavano mai e che cam-

biano i loro cenci che hanno addosso, con altri nuovi, quando essi si sono ridotti a brandelli, senza quindi mai lavarli per tre o quattro mesi.

Lascio quindi considerare quale odore essi tramandano, ed il puzzo è così forte da appestare l'aria per dove passano e si prova un certo disgusto avvicinandoli... Visito gli alloggi delle famiglie dell'aghida e dei soldati ammogliati e presto mi convinco che le donne ivi vivono peggio delle troie, e che a confronto di esse i soldati arabi possono dirsi puliti.

Tale stato di cose mi preoccupa e così tornando a bordo, prego il dottore di venire con me a terra nelle ore pomeridiane per studiare il da farsi onde siano migliorate le condizioni igieniche della garesa, ecc.

Accompagnato dal Sultano bu-Beker, dall'aghida Salem e da tutti gli ufficiali, vado a visitare il piccolo villaggio di pescatori somali della tribú Rer Ma'o, esistente a circa ecc. Ivi rinvengo una ventina di piccolissime capanne che sembrano delle grandi ceste rovesciate della forma di tre quarti di sfera. Lo scheletro è formato da sottili e lunghi rami, indi è coperto da erba secca e pezzi di stuoie accuratamente legati.

In ogni capanna tutto l'arredamento consiste in una stuoia distesa a terra che serve per letto e di qualche ordigno da pesca; però ogni capanna ha innanzi a sé una piccola area limitata da un tratto di muricciuolo, fatto egualmente con rami sottili ed erba secca ed in detta piccola corte havvi il locale per cucinare, i recipienti per l'acqua, per il latte ed altri meschini comodi per la miserabile vita di quelli che le abitano.

L'interno però di ogni abitazione è tenuto con grande pulizia; i somali, che ivi vivono, hanno grande cura per la pulizia del corpo e degli abiti, in modo che le loro stoffe bianche sono sempre candidissime. Il Sultano Abu-Beker tiene a farmi sapere che i suoi dipendenti due volte al giorno vanno in mare a bagnarsi, così anche le donne ed i bimbi, e che perciò essi non tramandano alcun cattivo odore. Gli faccio le mie piú vive congratulazioni sia per la pulizia riscontrata, sia per la bellezza degli abitanti del villaggio.

Questi somali sono di bellissime forme, con occhi intelligenti e capigliatura ricciuta ecc... »

Ad Obbia, dove la *Staffetta* si è recata subito dopo Itala, giungendovi il 19 febbraio, le manifestazioni di devozione all'Italia furono spontanee ed il Sultano Jusuf Ali Jusuf fece al comandante liete accoglienze.

Stralcio dalla relazione il racconto di un episodio assai significativo, il quale dimostra come i nostri ufficiali di marina abbiano saputo trarre da ogni banale incidente motivo per dare ai nativi prova del nostro senso di giustizia e di magnanimità:

« Mentre io stavo per imbarcarmi mi si è affollata d'intorno molta gente per vedermi e per salutarmi; l'uno spingeva l'altro per riuscire facilmente allo scopo, e così è successo che un giovane somalo ha pestato per caso il piede ad un altro suo compagno.

Tutti e due sono presto venuti a diverbio e dalle parole han cercato di passare ben tosto alle vie di fatto, allontanandosi da noi e mettendosi in guardia con lance e scudi.

Mi sono lanciato in mezzo ad essi e col mio bastoncino ho loro impedito di continuare oltre, e contemporaneamente sono corsi dei soldati che hanno disarmato i due litiganti e dietro ordine di Jusuf Gubed stavano per tradurli in prigione.

Ho impedito tale loro procedimento facendo comprendere a Jusuf Gubed che in mia presenza non poteva dare alcun ordine; che spettava a me suggerire il da farsi e che perciò ordinavo di ridare le lance a quei due somali e di lasciarli in libertà; ed intanto ho costretto i due litiganti a stringersi la mano, facendomi giurare che sarebbero tornati subito buoni amici come prima. Hanno seguito senza esitanza i miei consigli, mi hanno ringraziato commossi ed il loro litigio ha avuto così fine come una bolla di sapone, con grande contento anche degli astanti ».

Ad Alula, dove la *Staffetta* giunse il mattino del 25 febbraio, in assenza del Sultano, il comandante ebbe la visita dei due capi Said Samanter e Guled Jusuf, parente del Sul-

tano. Nel pomeriggio egli e gli altri ufficiali scesero a terra, accolti con feste. Tutti ricordavano con simpatia il comandante Porcelli, passato per Alula precedentemente con la stessa nave.

Finalmente, la nave partì per Aden e da questa località successivamente rimpatriò.

Risultato di questa lunga crociera della *Staffetta* fu la firma della convenzione tra l'Italia ed il Sultano di Zanzibar, per effetto della quale noi ottenevamo la concessione dell'amministrazione dei porti di Merka, Brava, Mogadiscio e Uarsceik. La convenzione fu firmata il 12 agosto 1892.

La gestione dei porti innanzi indicati fu quindi a sua volta concessa dall'Italia, con il consenso del Sultano e dell'Inghilterra, sotto la protezione della quale era il detto Sultano, alla Società V. Filonardi.

La *Staffetta*, al comando del capitano di Fregata Edoardo Incoronato, ritornò allora nell'Oceano Indiano, allo scopo di presenziare e dirigere le operazioni del passaggio di amministrazione nei vari porti della costa dei somali all'Italia e per essa alla compagnia Filonardi.

A Brava la consegna delle dogane alla compagnia Filonardi si svolse regolarmente: « questa prima annessione fu festeggiata a bordo, alzando il gran pavese, facendo salve di cannoni, illuminando con la luce elettrica del proiettore Brava, oltreché con lo sparo di razzi ed accensione di fuochi colorati... »: ottobre 1893.

A Merca, invece, il sacrificio del Tenente di Vascello Maurizio Talmone, caduto il 12 ottobre 1893, colpito da un colpo di billao di un traditore bimal, sublimò con l'aureola del martirio l'impresa di colonizzazione italiana:

« Le cose passarono esattamente come a Brava, tantoché osservato nulla esserci di anormale, il comandante e gli ufficiali, scortati sempre, poterono fare un giro per il paese e restituire la visita ad alcuni capi.

Alle quattro pomeridiane ritornarono alla spiaggia, ove la lancia era ad attenderli, però ad una certa distanza, giacché il mare grosso impedivale di attraccare e non potendo fare altrimenti, dovettero imbarcarsi in un battello del paese, il quale dalla riva venne spinto in mare da alcuni nativi. Fu allora che uno di questi ultimi, colto il momento che il tenente di vascello Talmone gli voltava le spalle, alzò il braccio armato del largo coltello somalo e gli vibrò un colpo profondo nel fianco destro, dandosi poi alla fuga.

L'assassino era però stato scorto dagli ascari che fino allora erano rimasti sulla spiaggia per proteggere l'imbarco degli ufficiali, ed un colpo di fucile ben diretto, l'atterrò, mentre un altro soldato si affrettava a piantargli nel petto a sua volta un lungo pugnale, lasciando poi il cadavere ludibrio delle onde ».

Con delicata premura e con felice intuizione, il comandante diresse su Itala, città italianissima, ed ivi diede onorata sepoltura alle spoglie del Tenente di Vascello Talmone, poi ritornò subitamente a Merca per fare i conti con quelle popolazioni: « Il giorno 15 ottobre trovandomi ancorato a circa 800 metri da Merca eseguii il bombardamento della città somala e di altri villaggi sparsi sulla collina attorno a detta città ».

(omissis)... Le soddisfazioni adunque per il triste fatto avvenuto furono:

La immediata uccisione dell'assassino, il bombardamento della città somala di Merca, dieci capi somali della popolazione di essa prigionieri, destituzione del Wali ed infine tutti gli schiavi somali dei signori di Merca, dovranno senza spesa della Compagnia italiana ricostruire il muro di cinta in quelle parti danneggiate dal bombardamento ».

A Mogadiscio la consegna avvenne il 18 ottobre, nelle più felici condizioni e tra manifestazioni di fedeltà.

A Uarsceik il comandante della *Staffetta* riunì i capi e li ammonì energicamente a rispettare la bandiera d'Italia.

Ritornato a Mogadiscio, il cav. Filonardi dichiarò che si sarebbe fermato in quella località, la quale gli sembrava più sicura e più tranquilla, decidendo in tal modo della sorte di capitale del Benadir prima e della Somalia Italiana dopo che questa città ha tuttora.

Da Mogadiscio, la *Staffetta* si portò a Brava: « Appena giunsi a Brava ricevetti visita dal Wali e da tutti i capi somali i quali, nessuno escluso, si compiacquero con me per ciò che avevo fatto a Merka, essendo già informati dei più minuti particolari del bombardamento. La popolazione di Merka composta quasi tutta da bimal è malvista dalle altre tribù somale, quindi tutti hanno goduto del male che quella tribù ha sofferto. È inutile dire che a Brava e in tutte le vicinanze fino al Giuba vi era tranquillità ed ordine perfetto. Ho comunicato frequenti volte con la terra ed ho potuto osservare che la popolazione, dopo l'ordine dato, circola per la città senza portare armi, ed è questo un bel passo e di grande importanza che si è fatto presso questi popoli, ancora tanto incivili. Giunsi a Zanzibar alle ore 12 meridiane del 12 dicembre.

Collo sbarco del cav. Filonardi a Mogadiscio e di Soliman a Merka quale nuovo Wali, posi finalmente termine alla missione che piacque all'E. V. affidarmi, avendo virtualmente assoggettato alla nazione italiana, la ricca regione del Benadir, mediante l'occupazione amministrativa delle sue più importanti quattro città: Brava, Merka, Mogadiscio, Uarsceik, sulle cui torri, ritengo si potrebbe domani stesso, inalberare la bandiera italiana, in luogo di quella rossa, che ora vi sventola, simbolo dell'autorità e potenza effimera che presentemente vi esercita il Sultano di Zanzibar.

Questa missione che mentre a prima vista e da lontano sembrò dovesse consistere in una semplice passeggiata di piacere, tra le accoglienze di popolazioni festanti, come da molti si credeva, si è tramutata invece in una difficile ed ardua impresa, direi quasi una campagna di guerra, avendo dovuto lottare ed agire con la massima circospezione contro gente se non barbara poco abituata al contatto dell'Europeo, per installare quella compagnia, che deve gradatamente preparare il terreno, suppongo, alla definitiva annessione all'Italia della già detta ricca regione del Benadir.

Il cieco fanatismo di un somalo mi ha costretto ad uscire dalla riserva che mi ero imposta e che mi era altresì raccomandata, ed a usare mezzi coercitivi per far rispettare e tenere alto il nostro nome.

Non me ne pento, giacché l'impressione prodotta è stata sì grande da farmi lecito supporre che in avvenire la vita dei miei concittadini che ora sono nel Benadir, e di quelli che dovranno recarvisi, sarà salvaguardata dal solo accenno della loro nazionalità; mentre d'altra parte le amichevoli relazioni tenute in tutti i porti e le franche dimostrazioni da noi fatte continuamente ai capi di ogni paese li hanno convinti, spero, che noi desideriamo essere apportatori di pace e non di guerra.

Rimpatriata la *Staffetta*, si recò dopo pochi mesi nel Benadir la Regia Nave *Volturno*, al comando del Capitano di Fregata Ruelle, con a bordo quale ufficiale S. A. R. il Duca degli Abruzzi.

Il *Volturno* visitò Obbia, El Hur, Itala, Uarsceik, Mogadiscio, Merca, Brava e ripartì infine da Aden il 21 dicembre 1893 per rimpatriare.

#### 6. IL BOMBARDAMENTO INGLESE DI ZANZIBAR

Alla fine del 1894 entrò nell'Oceano Indiano la Regia Nave *Piemonte*, al comando del Capitano di Vascello Agostino Rebaudi, destando in quelle popolazioni meraviglia ed ammirazione per la sua mole e per le artiglierie di cui era fornita. Il Comandante Rebaudi riferì:

« L'impressione che ho ricevuto dalla visita dei nostri scali del Benadir è stata molto favorevole. Non credo che l'Italia possa illudersi di ricavare pronti e straordinari vantaggi da questi possedimenti, ma ho fiducia che con un sistema di amministrazione più saggia di quello che si segue presentemente, potranno presto bastare a loro stessi, provvedere con mezzi propri al miglioramento delle loro condizioni generali ed in un'epoca non tanto remota compensare largamente la madre patria dei sacrifici che ha sopportato ancora per il loro consolidamento ».

Da quel poco che ho potuto vedere, la dominazione, diremo così italiana, sulla costa è subita con vera soddisfazione dagli indigeni e seguendo il metodo attualmente in vigore di trattarli con dolcezza, senza urtare la loro vanità ed il loro orgoglio, e di ricorrere vigorosamente alle armi nei soli casi estremi, ritengo che ci riuscirà facile estendere la nostra influenza all'interno e richiamare il commercio sulle nostre spiagge.

I somali non hanno perduto nulla della fierezza, dell'orgoglio e dello spirito battagliero dei loro padri, ma riconoscono la superiorità dell'uomo bianco e vi ricorrono volentieri e con fiducia quando lo hanno riconosciuto giusto ed imparziale come il sig. Filonardi. E quando si convincono che non sono fatte in odio e per disprezzo della loro dignità personale e del loro amor proprio, si sottomettono a certe disposizioni restrittive della loro libertà, con una rassegnazione di popolo civile. »

Questa descrizione dei somali è scultorea. Chiunque di noi ha vissuto in mezzo ad essi per lunghi anni può confermarne la scrupolosa esattezza.

La *Piemonte* rimpatriò portando in Italia la salma del Tenente di Vascello Talmone.

Nell'aprile 1895 entrò nell'Oceano Indiano la Regia Nave *Curtatone*, al comando del Capitano di Fregata Giovanni Sety, per trasportare a Zanzibar il Console Cecchi, e toccò Uarsceik e Gumbo.

Nell'aprile del 1896 toccarono le coste dei somali la *Volturmo*, la *Staffetta* e il *Governolo*.

La *Volturmo* portò a Zanzibar Cecchi, nuovo console d'Italia presso quel Sultano, e, dopo una visita alle coste della colonia tedesca, toccando i porti di Dar-es-salam, Bagamoyo e Tanga, ritornò a Zanzibar.

Il 25 agosto moriva in Zanzibar il Sultano Said Bargash e suo figlio Said Kalid, cui spettava il trono, riunì la truppa, prese possesso del palazzo, diede ordine alle artiglierie di prendere posizione dinanzi a tutti gli sbocchi delle strade che conducevano sulla grande piazza ove si trovava il palazzo del Sultano.

Ma agli inglesi la successione del legittimo Sultano non garbava ed allora inviarono un ultimatum, scaduto il quale bombardarono ferocemente la città. Il comandante della *Volturmo*, che assistè al bombardamento, riferì:

« Alle ore 9 in punto, non essendo stata ammainata dalla torre la bandiera del Sultano, le navi inglesi aprirono simultaneamente il fuoco sul palazzo del Sultano e sulla corvetta da guerra zanzibarese *Glascow* ancorata a poca distanza da loro; tutti e cinque i bastimenti inglesi, cioè il *St. George*, il *Philomel*, il *Trush* e lo *Sparrow* fecero fuoco coi cannoni da 15 cm., da 10 cm. e da 47 mm. a. t. r. oltre colle mitragliere Gardner a Maxim. Appena tirati i primi colpi, venne risposto dagli arabi tanto da parte di terra con cannoni e mitragliere, che dal *Glascow*, colle sue artiglierie e colle carabine, ma il tiro di questi ultimi era pochissimo preciso, tanto che parecchi proiettili vennero a passare al di sopra del *Volturmo*, e quattro o cinque palle di fucile arrivarono a bordo, conficcandosi nelle murate; mancò assai poco che una di esse colpisse il nostro macchinista. ecc.

...Il fuoco durò vivissimo da una parte e dall'altra fino alle 9,48, momento in cui venne ammainata dalla torre la bandiera zanzibarese e poco dopo le navi cessarono di far fuoco, continuando le scariche di moschetteria da parte delle truppe che erano a terra. Lo scafo della corvetta *Glascow* era stato colpito sette od otto volte, riportando degli squarci enormi, ciononostante il suo comandante continuava il fuoco sebbene non avesse a bordo che una trentina di marinai, dei quali 12 caddero morti, cinque feriti, e gli altri vennero fatti prigionieri; il comandante invece gettatosi in mare poté giungere a nuoto a terra prima che arrivassero le imbarcazioni inglesi. Alle ore 10 gli inglesi ammainarono la bandiera del *Glascow* alzando in luogo della zanzibarese quella inglese; alle 10,30 detta nave colò a picco abbattendosi sul lato sinistro. Non appena cessò il fuoco delle artiglierie inglesi feci salpare e venni ad ancorare al posto che avevo prima. Potei allora vedere l'effetto enorme di distruzione fatto dalle granate inglesi, effetto assai maggiore, secondo me, di ciò che sarebbe stato necessario. Tutto il palazzo del Sultano prospiciente alla piazza non era che un ammasso di rovine e non vi rimaneva dritto che il muro

posteriore. I magazzini della vecchia dogana avevano preso fuoco e le fiamme si alzavano altissime, alimentate anche dal forte vento che spirava. La torre dell'orologio, presso la quale si alzava la bandiera, era essa pure in fiamme ed appariva crivellata di colpi e con uno spigolo fortemente danneggiato. Anche il grande palazzo del Sultano era pieno di colpi di cannone, e parecchie delle grosse colonne di ghisa, che ne sostengono l'armatura erano troncate, per cui una parte minacciava di crollare.

...(omissis) Intanto il pretendente era uscito dal palazzo, ed aveva mandato un arabo, a domandare per lui ospitalità al consolato di Francia cosa che non poté ottenere per essere chiuso detto consolato, trovandosi il console con tutto il suo personale a bordo del *Volturmo*.

Per le stradicciuole interne, il pretendente mandò allora un arabo a chiedere asilo al consolato germanico, ed avendone ricevuta risposta affermativa egli, accompagnato da una dozzina di arabi, si diresse a quella volta; camminando sempre con molta tranquillità e dignità, passò in mezzo ad un distacco di marinai inglesi, che rimasero attoniti ad osservarlo, senza neppure pensare di fermarlo. Nella prossimità del consolato germanico, i marinai del *See-Adler* uscirono fuori appena lo scossero, e fattogli ala lo fecero entrare con loro in detto consolato, ove ebbe asilo con tutti gli arabi che erano con lui ed ove trovatisi tuttora in attesa delle disposizioni che verranno da Berlino.

(omissis)... Per ora è difficile precisare il numero dei morti e feriti nella popolazione e truppe indigene, ma secondo le opinioni più attendibili, pare che essi arrivino ad un totale di 500 circa; una trentina d'indiani sono stati poi massacrati nel villaggio indigeno.

Dalla parte degli inglesi vi fu un solo marinaio ferito a bordo della cannoniera *Trusk*, al quale fu necessario amputare una gamba, e questo prova quanto male tirarono gli arabi, e quante munizioni si sarebbero potute risparmiare da parte degli inglesi.

Poco prima del bombardamento le navi da guerra e tutti i Consolati avevano innalzata a segno la loro bandiera, ed alle 14, le navi inglesi *St. George*, *Philomel* e *Racovn* alzarono alla maestra, la bandiera zanzibarese con 21 colpi di cannone, e ciò perché appunto allora era stato dall'incaricato di affari inglesi proclamato Sultano di Zanzibar Said Mohamed ben Hamud nipote di Said Bargash, uomo anziano e secondo la voce generale, d'una intelligenza assai limitata. Prima di render nota tale proclamazione, gli inglesi ebbero cura di fargli firmare una dichiarazione colla quale egli rinunciava alla maggior parte delle prerogative che ancora conservavano i Sultani di questo paese, per cui egli sarà ormai ridotto ad un semplice fantoccio nelle mani degli inglesi. »

#### 7. ECCIDIO DI LAFOLÉ

Il 15 novembre 1896 la *Volturmo*, al comando del Capitano di Fregata Moggiardini, con a bordo il console Cecchi, si recò a Mogadiscio e vi trovò ancorata la *Staffetta*, al comando del Capitano di Fregata Ferdinando Maffei, il quale stava per organizzare una piccola spedizione all'interno, allo scopo di riconoscere la riva dell'Uebi Scebeli.

Come riferì il console Dulio al Ministro degli affari esteri, questa spedizione era anche un progetto di Cecchi: « Fin dallo scorso settembre il comm. Cecchi aveva fatto col comandante della regia nave *Volturmo*, cav. Mongiardini, un progetto per una gita a Gheledi.

Il Comm. Cecchi desiderava vivamente di combinare questa gita per stringere maggiormente i rapporti di amicizia con quel Sultano, ed intendersi per un'efficace e comune difesa in caso d'invasione per parte degli Amara; voleva, nel tempo stesso, vedere le coltivazioni che si fanno sulle due rive del fiume, per farsi un'idea della loro importanza. »

La famosa spedizione, effettuata il 26 novembre, finì purtroppo tragicamente con l'eccidio di Lafolé.

Presero parte alla spedizione, oltre il Console generale Cecchi, il cav. Mongiardini, comandante della *Volturmo*, il cav. Maffei, comandante della *Staffetta*, il Sottotenente di

Vascello Baraldi; il Commissario di 2ª cl. Baroni; il domestico degli ufficiali Caramelli; i Sottotenenti di Vascello San Felice e De Cristoforo; il medico di 2ª cl. Smuraglia; il Commissario di 2ª cl. Gasparini; il Guardiamarina Guzolini; il macchinista di 2ª cl. Olivieri; il sotto capo fuochista Rolfo; il sotto capo timoniere Vianello; i marinai Buonasera e Gregante.

Cecchi volle che il geometra sig. Filippo Quirighetti, direttore delle dogane, lo seguisse. Scottavano la carovana due aghida con 70 ascari.

La relazione del comandante Foscarini della *Voltorno*, ritornata, dopo breve assenza, a Mogadiscio, precisa i fatti e merita di essere qui riportata integralmente:

«La carovana partita da Mogadiscio nel pomeriggio del 25 novembre, si riordinava sull'alto della prima duna, donde si rimetteva in marcia prima delle quattro entrando nella boscaglia mezz'ora dopo. Tutti i bianchi erano montati su cammelli meno il Console, i comandanti, il dottor Smuraglia ed il sig. Baraldi che montavano cavalli o muli. Lungo lo stretto sentiero serpeggiante sempre nella boscaglia e che obbligava spesso a curvare sulle cavalcature per non avere il volto offeso dai rami spinosi, incontrarono rari gruppi di due o tre somali che salutavano rispettosamente la carovana.

Alle ore 8 e mezza sostarono in un allargamento, dove si aprì fra i capi della spedizione e gli interpreti una discussione sulla località da scegliersi per passare la notte. I due comandanti erano del parere di accampare dove si trovavano, il Console del parere di proseguire per cercare un posto migliore, e, poiché l'interprete Hahmed Faya, dopo avere interrogato i pratici della carovana, disse che poco più innanzi si trovava un villaggio accanto al quale vi era un allargamento della boscaglia, si decise di proseguire. Ripresero tutti la cavalcatura e continuarono la marcia per più di mezz'ora.

Nemmeno il punto di questa nuova sosta e dove i cammellieri avevano già incominciato lo scarico per la tappa notturna, piacque al console Cecchi, che incalorissi in una discussione animata con il capo cammelliere Mohammed Ghedi, il quale non voleva né procedere né retrocedere alla ricerca di un posto migliore. Intromessisi i comandanti come pacieri decisero di passare la notte colà.

L'allargamento della boscaglia era minore di quello precedentemente incontrato ed avrà avuto appena un centinaio di metri di circonferenza; esso porta il nome di Lafolé da un villaggio così chiamato e costituito da poche capanne molto distanti l'una dall'altra nell'interno della boscaglia e abitato da individui appartenenti alla tribù dei Scekal o Uadalan.

La carovana, dopo aver cenato, sistemò le due tende, che occuparono la maggior parte della spianata.

Il Console ed il comandante si ritirarono nella tenda più piccola, tutti gli altri ufficiali nell'altra tenda meno il signor Quirighetti, il dottor Smuraglia ed il signor Guzolini che coi bianchi di bassa forza si gettarono all'esterno: gli ascari, i cammelli e i cavalli furono situati in mezzo ai cespugli che circondavano la spianata. L'interprete Hahmed stabilì sei ascari di guardia e questi secondo il loro costume per restare svegli, cominciarono ad intonare qualche nenia, ma poiché essi dovettero smettere il canto per le lagnanze di qualche ufficiale, è molto probabile che si siano addormentati poco dopo che l'accampamento divenne, verso mezzanotte, silenzioso. È accertato che poco dopo la mezzanotte alcuni somali portarono un recipiente di latte, e il comandante Maffei, ancora sveglio, lo prese rimandando i somali con promessa di pagamento per l'indomani.

Verso l'una furono tutti svegliati di soprassalto da grida e colpi di fucile. Sulle prime i bianchi credettero ad un assalto di belve, ma subito dopo, andando verso gli ascari che continuavano il fuoco tutto intorno l'accampamento, incontrarono parecchi cadaveri e compresero d'essere aggrediti. I somali trovati morti furono sei, tre dei quali ad un paio di metri dalle tende, e pure sei erano gli ascari uccisi ad uno dei quali erano state amputate le due mani; v'erano però anche una diecina d'ascari feriti, di coltello e di frecce, fra essi un aghisa (capitano) con tre ferite abbastanza gravi.

Gli ascari continuavano a far fuoco precipitato, malgrado tutte le esortazioni di calma dei bianchi che si riunirono subito intorno alle tende, armati di fucile o di revolver. Sin dal primo momento, insieme a molte frecce che arrivavano al campo, si sentivano alte grida dei somali e degli ascari, grida che l'interprete traduceva come reciproci inviti di guerra. Dopo alcuni minuti non giunsero più frecce, e dopo circa mezz'ora cessò il fuoco degli ascari, i quali continuarono a far sempre piccole scariche di cinque o sei colpi ad intervalli di quarti d'ora per tenere lontani i somali, le cui grida s'intesero tutta la notte.

Mentre il dottore curava i feriti, e appena passati i primi momenti di orgasmo dopo l'allarme, si aprì la discussione fra il Console, i comandanti, e gli ufficiali sul partito da prendersi. Prevalse l'opinione di passare all'accampamento il resto della notte nella certezza che durante il giorno i somali non avrebbero osato di attaccare la carovana, anzi il Console sostenne il concetto che appena fatto giorno si poteva proseguire verso il fiume, idea che smise soltanto in vista dei molti feriti. Si pensò intanto di mandare un corriere a Mogadiscio ed il signor Guzolini scrisse il relativo biglietto, ma il Console si oppose a mettere a gravissimo rischio la vita di un individuo.

Durante la notte nulla di notevole: sull'albeggiare, cioè verso le cinque e mezzo, levarono le tende e cominciarono a caricare i cammelli. Su quattro di questi furono sistemati, avvolti nelle stuoie, gli otto feriti più gravi; qualche altro ferito fu fatto montare su cammello, e sulle rimanenti bestie da soma, fu caricata la maggior parte del materiale che fu possibile, abbandonando il resto. Poco prima del levare del sole, cioè verso le sei, incominciò la marcia di ritorno in quest'ordine: cammelli, metà ascari, bianchi tutti appiedati e finalmente l'altra metà d'ascari comandata dall'aghida che, gravemente ferito durante la notte, marciava insieme agli altri dandole la generale ammirazione.

Da cinque cavalli posseduti dalla carovana, uno era fuggito nel primo allarme notturno, due erano stati feriti con frecce alle gambe e gli altri due vennero montati, dopo pochi minuti di marcia, dal console e dall'interprete Jusuf ferito.

Sin dai primi momenti della marcia videro tutt'intorno molti somali arrampicati sopra gli alberi e facenti capolino fra i cespugli, mantenendo un'attitudine sospetta. Si volle allora mandare un corriere a Mogadiscio, ma all'interprete Hahmed non riuscì trovare un ascario che accettasse l'incarico: sperarono però di non venire attaccati perché i somali restarono silenziosi, sebbene gli ascari, malgrado tutte le ingiunzioni dei bianchi, continuassero ad alte grida i loro inviti alla guerra e di tratto in tratto scaricassero i fucili. Continuarono così tranquillamente la marcia a passo di cammello per più di mezz'ora, durante la quale il signor Guzolini, appassionato cacciatore, puntava e faceva cadere qualche somalo accovacciato sugli alberi, scherzando coi compagni su quell'inaspettata qualità di selvaggina.

I comandanti intanto erano montati sui due cavalli feriti. Improvvisamente, quando nessun somalo era in vista né si udiva alcun grido, giunsero parecchie frecce che colpirono qualche ascario della retroguardia, e pochi istanti dopo una folta nuvola di frecce investì la carovana da ogni lato e fece cadere parecchi ascari, mentre si videro correre molti somali fra i cespugli e si cominciarono ad intendere gli ululati di guerra. Il Console ed i comandanti abbandonarono subito le cavalcature per timore di essere troppo esposti al nemico e insieme agli altri bianchi incominciarono a far fuoco. Il tiro dei bianchi era lento ed ordinato poiché essi lasciavano partire il colpo, quando qualche somalo si lasciava scorgere o almeno quando lo stormire dei vicini cespugli offriva loro qualche speranza di colpire: gli ascari invece tiravano all'impazzata tutt'intorno, lasciando i bianchi in coda; sicché soltanto l'autorità del Console e del signor Quirighetti valse a far passare un cammello ed alcuni ascari alle spalle. Le scariche di frecce continuarono, però meno intense che da principio e di tratto in tratto con qualche periodo di tregua corrispondente alla caduta per via di qualche ascario.

Una grande speranza sorrideva a tutti mentre cercavano di tener lontani gli assalitori



colle scariche dei loro fucili, quella di giungere al più presto ed incolumi nel territorio dei mursala, tribù che sapeva amica fidata dell'Amministrazione italiana; la certezza che ivi giunti cesserebbe qualunque pericolo, dava sempre nuova lena a quei poveretti che, malgrado il caldo, l'arsura, la fatica d'una marcia su terreno sabbioso, affrettarono il passo fino a renderlo accelerato, eran già passate due ore dalla partenza e nessun bianco era ancora ferito; il solo comandante Mongiardini, che aveva una gamba fasciata per recente caduta ed il fisico debole quanto la tempra morale fortissima, era sostenuto, quasi trascinato, volta a volta dal Console, dal comandante Maffei e dal Quirighetti.

Verso le otto, un nuovo, violento e vicinissimo assalto colse improvvisamente la colonna, ed una grande quantità di frecce venne lanciata dai lati ed alle spalle; il dottor Smuraglia viene colpito da una freccia alla schiena ch'egli stesso si tolse immediatamente, continuando la marcia che divenne ancora più accelerata. Gli ascari erano tutti innanzi e continuarono il fuoco ai due lati della via, però i bianchi volgendosi di tratto in tratto impedivano l'avvicinarsi dei somali alle spalle.

Dopo un quarto d'ora entrarono tutti in una grande spianata che incontrarono sulla sinistra della strada e separata da questa da un'alta siepe spinosa; poco prima di entrare il sottocapo Vianello venne colpito al viso da una freccia che insieme ad un'altra che lo colse, poscia sul braccio, rimase conficcata fino al suo fortunato arrivo a Mogadiscio. I bianchi riuniti in mezzo al piazzale il cui lato era di circa 250 metri, discussero il da farsi. Nessuno mancava all'appello, ma tutti erano sfiniti di fatica e di sete, le munizioni erano agli estremi, e gli ascari molto ridotti di numero e quasi sprovvisti di cartucce; nel frattempo cammelli e cavalli erano spariti. Si pensò ancora d'inviare un corriere a Mogadiscio, ma non se ne trovò alcuno: dopo pochi minuti di riposo si decisero a continuare la via sostenuti dalla speranza di poter giungere presto fra i mursala, dai quali invece erano attesi per il finale massacro. Lasciati tranquilli dai somali, durante la sosta nella spianata, lo furono pure durante un quarto d'ora di marcia, accelerata, ma quando stavano appena per entrare nel territorio dei mursala, un nugolo di frecce li involse. La continuità degli assalti, e più ancora l'intensità di quest'ultimo, durante il quale deve essere caduto il signor Sanfelice, mise il panico nella colonna e gli ascari, meno tre o quattro rimasti coi bianchi, sparirono in fuga.

Da allora è impossibile tener dietro alla straziante tragedia: i bianchi continuarono a restare riuniti a far fuoco di tratto in tratto contro l'invisibile nemico, mentre il Console ed il Quirighetti raccoglievano tutte le loro forze ed il loro inesauribile eroismo, per trascinare ancora il venerato comandante Mongiardini. Ma una freccia colpisce alla nuca il valorosissimo Quirighetti ed egli cade, si rialza e ricade per non rialzarsi più dopo vari sbalzi di alcuni metri, che davano prova della sua infinita energia fisica e morale. Accanto a lui cadono, a breve distanza, l'uno dall'altro, il comandante Mongiardini, non più sostenuto dai suoi eroici compagni, e il Console Cecchi, visto perduto il suo carissimo amico, cade egli pure abbandonandosi ad una lotta corpo a corpo contro una dozzina di aggressori che ne fanno scempio colle lance e coi pugnali. Pure accanto al comandante Mongiardini cadono il commissario Baroni ed il sottotenente di vascello De Cristofaro; quest'ultimo colpito da una freccia che gli trapassa la scatola cranica, tanta era la vicinanza dell'aggressore. Così ad uno ad uno i poveri corpi vengono seminati lungo il percorso di alcuni chilometri, e l'accanita persecuzione non ha un minimo di tregua, se non quando i più vicini somali escono dalla boscaglia per sgozzare e crivellare col pugnale ogni nuovo caduto.

Fra i primi a cadere, insieme ai poveretti già menzionati, furono il sottotenente di vascello Baraldi e il domestico Caramelli; ultimo e quasi sul limitare della boscaglia, quando cioè sarebbero bastati pochi minuti ancora per salvarlo, il comandante Maffei. »

#### 8. OPERAZIONI DI SBARCO DELLA STAFFETTA - IL COMMISSARIO STRAORDINARIO DEL BENADIR

La *Staffetta*, al comando del Capitano di Fregata Vittorio Moreno, in servizio presso le coste somale, il 4 aprile 1897 si portò ad Itala. Qui giunta, il comandante degli ascari riferì che una tribù di Jusuf Ali aveva fatto razzia ai danni di una carovana appartenente a popolazioni di Itala.

Il comandante Moreno comprese subito che per il prestigio d'Italia si rendeva necessaria una punizione e diede ordine alla compagnia da sbarco, al comando del Sottotenente di Vascello Eugenio Cappello, di occupare la garesa con il compito di garantire la difesa della città, indi, riuniti tutti gli ascari disponibili al comando dell'aghida, affidò loro la spedizione punitiva. Il reparto di ascari svolse l'azione con immediatezza e si portò con tutta sollecitudine, di sorpresa, ai pozzi di Annagella, ove, caduti nove Jusuf Ali e gli altri datisi alla fuga, fece abbondante bottino.

Dopo breve permanenza a Zanzibar, la *Staffetta* toccò i porti di Chisimaio, Brava, Merca, Mogadiscio e Itala e rimpatriò avendo imbarcato a Mogadiscio le gloriose salme dell'eccidio di Lafolé.

Altre navi che in questo periodo di tempo toccarono i porti della Somalia furono la *Volta*, ritornata nell'Oceano Indiano nel dicembre 1896, e la *Governolo*, al comando del capitano di fregata Felice Cuciniello. La *Governolo* effettuò il bombardamento del villaggio di Nimbuhu, composto di uadam, tribù colpevole dell'eccidio di Lafolé. Compì successivamente importanti rilievi idrografici presso Mogadiscio e rimpatriò nel maggio 1898, avendo a bordo il resto delle salme dell'eccidio di Lafolé.

Giunse ancora in Oceano Indiano la regia nave *Elba*, al comando del capitano di Fregata Giorgio Sorrentino, nominato Commissario straordinario del Benadir.

« Giunsi a Mogadiscio alle 14 del 24 gennaio e trovai in rada le regie navi *Governolo* e *Volta* ricevendo le visite dei rispettivi comandanti, del R. commissario civile signor Dulio e del Wali.

La mattina del 25 il *Volta* proseguì per Massaua per adempiere la missione in precedenza affidatagli telegraficamente da Aden. Appena giunsi in Mogadiscio il mio primo pensiero fu quello di dare sepoltura alle salme del Cecchi, Maffei, Mongiardini, Gasparini, Baroni e De Cristofaro, che erano provvisoriamente custodite nel corpo di guardia di Bab-Sceddad situato dietro la garesa del Wali. La funzione funebre ebbe luogo la mattina del 28 con la massima solennità.

Alle ore 6 sono sbarcate le diverse rappresentanze di ufficiali, sottufficiali e marinai per le onoranze funebri da rendere alle salme dei caduti di Lafolé.

Alle ore 8 il corteo si è messo in movimento sotto la direzione del capitano di fregata cav. Felice Cuciniello. Le sei salme, fin dall'alba, sono state situate sopra affusti da sbarco e ricoperte con bandiere nazionali. Siamo usciti dalla città dalla porta Aghida-Aood con tutta la guarnigione, come scorta d'onore.

Percorrendo la via esterna lungo le mura di Mogadiscio, siamo rientrati in città per la porta Bet-el-Ras, prossima alla cappella mortuaria. I feretri sono stati deposti in fondo alla detta cappella entro due spazi quadrati, circondati da muricciuoli e ricoperti da uno strato di calce. A sinistra, partendo dal centro, riposano le salme di Cecchi, Baroni, De Cristofaro. A dritta, Mongiardini, Maffei, Gasparini. Nel mezzo sorge una lapide con la parola PAX ».

Il comandante Sorrentino effettuò una spedizione sui luoghi dell'eccidio per compiere una severa punizione delle cabile responsabili della barbara e ingiustificata aggressione di Lafolé e subito dopo si recò a Zanzibar, donde ripartì l'11 novembre per rimpatriare, toccando, sulle coste dei somali, i porti di Brava, Mogadiscio. Il distacco da Mogadiscio fu commovente.

Ancora una volta si ha la dimostrazione delle doti eccezionali dei nostri ufficiali di marina riconosciute ed ammirate dalle popolazioni native della Somalia:

«Le feste del giorno 20 si chiusero con la grande fantasia somala fatta dagli indigeni di Mogadiscio, prendendovi parte sia quelli appartenenti alla tribù degli hamaruni che dei cingani. Erano diversi anni che tale fantasia non veniva più eseguita a causa dei disordini che nascevano fra gli indigeni dei due sopradetti villaggi, disordini che spesso degeneravano in rissa accanita con ferimenti ed omicidi da ambo le parti.

Sotto l'amministrazione Filonardi, l'ultima volta che si fece nel 1894, si fu costretti d'impiegare le truppe per frenare la popolazione e più di 150 indigeni furono tradotti alle carceri.

Questa volta nulla è accaduto, e le diverse tribù con i loro capi in testa hanno sfilato davanti a me, arrestandosi in mia presenza e dando sfogo con canti e danze alla loro sfrenata gioia.

Infine credetti mio dovere di visitare le tombe ove riposano gli avanzi delle altre salme dei caduti di Lafolé, e tenni a dare a tale visita la massima solennità per dimostrare agli indigeni il dolore che sempre ne risentirà l'Italia per la perdita immatura di quei suoi figli.

Il mattino del 22 mi congedai dagli Iman che si dimostrarono addoloratissimi della mia partenza, augurandomi ogni felicità, e le loro genuine espressioni manifestatemi avendo l'impronta della schiettezza di quella gente a me affezionata, mi commossero. Accompagnato alla spiaggia da essi e da tutta la popolazione di Mogadiscio presi imbarco in una piroga ritornando sull'Elba.

Verso mezzodì il Dulio venne sull'Elba ad ossequiarmi. Mi congedai da lui con l'animo addoloratissimo, avendo potuto apprezzare le sue ottime doti e la grande affezione avuta per me nel coadiuvarmi per la buona riuscita dell'ardua missione affidatami dal R. Governo ».

#### 9. EPISODI DI CAMERATISMO TRA LA MARINA ITALIANA E QUELLA TEDESCA

Al servizio sulle coste dei somali fu mandata, quindi, la regia nave *Cristoforo Colombo*, al comando del capitano di fregata Claudio Schiaffino, la quale compì importanti lavori idrografici a Merca, e successivamente, nel novembre 1898, intraprese il giro di circumnavigazione dell'Africa.

Fu sostituita sulle coste dei somali dalla *Staffetta*, al comando del capitano di fregata Paolo Botti, la quale compì importanti rilievi idrografici ad Alula, Obbia, Itala, Brava, Merca.

Alla *Staffetta* successe la *Governolo*, al comando del capitano di fregata Tommaso Bixio. La nave toccò Bander-Kassim, Alula, Obbia, Itala, Mogadiscio, Merca e Brava. Recatasi quindi a Zanzibar per rifornimenti, ritornò sulle coste della Somalia e compì rilievi idrografici ad Itala, El Hur e presso la foce dell'Uadi Nugal. Altri rilievi furono compiuti più tardi, al ritorno da Aden, in varie località. La nave toccò ancora i porti di Chisimaio, Lamu e Mombasa.

Mi piace riportare una parte della relazione del Comandante relativa ad un episodio di fraternità tra la nostra Marina e la Marina germanica:

«Aveva di già disposto per la partenza, quando la sera del 16 venni a sapere che un vapore germanico, il *Zanzibar*, era da 30 ore incagliato sulla punta sud-est dell'isola di Mombasa a Ras Serami. Immediatamente mi recai a terra e potei constatare che quanto mi era stato riferito era vero.

Avendo incontrato il Vice Console inglese ed il Console germanico non ho mancato di far loro osservare che avrebbero potuto avvisarmi dell'accaduto e che a quell'ora avrei già fatto qualche cosa per scagliare il vapore. Tutti e due addussero per scusa le loro soverchie occupazioni ed accettarono il mio concorso, tanto più che un vapore inglese aveva dovuto rinunciare all'impresa dopo vari tentativi.

Il giorno seguente andai ad ancorare a 300 metri dal vapore incagliato e dopo mandato a bordo i due cavi d'acciaio all'ora dell'alta marea misi in moto, da prima adagio poi a tutta forza, ma inutilmente perché il vapore era troppo carico e nella notte era stato spinto dal mare troppo a terra.

A bordo del vapore si ruppero le due bitte, ed il più grosso dei cavi d'acciaio (da 10 centimetri) si scordonò per circa 20 metri.

A bordo del *Governolo* invece le due bitte, resistettero benissimo. Convenni allora col capitano che durante la notte si sarebbe seguito lo scarico delle merci, ed il giorno dopo cercai di scagliare il vapore dando volta ai rimorchi all'albero di trinchetto, che il carpentiere del *Governolo* aveva rinforzato e fasciato con legnami per aumentarne la circonferenza.

Così venne fatto ed il giorno 18 dopo pochi tentativi il *Zanzibar* veniva rimesso a galla senza avarie. Dal macchinista di bordo e dai palombari ho fatto visitare macchine e scafo, ed è risultato che le avarie riportate erano insignificanti. In questa circostanza non ho avuto che lodarmi dello Stato Maggiore e dell'equipaggio per lo zelo e l'attività dimostrata ».

E non è questo il solo episodio di cameratismo tra le due Marine.

Ritornata nell'Oceano Indiano alla fine di dicembre 1900, la regia nave *Volturno*, al comando del capitano di fregata Giovanni Battista Marocco, dopo aver toccato i porti di Obbia, Mogadiscio, Merca e Brava, si portò a Zanzibar e da questa località fece delle brevi visite alle coste della colonia tedesca dell'Africa Orientale.

Durante una di queste visite a Dar-Es-Salam, poiché il postale germanico *Kaiser* era incagliato su di un banco di corallo, la *Volturno* accorse in suo aiuto immediatamente, riuscendo a liberarlo dopo una giornata di intenso lavoro. Nella colonia tedesca si erano affacciati dei dubbi sulla possibilità per una piccola nave come la *Volturno* di portare a termine un'impresa così ardua, onde di fronte al successo che la tenacia e l'abilità dei nostri marinai seppero conseguire, l'ammirazione di tutta la colonia fu veramente sincera.

In questo periodo di tempo, sulle coste della Somalia operò anche la regia nave *Volta*, al comando del capitano di fregata Giovanni Boet, con la missione di sorveglianza per impedire il contrabbando delle armi.

Altra nave cui fu affidato in quel 1901 tale missione in Oceano Indiano fu la *Colombo*, al comando del capitano di fregata Vincenzo Richeri. Essa ebbe inoltre il compito di far rispettare al Sultano dei migiurtini Osman Mahamud il trattato che aveva stipulato con noi ed al quale veniva meno.

Durante la sua permanenza sulle coste migiurtine, la *Colombo* prestò la sua collaborazione nelle operazioni di recupero del carico del piroscafo tedesco *Asturia*, naufragato presso Jard Hafun.

Alla fine dello stesso anno 1901, ritornò in Oceano Indiano la regia nave *Governolo*, in missione sulle coste della Migiurtina, avendo a bordo il nostro Console in Aden cav. Sola. La nave era al comando del capitano di fregata Leone Graziani. A proposito del salvataggio del carico dell'*Asturia*, si legge nella relazione del Comandante Graziani: «Durante l'intero soggiorno della nave, a Jard Hafun, il cav. Sola ed io non abbiamo cessato dal prestare le più premurose cure e la maggior possibile protezione e salvaguardia agli agenti di salvataggio, alla loro gente ed al carico naufragato. Poco dopo il nostro arrivo a Jard Hafun arrivavano quivi l'ex capitano dell'*Asturia* Went ed alcuni altri agenti degli armatori, con incarico di salvare il piroscafo e tutti i congegni che potevano essere prelevati ed in seguito servire per altre navi della Società amburghese.

Ad essi pure venne prodigata uguale assistenza e protezione del personale addetto al salvataggio del carico. Il cav. Sola ebbe da questo lato ad incontrare e superare con successo gravi difficoltà: il Sultano e tutti i somali si opponevano a che il piroscafo venisse toccato senza preventivo accordo col Sultano stesso, allegando che lo scafo e tutto il suo corredo, non essendo compresi nel contratto intervenuto con gli assicuratori, non poteva essere portato via senza adeguata indennità in pro degli abitanti del paese. Venne

egregiamente sistemata cotesta contestazione dal cav. Sola con pieno vantaggio degli armatori, i quali non avranno da corrispondere indennità o compenso alcuno al Sultano.

La *Governolo*, rientrata in Aden, ritornò sulle coste somale il 4 gennaio 1902, e si fermò a Bender Kassim per accertare la località dalla quale si esercitava l'attivo contrabbando delle armi.

Naturalmente si trattava di località inglesi!

« Richiesti quali fossero questi punti della costa somala ove avviene lo sbarco delle armi, dissero che era precisamente sulla costa somala inglese, e risultare loro che da poco tempo nella località denominata Kor Nur (Somalia inglese) un sambuco proveniente da Aden vi aveva sbarcato armi, e che un altro sambuco pure partito da Aden era diretto ad Obbia. A prima vista la provenienza di armi da Aden faceva ritenere inverosimile quanto asserivano e dalle nostre osservazioni si seppe il modo abile come i sambuchi caricano le armi in una località della costa araba confinante con Scheik Osman.

Scheik Osman è inglese e segna il confine di ponente del territorio di Aden. A ponente ancora di Scheik Osman e di detto confine vi è la località chiamata Scheik Gadir, uno dei luoghi importanti per il commercio delle armi. I sambuchi quando arrivano e quando partono da Aden sono visitati dalle autorità inglesi che rilasciano a loro i documenti debitamente regolarizzati; una volta in possesso di questi traversano la rada di Aden per dar fondo nella località araba più sopra descritta, dove trovano armi e munizioni pronte per essere imbarcate. Il carico di armi avverrebbe quindi sotto gli occhi degli stessi inglesi e nelle loro acque ».

Compiuta quest'altra missione, la *Governolo* si portò a Bender-Ziada, sempre avendo a bordo il cav. Sola.

Le trattative con il sultano Osman Mahmud ebbero successo, tanto che in questa località fu innalzata la bandiera italiana con solenne cerimonia, durante la quale il nostro Console pronunciò un elevato discorso in lingua araba inneggiando al Re ed all'Italia. In tale circostanza furono distribuite 50 rupie ai poveri.

Subito dopo la nave ritornò a Bender-Kassim:

« Lasciammo Bender-Ziada il 25 gennaio e ci recammo di nuovo a Bender-Kassim, ove il cav. Sola aveva preso appuntamento con il Sultano, che quivi lo doveva seguire a piedi con la numerosa gente che lo accompagnava. Osman Mahmud vi giunse un giorno dopo di noi e le fatiche del viaggio lo avevano reso malato. Sulla preghiera del Console mandai a terra il dottore di bordo a prestare le sue cure al Sultano che ne rimase riconoscente. Questa nuova fase delle trattative politiche col Sultano porse al R. Console il mezzo di conseguire un successo di non lieve momento. Egli invero dette al suo atteggiamento un indirizzo tale da indurre il Sultano a pregarlo di nominare a Bender-Kassim un agente del R. Governo. Il R. Console approfittò della fortunata circostanza e nominò ed insediò provvisoriamente senza perdita di tempo il Saied-el-Uuachil quale residente italiano a Bender-Kassim ».

La *Governolo*, dopo una breve crociera sulle coste della Somalia inglese di sorveglianza del contrabbando delle armi, durante la quale catturò un sambuco proveniente da Gibuti carico di armi e munizioni, rientrò in Aden. Nel mese di marzo, da quest'ultima località ritornò sulle coste somale.

Ad Obbia indusse il Sultano Jusuf Ali a troncane le ostilità contro le tribù confinanti degli Uasle, abitanti a Meregh. Compiuta tale missione, visitò Itala, Uarsceik, Mogadiscio, Merca e Brava. Da questa località si portò a Zanzibar, per ritornare poi nel maggio sulle coste dei somali, continuando, specialmente sulle coste migiurtine, la sua azione di sorveglianza del contrabbando delle armi.

Durante queste missioni, la *Governolo* bombardò Kandala, dove risultò essere stato attivo lo sbarco di armi dirette al Mullah e dove vennero compiuti gesti ostili da parte di quelle popolazioni contro la nave.

#### 10. L'AIUTO AGL'INGLESI CONTRO IL MULLAH DA PARTE DELLE NOSTRE NAVI

Nel novembre 1902 la *Volturno* collaborò con la nave inglese *Pomone* nella ricerca di un punto della costa somala da organizzare come base di sbarco per le truppe inglesi operanti contro il famoso Mullah.

Successivamente, dopo aver toccato i porti di Mogadiscio, Merca e Zanzibar la *Volturno* ritornò ad Obbia per rimanervi a lungo mentre gl'inglesi sbarcarono in questa località. Infine nel luglio si recò con le navi inglesi *Porpoise*, *Hussar* e *Merlin* a Bereda e aiutò gli equipaggi inglesi nella perquisizione dei villaggi nella ricerca di armi clandestine.

Altra nave che prestò agli inglesi man forte in tali operazioni di sorveglianza del contrabbando delle armi fu la *Caprera*, al comando del capitano di fregata Eugenio Finzi. L'opera di questo nostro ufficiale di marina per appianare le divergenze tra gl'inglesi ed il sultano Jusuf Ali fu davvero paziente ed accorta e si deve esclusivamente a lui se le cose poterono arrivare in una relativa calma fino al gennaio, fino a quando cioè arrivò ad Obbia il nostro Console in Aden con il mandato di arrestare il Sultano stesso.

Costui, insieme al figlio Ali Jusuf, fu portato sulla *Caprera* e successivamente fu inviato, sempre col predetto figlio, a mezzo di una nave inglese, in Aden e di là a Massaua.

Compiuta questa operazione di polizia coloniale, l'Italia decise di affidare la reggenza del sultanato di Obbia all'Ali Jusuf. La missione venne affidata alla *Vettor Pisani* battente la bandiera dell'ammiraglio Mirabello, nave ammiraglia della Divisione navale oceanica. Giunta in Aden il 26 aprile, la *Vettor Pisani* imbarcò il R. Console generale a Zanzibar cav. Sola ed il Reggente il sultanato di Obbia Ali Jusuf, figlio di Jusuf Ali deportato a Massaua, nonché l'interprete Ali ed il notevole Kar-Eddin, e giunse ad Obbia il 30 aprile.

L'investitura si svolse in forma energica e solenne.

Ai primi di ottobre del 1903 la Regia nave *Galileo* da Massaua si portò nel golfo di Aden con a rimorchio la squadriglia sambuchi, composta dall'*Antilope*, *Corvo* e *Gazzella*, al comando del tenente di vascello Grabau, e coadiuvò il *Coatit* ed il *Volturno* nelle loro missioni in Migiurtinia.

Altre navi che svolsero opera efficace sia nelle azioni contro il Mullah sia per la nostra penetrazione in Somalia furono, dal 1903 al 1904, il *Barbarigo*, la *Colombo*, la *Staffetta*, la *Lombardia*. Quest'ultima effettuò nell'ottobre 1903 il bombardamento di Illig. Era al comando il capitano di fregata Alberto Pastorelli. Il bombardamento di Illig fu deciso dal Comandante a seguito di atti ostili compiuti da quelle popolazioni contro le due lanciae mandate a terra.

La *Galileo*, il 3 dicembre 1903 effettuò il bombardamento di Durbo, dove fu ucciso il tenente di vascello Grabau e per vendicare la sua morte. Il messaggio della *Galileo* al Governo fu il seguente:

« Con profondissimo dolore informo che ora giunto sambuco *Antilope* da Bender-Kassim con a bordo salma tenente di vascello Carlo Grabau comandante flottiglia sambuchi.

Ecco quanto risultami per ora: egli giorno 1° dicembre trovavasi Bender-Kassim sopra *Volturno* avendo bisogno conferire con quel comandante. Io lo vidi su quella nave. Egli aveva precedentemente mandato *Antilope* Kandal. *Volturno* stesso giorno portavalo Kandal e proseguiva per Berbera. Grabau iniziava percorso costa contando recarsi Bender Filuk pulizia carena quella laguna avendo due indigeni di passaggio da lasciare a Vieira e Durbo. Circa tredici miglia sud-ovest fermavasi. Di quel villaggio i capi rifiutandosi alzare bandiera, dicendo di non averne. Grabau rispostò pronto darne lui; ma essi pur recandosi a bordo rifiutarono ritirarla ed alzarla dicendosi soldati come lui e di non avere ordini loro Sultano... Grabau decideva pertanto dare loro due ore di tempo utile per alzare bandiera se no bombardava.

Giorno 3, ore 14,20, *Antilope* iniziava bombardamento Durbo cui veniva subito risposto con energico fuoco di fucileria da indigeni. Ore 14,30 proiettile colpiva Grabau alla nuca. Egli spirava alle 14,45 senza avere articolato parola. Bonini assunse comando e lasciava Dubo per Bender-Kassim da dove recavasi qua con salma ecc. ».

La salma del tenente di vascello Grabau fu poi trasportata in Italia dalla regia nave *Elba*, nel suo viaggio di rimpatrio dall'Estremo Oriente. Alla sua memoria fu concessa la medaglia d'argento al valor militare.

Nel 1904 operarono nell'Oceano Indiano la regia nave *Urania*, al comando del capitano di fregata Emanuele Cutinelli-Redina, la regia nave *Aretusa*, al comando del capitano di fregata Francesco Capece e la regia nave *Lombardia*, al comando del capitano di vascello Onorato Buglione di Monale. A quest'ultima fu affidata la missione di determinare, insieme a due navi inglesi, la longitudine del villaggio di Bender Ziada, al confine tra la Somalia italiana e la Somalia inglese e dirimere la questione sorta tra le due nazioni circa il possesso di tale località. La *Lombardia* toccò quindi Mogadiscio, Merca e Brava, e, dopo breve visita a Zanzibar, ritornò sulle coste somale.

Ebbe il cambio nel servizio dalla *Governolo*.

Nel 1905 operarono nell'Oceano Indiano il *Barbarigo* e la *Governolo*.

Nel 1906, la regia nave *Aretusa*, al comando del capitano di fregata Ernesto Stampa e la *Calabria*, al comando del capitano di fregata Enrico Marengo di Moriondo, con a bordo come guardiamarina S. A. R. il Principe di Udine. La nave, che rientrava da un viaggio di circumnavigazione, toccò i porti di Mogadiscio, Uarsceik, Itala, El Hur, Obbia, Illig.

Nel 1907, la *Caprera*, al comando del capitano di fregata Osvaldo Fasella, collaborò all'occupazione di Danane (marzo 1908), e la *Volta* e la *Staffetta* a loro volta prestarono la loro opera in tale operazione. La *Staffetta*, durante l'occupazione di Danane, protesse la colonna delle nostre truppe partite da Gelib e assicurò loro i rifornimenti. Altra nave che in questo periodo di tempo operò sulle coste somale fu la *Colonna*, al comando del capitano di corvetta Edoardo Salazar.

Infine va ricordata la visita che fece sulle coste della Somalia nello stesso anno la *Marco Polo*, al comando del capitano di vascello Carlo Novellis.

Nel 1908, la regia nave *Elba*, al comando del capitano di fregata Casanova, ritornò nell'Oceano Indiano.

Nel 1909, la regia nave *Vesuvio*, al comando del capitano di vascello Rubin de Cervin, di ritorno da un viaggio in Estremo Oriente, toccò i porti della Somalia. Questo nostro ufficiale di marina profetizzò l'avvenire della Somalia:

« Giungemmo a Merca il mattino del 23 trovando anche là festosa accoglienza. Vi era più attività in quell'ambiente, maggiore fede nell'avvenire, un'organizzazione, un interessamento che sollevavano dall'impressione di sconforto osservata a Brava.

Il capitano Vitali, uomo di mente e di cuore, si occupa con amore del progresso civile del paese e a forza di tempestare di richieste il governo riesce ad ottenere qualche centinaio di franchi all'anno per provvedere alle più essenziali migliorie.

Quando quella povera ma bellissima gente, dall'animo di selvatico fanciullo, troverà nel nostro dominio più lieve miglioramento di esistenza, l'istinto conservatore si sostituirà a quello randagio e la tranquillità diverrà dappertutto perfetta. Non è lontano il giorno in cui il servizio di pubblica sicurezza potrà essere fatto da ascari bimal, come è avvenuto per gli inglesi con i guerrieri dell'Uganda.

Occorre far diradare dei larghi tratti di boscaglia, migliorare le vie di comunicazione, scavare pozzi, costruire mercati, infermerie, degne aule di giustizia in stile arabo, provvedere all'illuminazione, istituire scuole coraniche che modificheranno la mentalità delle nuove generazioni. Intense piantagioni di cocco, palme e datteri, tutte piante che allignano su quella terra dovrebbero essere perseguite incessantemente. Con ciò non si avrà solo un abbellimento ma forse anche un benefico aumento di pioggia su quelle dune lisce che le

basse nuvole lambono per precipitare più lontano al fiume ove esse incontrano l'alberato.

Solo più tardi a fianco dell'opera ordinatrice del governo potranno esplicitarsi piano piano le iniziative e le imprese di colonizzatori esperti nella cultura-tropicale là ove essi troveranno le condizioni favorevoli ».

L'opera della R. Marina nell'Oceano Indiano è stata così intensa che parlarne come si dovrebbe importerebbe una lunga trattazione. Ho potuto solo esporre una visione panoramica, sufficiente, spero, a mettere in rilievo i sacrifici e lo spirito di abnegazione dei nostri marinai nelle loro imprese nell'Oceano Indiano. Ad essi l'Italia deve non solo l'acquisto della colonia della Somalia, ma una pagina di storia coloniale di gloria, titolo dinanzi a tutti i popoli del mondo, del suo diritto di colonizzare.

VINCENZO CATTANEO