

# Sangue Italiano sulla Gibuti-Addis Ab.

Si parla assai spesso nei nostri giornali della ferrovia Gibuti-Addis Abeba, che consente comodo accesso agli altipiani etiopici dalle cocenti bassure del Mar Rosso, ma non c'è chi abbia pensato o pensi a ricordare la parte che ebbero nella sua costruzione imprenditori e operai italiani, non pochi dei quali lasciarono la loro vita sui cantieri, trafitti dalle lanche degli Issa o atterrati dalle malattie.

Anche la ferrovia di Gibuti, ha conosciuto la rude fatica e il magnifico spirito di sacrificio delle nostre maestranze; e questo è utile rammentare a chi degli italiani l'abbia dimenticato, ed anche a tutti coloro che, al di là dei confini, fanno volentieri la congiura del silenzio attorno ad ogni episodio e ad ogni aspetto del contributo che gli italiani hanno dato e danno alla messa in valore del continente nero.

Ardui, difficili gli inizi di Gibuti. Fin allora, la scarsa attività della Francia nel Mar Rosso si era limitata a Oboch, ceduta l'11 marzo 1862, mediante il disborso di 10.000 talleri, da Ibrahim ben Bubacher, uno dei capi principali della costa dei Somali e del paese dei Danachil, ma della quale la vicina Repubblica non degnò di occuparsi che verso il 1885, quando la guerra con la Cina le fece toccar con mano la convenienza di un rifugio proprio sulle spiagge eritree. Senonché la località di Oboch era sotto ogni aspetto inadatto a diventare un emporio di commercio e — tanto meno — un centro di colonizzazione.

Diverse apparivano, sotto certi aspetti, le condizioni di Gibuti, assai più vicina ad Harrar e fornita di acqua abbondante e sana; e perciò, quando si pensò ad intraprendere la costruzione di una ferrovia dalla costa della Somalia francese, verso l'Abissinia, bisognò decidersi a trasferirsi colà, su una spiaggia spoglia e nuda dove tutto era da fare. Ma le persone deluse, e non erano poche, dall'esperienza consolante di Oboch, non potevano credere all'avvenire del nuovo centro cui si trattava di dar vita...

Invece, appena cominciarono a sbarcare uomini e materiali per l'avvio dei lavori, la costa prese ad animarsi e a popolarsi. Giungevano somali dall'interno e dalla Somalia inglese; arabi e indiani da Aden.

Bisognò tutto creare. I comandanti dei vapori — scrive Hugues Le Roux — che regolarmente approdavano nella baia per far carbone, mi hanno parlato con un'ammirazione riconfortante di questo periodo di febbrile attività. Da un viaggio all'altro vedevano letteralmente uscire dal mare la nuova città. Erano gli edifici della stazione propriamente detta, costruiti in ferro, mattoni e cemento, assai vasti per riparare gli uffici e i numerosi alloggi provvisti di tutti i comodi resi necessari dal clima, come le sale da bagno e le doccie; più, due grandi case sistemate ad alloggio del personale ed edificate secondo i principi dell'igiene tropicale. Un po' più lontano si elevavano un ampio 'hangar' coperto per le merci ed un'officina di riparazioni fornita di un macchinario perfezionato e completo, adatto per provvedere sul posto a tutti i deterioramenti, a tutti gli incidenti di macchine o di materiale che si possono verificare nella costruzione o nell'esercizio di una ferrovia...

E a fianco di questa città nascente, di pietra e di ferro, ecco sorgere un'altra di capanne, dove in breve tempo vennero a riunirsi da dieci a undicimila indigeni, attratti, dalla prospettiva di buoni guadagni la dove stava per avviarsi una grande impresa.

Senonché i primi anni di vita di Gibuti furono, come già si è detto, tutt'altro che lieti. Gli Issa che si aggiravano intorno alla città, pastori nomadi, sempre armati di lancia, erano gente feroce, sanguinaria, che non si peritò di massacrare alcuni marinai del guardacoste 'Pinguin', senza che, d'altronde, di questo gravissimo episodio fosse mai presa giusta vendetta. Con gli Issa e con i loro capi il Governo di Gibuti non aveva che contatti saltuari, e la situazione sui primi del '900 era ancora così precaria, che gli abitanti della città non si arrischiavano da soli a due chilometri di distanza. La spiaggia stessa di Gibuti, nonostante i lavori edilizi intrapresi, rimaneva solitaria e selvaggia, tanto che, riferiva il Le Roux, "nelle grandi maree, le iene venivano di notte a risvegliare con i loro urli il personale della stazione".

Fin da quando si sparse la voce dei lavori ferroviari progettati nella

somalia francese, numerosi italiani presero la via di Gibuti, e fin dall'inizio (ottobre 1897) nostri operai furono arruolati per i cantieri della linea, che, prima di raggiungere l'altipiano etiopico, dovette aprirsi la via nel desolato retroterra di Gibuti.

Furon mesi e mesi di durissima battaglia contro gli ostacoli che la natura e gli uomini opponevano all'avanzata della ferrovia. La Somalia francese è solcata da parecchie e profonde fratture, che, quando capitavano sul percorso della linea, dovevano essere superate con la faticosa costruzione d'opere d'arte. Il viadotto di Sciabelle, di centocinquanta metri di lunghezza e dieci di altezza, che dista da Gibuti solo 19 chilometri, richiese un grosso sforzo, pagato a carissimo prezzo. La regione desertica era "totalmente" sprovvista di acqua, che bisognò andare a cercare a dorso di cammello a 12 e 15 chilometri di distanza per i bisogni degli operai e per le necessità della costruzione. Gravissime difficoltà dovettero essere affrontate anche per l'edificazione dell'altro acquedotto di Holl-Holl, di una lunghezza di 142 metri e di un'altezza di 30 metri, a 52 chilometri da Gibuti. Ma anche dove non c'erano da superare aspri burroni, i lavori avanzavano penosamente e richiedevano una battaglia di tutti gli istanti contro il caldo, la siccità, le difficoltà dei rifornimenti e la ferocia degli indigeni.

Ora, la presenza di numerosi lavoratori, e soprattutto di lavoratori europei, nei cantieri della ferrovia, era uno stimolo prepotente per gli Issa, i quali si appostavano giorno e notte dietro i cespugli per sorprendere chi si fosse imprudentemente allontanato dal campo e sopprimerlo in men che si dica. Per la difesa dei lavoratori era stato arruolato un contingente di armati abissini e somali, parte dei quali erano altresì scagionati lungo il tratto della ferrovia già costruita; senonché gli Issa non solo attaccavano gli isolati, ma se la riprendevano con gli stessi accampamenti protetti dai milizioti. Due attacchi aperti ebbero luogo nel 1899 e nel giugno 1900, e fecero una trentina di vittime. Particolarmente serio fu l'assalto del giugno, al chilometro 120 da Gibuti, sferrato di notte dagli Issa, e che costò la vita a vari italiani, francesi, greci e somali. La gravità del fatto ebbe una profonda ripercussione a Gibuti, dove si temette una discesa in massa degli indigeni Issa, e gli abitanti si prepararono alla difesa, asserragliandosi nelle case e montando di sentinella sui terrazzi mentre alcuni cercavano rifugio in mare, sulle tartane arabe.

Nonostante tutte queste difficoltà, i lavori proseguivano. Alla fine del 1900 le verghe erano arrivate al 120 chilometri. Dal 22 luglio 1900 un tronco di 106 chilometri, da Gibuti a Dauane, era aperto all'esercizio pubblico, e quotidianamente, fra i due punti estremi, correvano convogli di merci e di viaggiatori, che impiegavano cinque ore e mezzo per compiere i 106 chilometri di tragitto.

La vita penosa in una regione senza risorse, l'improbabile fatica sotto un cielo di fuoco, la minaccia delle zanghe Issa non sgomentavano gli aspiranti all'espatrio per la Somalia francese. Per contrastare questo esodo, il nostro Ministero dell'Interno, con circolare 20 febbraio 1901, dispose che si richiedesse agli emigranti prima di rilasciare loro il passaporto, una dichiarazione formale da cui risultasse la diffida a loro fatta di non recarsi a Gibuti e la loro espressa volontà di partire per quella colonia, a proprio rischio e pericolo. Se le domande di passaporto per Gibuti venivano avanzate non da singole persone, ma da gruppi di individui, il passaporto doveva essere sempre rifiutato, come doveva essere rifiutato il passaporto per quella destinazione ai minorenni.

Ma le insistenze per andare in Africa continuarono. Il 30 giugno 1902, il Commissariato dell'emigrazione con circolare ai Prefetti e ai Sottoprefetti, nonché ai Comitati mandamentali e comunali per l'emigrazione, fece noto che il personale addetto "ai lavori del tronco ancora in costruzione della ferrovia Gibuti-Harrar" era più che sufficiente: "la ferrovia è già in esercizio fino ad Agdalia, ed oltre questo limite si è costruito un 'piano stradale provvisorio', sul quale è posato l'armamento. Vi rimane occupata una sola squadra di operai, che basta per terminare l'impresa".

Lavoratori italiani, tuttavia, se-

guitavano a giungere in Africa e si spingevano fino ad Harrar, come avvertiva il R. Ministro d'Italia in Addis Abeba. E il Commissariato dell'Emigrazione, il 24 novembre 1902, tornava a sconsigliare le partenze per la Somalia francese: "gli operai che vi si recassero per prendere parte ai lavori della ferrovia sopra indicata rimarrebbero disoccupati, e sarebbero costretti a ritornarsene indietro, rimettendovi le spese del viaggio".

Come si sa, la ferrovia per l'Etiopia, una volta toccata Dire Daua, vi sostò, e dovettero correre vari anni prima che riprendesse la marcia verso Addis Abeba, dove non giunse che nel luglio 1914. Anche alla ripresa furono presenti nostri imprenditori ed operai, i quali parteciparono ai lavori che condussero a termine l'ardua impresa di collegare Gibuti alla capitale dell'Etiopia con più di 700 chilometri di ferrovia. Ma i disagi sull'ultimo tratto furono di gran lunga inferiori a quelli dei primi 150 chilometri, in paese Issa, dove la linea non avanzata se non a costo di durissimi sacrifici, che per molti italiani significarono morte atroce, in una solitudine squallida e selvaggia, per mano di gente sanguinaria e traditrice.

CORRADO MASI

## L'IMPIEGO ANTISANZIONISTA DEL RISO

Anche il riso nazionale è stato oggetto di difesa dall'assedio economico decretato a Ginevra. Infatti a quanto informa l'Agenzia "GEA" si è escogitato un adeguato mezzo d'impiego nel nostro Paese, con l'appoggio del Governo e del Partito, per far assorbire all'interno un discreto e proporzionale quantitativo di riso italiano adoperandolo con leguminose per la preparazione delle paste alimentari.

Col procedimento cosiddetto di autolisi Bogoncelli, che è appunto quello adottato recentemente nella produzione di una farina mista ricavata dal riso e dai legumi, si è potuto anzitutto allontanare ogni residuo di sostanze velenose provenienti dalle leguminose, e si è altresì ottenuta una speciale farina in grado di miscelarsi con la farina di frumento, e di aumentarne il valore nutritivo. Queste conclusioni sono state confermate da esperienze scientifiche condotte nelle Università di Pavia, Milano e Roma, rispettivamente dai Prof. Bertarelli, Foa' e Visco, ed hanno fatto trionfare il processo Bogoncelli, che ha avuto il felice collaudo del Partito, il cui Foglio d'Ordini del 13 dicembre scorso ha segnalato l'utilità dell'impiego delle farine di leguminose per controbattere al tentativo di affamamento della congiura ginevrina.

## I MAGAZZINI GENERALI PER L'AFRICA ORIENTALE

L'Agenzia "GEA" è in grado di segnalare l'utilità nelle attuali contingenze del commercio coloniale etiopico, di un immediato appoggio ai Magazzini Generali.

E' noto che l'organizzazione attuale dei Magazzini Generali ha raggiunto il massimo grado di efficienza, con 156 stabilimenti, fra principali e succursali, che rappresentano un investimento totale di 600 milioni di lire, ed hanno una capacità di deposito di oltre 100 milioni di quintali di merce. Ma quello che si palesa più interessante è la loro particolare caratteristica di poter conservare determinate merci, tra cui numerose che si producono largamente in Etiopia.

Dal Tabaccaio

— Oh caro amico, le posso offrire un sigaro?

— Mi dispiace ma non fumo; ma tanto per gradire posso accettare un francobollo da 50 centesimi!

## ABITI Per la vostra Famiglia, su MISURA

AD. 1754

Un abito su misura per uomo o per donna, fatto con buon gusto, non vi costa più di quello che dovete pagare nei negozi locali. Provateci alla prossima occasione.

LONDON CUSTOM TAILOR SYSTEM  
P. Palange 18A TEMPERANCE ST. G. Guido

## Belvedere Restaurant

FRATELLI FAZZARI Proprietari

Dove Potete Gustare Con Poca Spesa I Veri

## PIATTI ITALIANI Specialità Di Ogni Genere

576 BAY ST. AD. 7782

Aperto giorno e notte

GLI ALTRI POTRANNO ESSERE UGUALI MA NON SUPERIORI AI

# Maccheroni

DELLA DITTA

## Caboto Macaroni Co.

HAMILTON. ONTARIO

Per i vostri

# Picnics O Altra Festa Privata

Ricordiamo che la nostra Ditta può fornire

Panini, Torte, Greissins, Ecc.

a prezzi di convenienza e soddisfazione.

## MELTON-MOWBRAY PIE SHOP

(Abramo Puccini)

1465 GERRARD EAST - TORONTO - GL. 3060



## In Italia

Con i più grandi vapori del mondo

FORTE RIDUZIONE

SUI BIGLIETTI DI ANDATA E RITORNO

Tutte le pratiche necessarie per fare un buon viaggio in Italia ed un facilitato ritorno in Canada

RIMESSE DI DENARO IN ITALIA

Pagamenti effettuati per Posta e Telegramma nel minore tempo possibile.

Massima Garanzia Servizio Eccellente.

M. MISSORI & COMPANY  
287 CLAREMONT ST. TEL. LL. 0101  
TORONTO, ONTARIO

IN TUTTO IL CANADA SI PARLA

dell'-

# Angelo's Hotel

144 CHESTNUT ST. TORONTO

AD. 9845

# CARUSO

RESTAURANT e ICE CREAM PARLOR

129 DANFORTH AVE.

GE. 5885

## CUCINA

Eccellente cucina italiana, canadese e francese, con una specialità di dolci e pietanze rinomate per i buongustai.

## CONFORTO

Locali ampi, freschi e comodi che assicurano il conforto per famiglie, coppie, singoli, gruppi e per qualsiasi occasione.

## SERVIZIO

Oltre il più perfetto servizio per i clienti, assicuriamo soddisfazione completa per banchetti, matrimoni, battesimi, feste private, ecc.