SOMALIA

LUGLIO 1931-IX - LUGLIO 1934-XII

(OPERE PUBBLICHE E SERVIZI PUBBLICI)



MOGADISCIO
REGIA STAMPERIA DELLA COLONIA
MCMXXXIV - XII

Il titolo di questa schematica pubblicazione non deve indurre in errore. Piuttosto si tenga presente il sottotitolo: «Opere Pubbliche e Servizi Pubblici». In essa, quindi, non si ricerchi, neppure tracciata per sommi capi, l'opera complessiva di Governo nel triennio Luglio 1931-IX - Luglio 1934-XII, ma soltanto un breve compendio dei lavori pubblici eseguiti o iniziati in quel periodo — strade, edifizi, lavori idraulici, ecc. — e della attività che i principali servizi pubblici hanno svolta; connesse ai servizi, alcune tra le provvidenze in favore della economia e particolarmente della agricoltura sòmala.

Di proposito, perciò, nessun accenno in questo volume si è fatto a problemi che pur nel triennio hanno richiesta tutta l'attenzione del Governo, problemi che potremmo chiamare politici — relazione con le Colonie finitime, con l'Etiopia, con l'immediato oltre confine, azione verso le popolazioni dipendenti, ecc. — nè a problemi di carattere militare, e nemmeno a problemi economici propriamente detti — che sono qui accennati solo in rapporto ai servizi doganali.

Di proposito, anche, dove lo scritto poteva essere efficacemente sostituito dalla fotografia, fu ridotto al minimo; si è voluto evitare ogni descrizione, e sopratutto ogni aggettivazione. Qualche maggiore ampiezza allo scritto si è consentita per i servizi pubblici, che la fotografia non poteva o poteva scarsamente illustrare. Ma questo volume, pensato e pubblicato nella solenne e lieta circostanza della visita in Somalia del Sovrano e del Ministro Quadrumviro, vuole essere soltanto di cifre, dati ed immagini fotografiche.

Le cifre, a taluno non pratico di bilanci coloniali ed in ispecie del bilancio sòmalo, potranno sembrare esigue. Per noi, costretti ad amministrare un bilancio cui la crisi che il mondo attraversa, ed il conseguente periodo di necessario raccoglimento della finanza nazionale impongono angusti limiti — bilancio che d'altra parte deve provvedere alle sempre maggiori esigenze di una Colonia in continuo sviluppo, la più vasta tra le nostre Colonie e di gran lunga la più popolata (1) *— per noi, rappresentano un risultato notevole; rappresentano la utilizzazione di ogni nostra disponibilità, di ogni nostra possibilità finanziaria, ottenute con la più rigorosa, talvolta aspra, economia dovunque sia stato possibile economizzare, allo scopo di devolvere appunto anche le minime disponibilità e possibilità ai lavori più necessari e ai servizi pubblici più importanti.*

Per tutti quelli — dai maggiori ai più umili — che a conseguire tale risultato collaborarono con me, per la loro soddisfazione, perchè a loro rimanesse un ricordo dell'opera, modesta forse, ma non sempre leggera e facile, certo tenace, che abbiamo compiuta in questo primo triennio, ho desiderato pubblicare questo volume; e a loro lo dedico.

m. r.

(1) Vedi pag. 9 « Lo sviluppo economico della Somalia ».



PREMESSA

LO SVILUPPO ECONOMICO DELLA SOMALIA



PIANTAGIONE DI COCCHI A GENALE

LO SVILUPPO ECONOMICO DELLA SOMALIA

Lontana al di là di tre mari, acquistata in principio, anzi affittata, dal Sultano di Zanzibar, e limitatamente ad alcuni centri sulla costa, non per opera del Governo Italiano, ma di Società « a carta » che affrontarono l'impresa più con buoni propositi che con adeguati mezzi; conquistata poi lentamente, proprio nel periodo oscuro e sordo che va dalla battaglia d'Adua alla Guerra Libica — periodo nel quale non bisognava in Italia parlar di cose coloniali; sviluppatasi tuttavia faticosamente per la volontà pertinace e la salda fede e il sacrificio di pochi, quando l'attenzione d'Italia era accentrata sulla Guerra Libica dapprima, e poi sulla Grande Guerra, questa nostra Colonia dell'Oceano Indiano non destò, sino all'avvento del Fascismo, lo interesse della Madre Patria — fiacco sempre d'altronde per tutte le sue colonie sinchè il Fascismo non ebbe forgiata agli italiani un'anima nuova, e semmai rivolto all'Eritrea, la Primogenita, e alla Libia, la più vicina. Così, tra le quattro, questa fu certo la colonia più trascurata; e, tra le quattro, certo è anche adesso la meno conosciuta. Oso anzi affermare che i più — fuor dagli uomini di Governo naturalmente, e dagli ancora non numerosi colonialisti italiani — non sanno con esattezza dove essa sia, molto meno quale estensione abbia, quale popolazione, quale importanza agricolo-economica, quali possibilità.

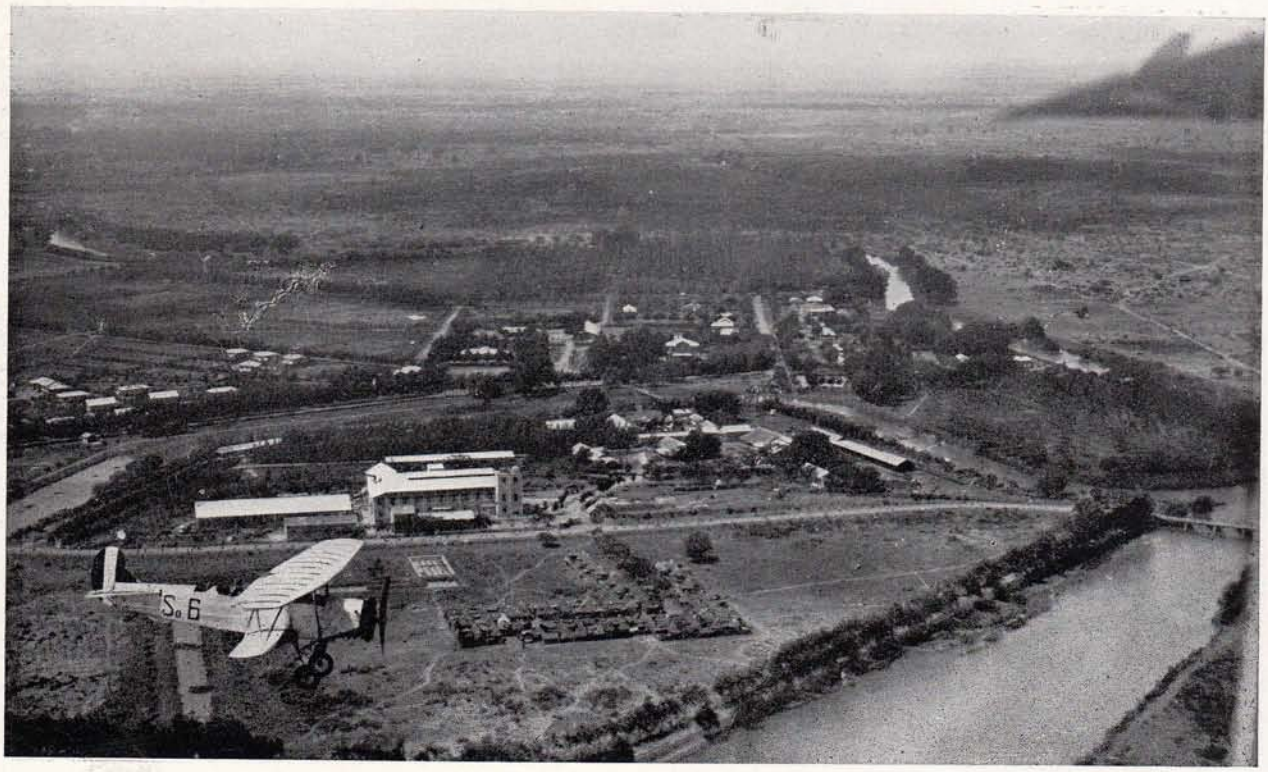
Eppure la Somalia con una popolazione indigena superiore a quella delle altre tre nostre colonie prese insieme (oltre il doppio della popolazione tripolitania), e anche *di fatto*, se non dal semplice punto di vista geografico, la più vasta: nòvera in cifra tonda seicentomila chilometri quadrati, contro i 188 mila chilometri quadrati della Cirenaica — (cui possono, è vero aggiungersi altri 550.000 chilometri quadrati, tra il 19° e il 25° parallelo ma in territorio sahariano) — e contro i 118.000 dell'Eritrea. La Tripolitania sola



« SCIR » DI POPOLAZIONI SOMALE ALL'OMBRA DI UN SICOMORO



TRAGHETTO INDIGENO SULL'UEEI SCEBELI



VEDUTA GENERALE DELLA S. A. I. S.

può sembrare a prima vista più grande con i suoi 900.000 chilometri quadrati; ma in tale cifra vengono conglobate anche le distese di terreno puramente desertico al di là della bellissima ed ampia zona costiera; mentre — toltane la esigua striscia dunosa sul mare — non esiste nemmeno un palmo di terra desertica in Somalia.

Quanti lo sanno? E quanti sopratutto sanno che le immense terre prossime allo Scebeli ed al Giuba, fiumi a corso perenne, centinaia di migliaia di ettari sempre irrigabili, offrono possibilità praticamente illimitate di colture tropicali d'ogni sorta: cotone, capok, canna da zucchero, manioca, banane, ricino, papaie, cassia, noci di cocco, e poi granturco, arachidi, sesamo, dura?...

Quanti sanno che delle nostre attuali colonie, quella che può dare il massimo e più rapido e sicuro reddito, l'unica i cui prodotti *integrano* i prodotti della Madre Patria e quindi mai potrebbero risultare con essi in concorrenza, è la Somalia?

Due vaste intraprese — vaste ed ardite di per sè stesse, minime a confronto di ciò che in questa Colonia si otterrebbe se i capitali vi affluissero con maggiore fiducia — e certo con gli anni si otterrà — la *Sais* e Genale, costituiscono un buon principio di prova pel mio asserto.

Nella *Sais* — Società Agricola Italo-Somala — fondata da S. A. R. il Duca degli Abruzzi e diretta da Lui fino al giorno della Sua morte, che fu un altro, e l'ultimo, atto d'amore per questa terra, cinquemila ettari si coltivano industrialmente a canna da zucchero, a cotone, ad arachidi, ed anche a banane, a sesamo, a granturco. Dallo sgranatoio del cotone tra il 1922 e il 1924 uscirono 7.893 quintali di fibra; nell'esercizio 1931-32, 20.130; nell'Oleificio, 263 quintali di sesamo il 1928-29, e 549 quintali nel 1931-32. Lo Zuccherificio lavorò nel 1927-28, 93.800 quintali di canna da zucchero, e nel 1931-32 circa 291.000 quintali (1).

(1) **PRODOTTI ESPORTATI DALLA S. A. I. S.**

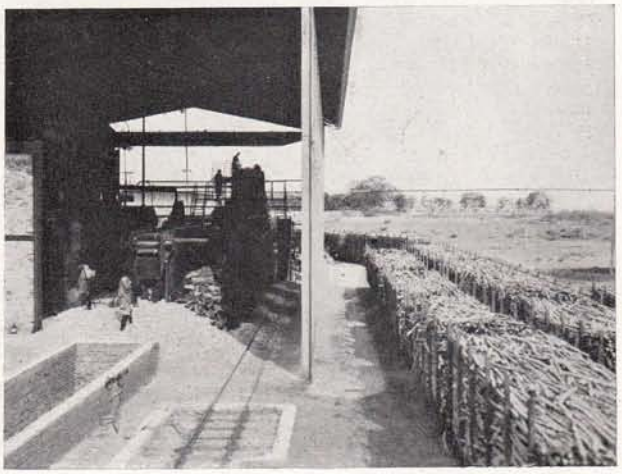
		1° Semestre 1934		Eserc. 1933-34
Cotone fibra	Q.li	4.055.68	Q.li	4.377.90
Zucchero greggio	»	9.811.20	»	21.672.00
Alcool fino	Ea	714.93	Ea.	2.747.05
Arachide in guscio per uso alimentare	Q.li	354.30	Q.li	354.30



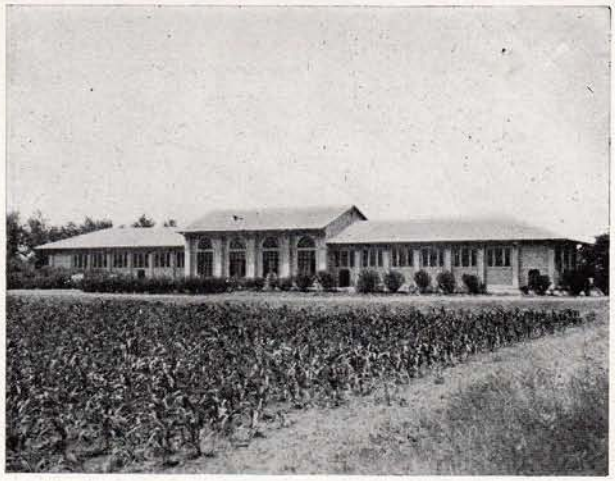
PALAZZINA DI S. A. REALE IL DUCA DEGLI ABRUZZI ALLA S. A. I. S.



ZUCCHERIFICIO



INTERNO DELLO ZUCCHERIFICIO



STABILIMENTI S. A. I. S.

Organizzazione che si avvia non solo dal punto di vista agricolo-industriale e zootecnico, ma anche dal punto di vista sanitario e dell'assistenza civile, ad essere perfetto, impiega al « Villaggio Duca degli Abruzzi » circa 2600 famiglie coloniche indigene, e non tralascia alcun mezzo per fissarle alla terra, sottraendo così, per quanto possibile, il lavoro alle oscillazioni numeriche della manc d'opera.

Ma se la *Sais* ci dà il tipico esempio di ciò che può ottenersi in Somalia dalla volontà intelligente, dal lavoro senza requie di un solo, *e da un'organizzazione cui non manchino i mezzi finanziari*, l'esperimento massimo di colonizzazione italiana — opera prettamente fascista voluta, iniziata, ed avviata dal Governatore Quadrumviro Cesare Maria De Vecchi, ci è offerto nella zona di Genale: nel Comprensorio di Genale, anch'esso sull'Uebi Scebeli, 170 chilometri più a valle della *Sais*, affluirono in pochi anni circa 200 italiani quasi tutti fascisti, strappando alla boscaglia palmo a palmo il terreno. Circa 20.000 ettari si sono messi a coltura, dei quali 15.000 in piena produzione. Ripartiti tra 98 concessionari, le superfici degli appezzamenti variano da un minimo di 75 ettari, ad un massimo di 536, ad eccezione di uno che raggiunge il migliaio; la media oscilla intorno ai 200 ettari per concessione.

Con recentissimo provvedimento governatoriale, si è proceduto all'aggiunta di 50 ettari di terreno buono, da coltivarsi a banane, a quelle concessioni che, da una ispezione generale eseguita dai tecnici del Centro Agrario di Genale, risultavano avere un terreno poco buono o addirittura inadatto per tale coltura.

Le concessioni che hanno beneficiato di questo provvedimento sono salite al totale di 61, per un complesso pertanto di ettari 3050. I concessionari interessati, ricevuto il terreno, si sono obbligati a rispettare alcune spe-

Arachide sgusciate per oleifici	Q.li	2.79 .40	Q.li	3.138.60
Banane	»	.403.04	»	1.052.44
Afrita di cotone	»		»	119.58
Manioca	»	8.75	»	8.75
Capsicum	»		»	18.00

SUPERFICIE CULTURE S. A. I. S. AL 30 GIUGNO 1934

Cotone	Ettari	1128.39
Canna per il taglio estivo luglio-sett. 1934	»	406.93
Canna per il taglio invern. dicem. 1934 genn.-1935	»	370.32
Canna seminata in maggio 1934	»	222.30
Banane	»	132.85
Arachide	»	66.37
Agave, manioca, bambù, varie	»	36.81
Ricino	»	12.04
Piantagioni industriali e da legno, cocco, cassie	»	74.35
A riposo	»	1266.68
Totale coltivabile	Ettari	5178.92
Strade, canali, centri abitati	»	683.54
Comprensorio irriguo totale	Ettari	5862.46

LE PRINCIPALI CULTURE DURANTE L'ESERCIZIO 1° LUGLIO 1933 - 1° Luglio 1934

	Ettari	Raccolto	Quintale ettaro
Cotone	1.425.27	14.147.62	9.92
Granoturco	2.285.49	42.996.10	18,80
Canna da zucchero	66[illegible].86	26[illegible].031.69 (*)	546.00
Arachidi	452.15	6.199.77	13.72
Banane	136.85	9.196.33 (**	67.20

(*) Raccolta dal maggio 1933 al maggio 1934.
(**) Esclusi gli scarti ed i consumi interni.

LAVORAZIONI INDUSTRIALI (al 1° Luglio 1934)

ZUCCHERIFICIO

(*) *Canna netto Q.li 341.593.07*

Zucchero cristallino	Q.li	8.826.00
» 1 prod.	»	21.672.00
Melasso	»	13.773.32

DISTILLERIA

Melasso Q.li 14.884.96

Alcool scadente da raffinare Ea 850.40

Alcool buon gusto	Ea	3.228.04
Alcool industriale	»	2.020.47

SGRANATOIO

Cotone intero Q.li 14.147.62

Fibra cotone	Q.li	4.377.90
Seme cotone	»	9.211.46
Afrita	»	155.85

ARACHIDE: Q.li *7.917.55*

Arachide in guscio scelte	»	1.197.56
Arachide sgusciate	»	4.001.86

OLEIFICIO

Seme cotone Q.li 8.655.33

Olio raffinato cotone	»	988.87
Panello cotone	»	4.894.40

(*) Dei quali nel periodo 15-30 giugno 1933 sono stati lavorati in anticipo, pur facendo parte dell'esercizio successivo 1933-34:

Canna Q.li 37.304.03

Ottenendo Zucchero cristallino	Q.li	546.00
» greggio 1° prod.	»	2.047.00
Melasso	»	1.232.12



L'UEBI SCEBELI



LO SCEBELI A BELET UEN



SUL GIUBA



NELL'OLTRE GIUBA: UN PUNTO CARATTERISTICO AD OLA UAGÈR



COLTIVAZIONE DELLA CANNA DA ZUCCHERO ALLA S. A. I. S.

Arachide sgusciate Q.li 393.28		
Olio arachide	Q.li	117.67
Panello arachide	»	181.80
Girasole Q.li 118.97		
Olio girasole	»	12.26
Panello girasole	»	72.09
Sesamo Q.li 63.04		
Olio sesamo raffinato	»	22.12
Panello sesamo	»	40.60
Kopok Q.li 34.01		
Olio di kapok	»	5.51
Panello di kapok	»	28.00
Sapone molle potassico	»	185.49
Sapone bianco sodico (tipo Marsiglia)	»	62.36

ATTIVITA' DELLA S.A.I.S. DURANTE IL PRIMO SEMESTRE 1934

Lavorazioni industriali

Zuccherificio.

Durante il mese di gennaio si è continuata la lavorazione iniziatasi nel dicembre 1933, lavorando Q.li 86.379,23 di canna lorda, e Q.li 424 di zucchero scarto prodotto in precedenza ed ottenendo:

Q.li	4.637.00	zucchero	cristallino
»	3.530.00	»	greggio 1° prodotto
»	232.00	»	greggio 2° prodotto (da lav.)
»	4.142.24	melasso	

Distilleria.

Ha lavorato durante i mesi di maggio-giugno Q.li 5.463.45 melasso ottenendo:

Ettanidri	1.048,66	alcool	buon gusto
»	679.43	»	cattivo gusto industriale

Sgranatoio.

E' stata ultimata la lavorazione nel mese di gennaio dell'ultimo raccolto lavorando Q.li 6.792.97 cotone intero e producendo:

Q.li	2.098.94	fibra
»	4.141.57	seme
»	82.37	afrita

Oleificio e saponeria.

Anche tale stabilimento ha ultimato nei primi mesi di questo semestre la lavorazione iniziata nel dicembre 1933.

Semi lavorati	Olio ottenuto
Cotone Q.li 7.804.74	Raffinato Q.li 895.47

Si sono inoltre prodotti:

Q.li 186.49 sapone molle industriale per disinfezione

» 62.36 sapone bianco tipo Marsiglia

Lavorazione arachidi.

E' stata lavorata tutta la produzione dell'ultimo raccolto ottenendo:

Q.li 5.545.77 arachidi in guscio scelto parte da seme e parte per il consumo alimentare.

» 3.008.12 arachidi sgusciate.

ciali clausole stabilite dal Governo, fra le quali quella di abbandonare completamente la coltura delle banane, nel terreno prima posseduto, non compreso nei 50 ettari.

I canali di irrigazione sono attualmente sette, e cioè: il Principale cui demmo il nome di Cesare Maria De Vecchi per rammentare Colui che ideò e condusse a termine la maggior parte della bonifica idraulica del comprensorio, e sei secondari con uno sviluppo complessivo, fino ad oggi, di circa 55.000 metri (1).

(1) Nel mese di maggio del 1934 è stato inaugurato il prolungamento del canale principale «Cesare Maria De Vecchi» fino al Quinto Secondario.

Questo nuovo tratto di canale, largo quattro metri al fondo e undici e cinquanta alla sommità delle sponde, ha una lunghezza di cinque chilometri e 450 metri.

Lo sviluppo complessivo della rete irrigua di Genale ha raggiunto pertanto dopo questi ultimi lavori la cospicua cifra di 60.450 metri.



CANALE NEL COMPRENSORIO DI GENALE



RACCOLTO NELLE PIANTAGIONI DI COTONE

Le terre di Genale furono prescelte non solo per la preesistenza del centro sperimentale agrario, fondato dall'Onor ai tempi del Governatore De Martino, ma anche quale località adatta allo sbarramento, per la sua posizione altimetrica, poichè il fiume nella zona di Genale ha corso pensile, e permette una relativamente facile derivazione d'acqua senza bisogno di ricorrere a più costosi impianti idrovori; inoltre, Genale è a poca distanza da Merca, dove, appunto, ora si fermano i piroscafi per caricare i prodotti.

La fibra di cotone era ben quotata quando i primi concessionari arrivarono in Somalia; le prime coltivazioni furono perciò esclusivamente cotoniere, ed il cotone di Genale riuscì ad affermarsi molto favorevolmente. Ma troppo presto venne il noto tracollo delle quotazioni; ed ora, eccetto la *Sais* che coltiva cotone in quantità notevoli e riesce a spuntare un prezzo che il rendimento unitario per ettaro mantiene remunerativo, pochissimi con-



DIGA SULLO SCEBELI A GENALE (CANALE C. M. DE VECCHI)



RACCOLTA DELLE BANANE IN CONCESSIONE

cessionari vi si dedicano (1). La superficie dapprima destinata al cotone è adesso in parte occupata dal ricino. Prodotto tuttavia, che potrà essere coltivato con piena sicurezza soltanto quando potrà esportarsi in Italia (ancora per grandi quantitativi tributaria dell'Estero, e dove è molto richiesto per l'Aviazione) non più in seme, ma trasformato in olio. Perciò dovrà prossimamente il Consorzio di Genale, con l'aiuto del Governo, disporre l'impianto di oleifici (2).

Non rientra nel disegno di questo articolo genericamente informativo il parlar della varie coltivazioni — in questo stesso volume tutto ciò che riguardi specificamente l'agricoltura avrà una trattazione a sè — ma voglio almeno accennare allo sviluppo che in questi ultimi due anni ha preso la coltivazione bananiera, poichè essa ha ed avrà notevoli influssi sullo sviluppo economico della Somalia: nel 1930 furono esportati settemila quintali di banane, per quattrocentomila lire, nel 1931 poco più di 15 mila quintali, per circa 4 milioni e mezzo; nel 1932-33 si calcola l'esportazione a 160 mila quintali per oltre 12 milioni. Il progresso, come queste cifre dimostrano, è immenso, benchè sui ventimila ettari di Genale appena duemila vengano coltivati a banana. Siamo quindi molto lungi dalla monocoltura, pericolo sempre grandissimo e nel quale d'altronde il Governo mai permetterebbe che i concessionari incorressero. Siamo però anche lontani dall'aver toccato il limite delle possibilità di esportazione per questo frutto sano e squisito, che dovrà in Italia considerarsi sempre più come cibo di uso comune per le sue grandi qualità nutritizie, invece che come cibo di lusso. Il sempre maggior perfezionamento nelle colture, negli imballaggi, nei trasporti, la conseguente diminuzione delle spese che su di essi gravano, porterà fuor d'ogni dubbio a prezzi



CARICO DELLE BANANE SUGLI AUTOCARRI DIRETTI A MERCA

(1) Una parziale ripresa nelle quotazioni del cotone si è registrata nel corso della campagna 1933-1934; il cotone prodotto in Somalia, è stato venduto infatti a Milano al prezzo remunerativo di L. 6,00 al chilogrammo.

(2) Consorzi agrari e Governo, d'altronde, debbono tendere sempre più a creare in Somalia la possibilità di lavorar sul posto una gran parte dei prodotti del suolo.

Soltanto così — cioè con l'esportazione dei prodotti lavorati — si riusciranno a superare definitivamente le difficoltà dei trasporti, l'alto costo dei noli sopra tutto, che gravano ancora terribilmente sulle esportazioni, e quindi, elevandone il prezzo, ne ostacolano il collocamento.

Ma anche la risoluzione di questo problema — impianto in Somalia di oleifici, distillerie, stabilimenti industriali in genere — richiede *denaro*. Il Governo fa e farà quanto gli è possibile, con ogni sforzo ed anche sacrificio. Occorrerebbe un maggiore — assai maggiore — contributo della iniziativa privata.

che consentiranno di raggiungere l'obbiettivo. (1)

Come accennavo il Governo si preoccupa di evitare la monocoltura; (2) ed a tale scopo col R. D. 29 dicembre 1932-XI, n. 1925 ha riunito i concessionari di Genale e del Giuba in consorzi di colonizzazione che, oltre alla tutela dei loro interessi in genere, provvedano ai contratti delle esportazioni, non per la banana soltanto ma per qualsiasi altro prodotto, studino la opportunità di nuove colture ed il modo del loro collocamento, ecc.; il Governo è riuscito a fondare — dopo non lievi difficoltà di ogni specie — attraverso la Cassa di Risparmio di Torino, un Istituto di Credito Agrario, del quale si sentiva profondamente la mancanza; ed ha preso, anche in quest'ultimo biennio, numerosi altri provvedimenti a favore dei concessionari: collegamento del 4° canale secondario; e del 5° secondario attualmente ultimato; *decauville* che cerchia e atdel canale principale, lavoro anch'esso attualmente in corso; *decauville* che cerchia e attraversa tutto il territorio delle concessioni, e le allaccia a Vittorio d'Africa, centro del Comprensorio, e da Vittorio d'Africa a Merca.

Nella rada di Merca sarà costruita una teleferica con carrelli a motore autonomo per i due movimenti, orizzontale e verticale, scorrenti su una travata composta, dell'altezza di circa 4 metri e montata su tralicci metallici.

La teleferica avrà uno sviluppo di circa 300 metri.

La potenzialità dell'impianto è tale che possono transitare sei carrelli del peso totale di due tonnellate ciascuno.

L'opera è da considerarsi notevole, sia per le difficoltà tecniche da superare, sia per la spesa rilevante che occorre sostenere.

Il progetto è in elaborazione e si inizieranno i lavori nei primi del 1935.

Con questa teleferica le operazioni di carico delle banane saranno possibili in qualsiasi condizione di mare.

Di più il Governo è venuto incontro ai concessionari con molteplici agevolazioni: per esempio ha ridotto da L. 10 a L. 2 i canoni d'acqua già maturati; da L. 100 a L. 20 il massimo prezzo del terreno per ettaro; ha assegnato 300 lire per ettaro quale contributo di colonizzazione, e il 20% sulla importazione delle macchine; ha stabiliti premi per i migliori vivai, per ogni palma-cocco attecchita e per le migliori aziende; ha abrogato taluni dazi di esportazione come quello sul capok, sul ricino, sul granturco, sulle arachidi, ed ha diminuito del 50% i dazi sul cotone e sulle banane.

Di tali agevolazioni, come dell'Istituto di Credito Agrario che ha aperto pochi mesi addietro i suoi battenti, usufruiscono, bene inteso, oltre i concessionari di Genale anche i 5 concessionari di Afgoi, i concessionari di Havai ed i concessionari del Giuba.

Particolarmente favorevoli, e quindi sotto vari punti di vista anche migliori che a Genale, sono le condizioni dei terreni lungo la sponda destra è la sponda sinistra del nostro maggior fiume.

Le concessioni ex inglesi sulla sponda destra, sono ormai del tutto abbandonate dai loro antichi proprietari, che d'altronde ben poco vi lavoravano e che non vi hanno lasciato traccia di seri miglioramenti.

I nostri connazionali hanno 7 concessioni sul Giuba. Due tra esse molto grandi: circa 5.000 ettari ciascuna (1). Grave errore — se anche scusabile per il tempo in cui fu commesso — è stato quello di assegnare concessioni di tal mole, che per avvalorarle occorre-

---

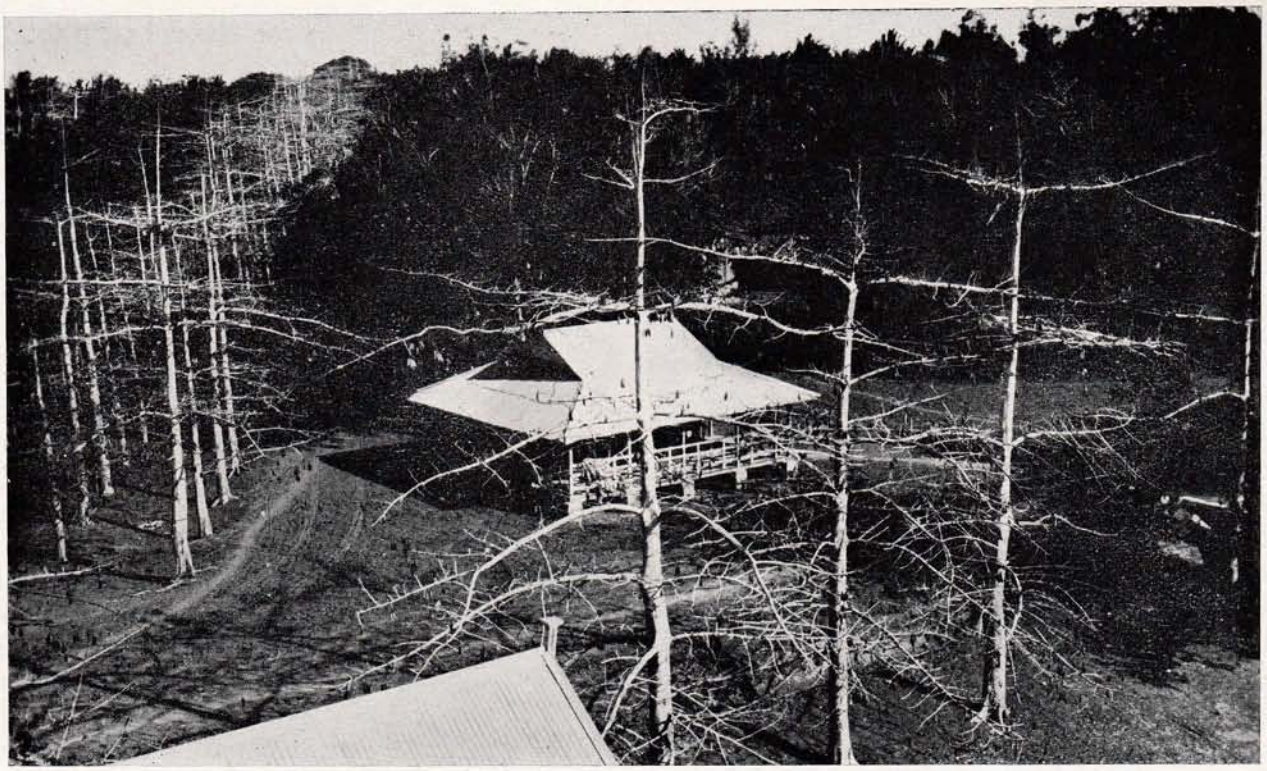
(1) In seguito allo sviluppo della produzione bananiera e per assicurare il trasporto delle banane dalla Somalia è stata costituita nel 1931 a Genova la Società di Navigazione Italo-Somala che svolge attualmente il suo servizio di linea con le motonavi «Duca degli Abruzzi», «Capitano Bottego» e «Capitano Cecchi» che collegano la Somalia alla Madre Patria nello spazio brevissimo di 11 giorni e sono considerate ed apprezzate dai tecnici tra le navi più modernamente attrezzate per il traffico bananiero, data la loro capacità di celle frigorifere che assomma a 100.000 p. c.. Lo scalo più importante della linea è a Merca, dove le motonavi imbarcano le banane già imballate in gabbie per trasportarle nei mercati di consumo.

(2) Ha cercato e cerca, tra l'altro, di diffondere la coltivazione della palma-cocco, distribuendo a sottocosto le noci selezionate da semina, fatte venire da Zanzibar.

Tale coltivazione ha raggiunto un cospicuo interesse nel corso dell'ultimo triennio, come risulta dai seguenti quantitativi acquistati e messi a dimora.

Esercizio 1931-32: n. 100.000; esercizio 1932-33: 200.000; esercizio 1933-34: 200.000, per una cifra globale nei tre anni di 500 mila piantine.

(1) La consistenza della colonizzazione Europea in Somalia al 30 giugno 1933, risultava dai seguenti dati: zona del Villaggio Duca degli Abruzzi ettari 25.000 valorizzati 10.000; zona di Genale concessioni 100, ettari concessi 20.142, valorizzati 17.769; zona del Giuba concessioni 7, ettari concessi 13.496, valorizzati 1.107; Afgoi concessioni 5, ettari concessi 1418, valorizzati 438; Havai concessioni 2, ettari concessi 939, valorizzati 507.



CONCESSIONE AD HAWAI

rebbero somme enormi. Infatti solo una minima parte delle due concessioni è effettivamente messa a coltura; e il Governo dovrà senz'altri indugi regolarne l'andamento e le sorti. Ma il problema del Giuba, trascende quello delle concessioni e dei concessionari che ora vi si trovano; coinvolge piuttosto tutto un programma e un metodo di coltura, contrapposto ai metodi economicamente, finanziariamente, e tecnicamente diversi usati a Genale. Dico subito che a parer mio non si deve aumentare sul Giuba il numero delle concessioni esistenti o semmai aumentarlo di ben poco; si deve invece incrementare con ogni mezzo l'agricoltura indigena *industrializzandola;* si debbono cioè aiutare intraprese di collaborazione tra indigeni che nei *descek*, e comunque negli ubertosi e vasti terreni prossimi al gran Fiume, coltivino i vari prodotti, e connazionali che acquistino i prodotti stessi a predeterminate condizioni, dopo avere contribuito all'impresa con anticipo di sementi, o anche di denaro quando occorra; e dirigendo, consigliando, gli indigeni per il perfezionamento delle colture — che non dovrebbero mai essere di banane — od istruendoli in quelle colture che per gli indigeni riuscissero nuove.

Oltre a tutto non si acuirebbe così il problema della mano d'opera, grave problema per tutte le colonie dell'Africa occidentale, centrale ed orientale, e che nessuna delle altre nazioni colonizzatrici, pur da molti più anni di noi su questa terra d'Africa, ha risolto, mentre fu dall'Italia Fascista per lo meno *avviata* a soluzione nel modo migliore se non perfetto — ma la perfezione è irraggiungibile quando si abbia a che fare con genti quali sono queste centrafricane, che rifuggono il più possibile dal lavoro, lavorano per quel pochissimo indispensabile alle loro necessità, — necessità scarsissime — e mancano di qualsiasi senso di previdenza (1).

Il « Patto di colonìa » in Somalia lascia infatti all'indigeno le sue abitudini e il suo sistema di vita. Nelle nostre concessioni le famiglie coloniche sono raggruppate in pic-

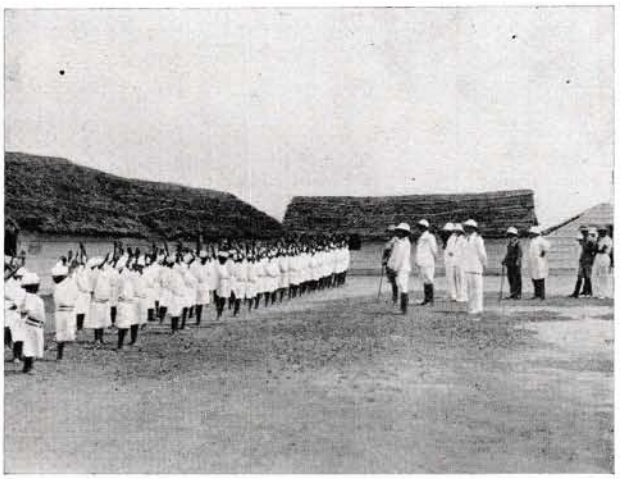
(1) A circa 100-120.000 possono calcolarsi gli indigeni agricoltori, mentre tutti gli altri sono dediti unicamente alla pastorizia, e per secolare tradizione, per indole, per razza non facilmente trasformabili in agricoltori. Occorreranno decenni e decenni perchè, pazientemente, tale trasformazione possa essere da noi conseguita; e potrà raggiungersi solo creando ai nomadi pastori condizioni di vita — pascoli, abbeverate, sopra tutto — atte ad incominciare a *fissarli* in una determinata, zona.

coli villaggi uguali a quelli sparsi lungo il fiume o comunque sulla terra sòmala; e son ripartiti per stirpi quando la mano d'opera in un dato centro, come ad esempio al « Villaggio Duca degli Abruzzi » è assai numerosa. Ricevono la paga in denaro e in natura; hanno il loro appezzamento di terreno da coltivare e possono dedicarvi liberamente due giorni la settimana. Queste famiglie vivono pertanto quasi la loro vita abituale, col non lieve vantaggio di non affrontare più l'alea dei raccolti perduti per lo straripamento dei fiumi o per la siccità che troppo spesso imperversa qui come su tutto il continente africano; sfuggono quindi alla carestia, perchè, nella peggiore ipotesi, provvede al loro mantenimento il concessionario.

La constatazione confortevole che nei Comprensori di Genale e della *Sais* la mortalità è assai minore, la natalità maggiore, e maggiore il complessivo benessere a confronto di ciò che si verifichi negli altri aggruppamenti *stabili* che qualificheremo *spontanei* e delle popolazioni nomadi, ci portano a due categorie di deduzioni: la prima, che bisogna compiere ogni sforzo per intensificare al massimo, e dovunque nella Colonia, le coltivazioni *alimentari* indigene; la seconda che bisogna compiere ogni sforzo per aumentar di molto tutte le provvidenze di carattere igienico e sanitario.

Le popolazioni somale sono infatti generalmente denutrite; perciò vivono e prolificano molto meglio nelle concessioni dove il nutrimento ad esse non manca mai. Sono profondamente tarate (1); occorre dunque — senza scoraggiarsi dinanzi agli inevitabili insuccessi e sopratutto dinanzi alla vastità del compito — intensificare le cure e le provvidenze di ogni genere.

Poche cifre diranno quanto il Governo Fascista ha compiuto finora: nel 1922 vi erano un direttore di Sanità, un medico civile, 16 medici militari, 46 infermieri militari indigeni; un ospedale, 16 infermerie, 6 posti di medicazione. Nel 1934 vi sono un direttore di Sanità, Medici coloniali che prestano servizio: 19 (dei quali 18 a contratto tipo ed uno giornaliero); Medici coloniali in Italia: 6 (1); Medici militari che prestano anche servizio civile: 3; Medici militari di complemento in esclusivo servizio civile: 1; Medici militari in esclusivo servizio civile: 1; Medici militari della R. Marina in servizio civile esclusivo: 1; Medici militari che prestano soltanto servizio militare: 3; Farmacisti: 1 (farmacista militare in servizio civile); Infermieri indigeni: 131; Ospedali principali: 1; Ospedali secondari: 2; Infermerie: 22 (compresa l'infermeria di Magalo); Posti di medicazione: 38; Ambulatori civili: 1 (Ernesto Ruberti Fiera) (2); Militari (ambulatori); 2; Reparti dermoceltici: 1; Lazzaretti: 1; Lebbrosari: 2.



SCUOLA AGRARIA PER ORFANI INDIGENI

Nel 1922 furono curate complessivamente 56.788 persone; nel 1932 ne furono curate 590.848. Il numero degli indigeni presentatisi per la prima volta presso le unità sanitarie della Colonia durante il periodo 1° luglio 1933-1° luglio 1934: 100.473; e il numero delle prestazioni mediche avutesi presso le unità sanitarie della Colonia durante lo stesso periodo: 617.205.

Organizzazione sanitaria nel Comprensorio di Genale: 1 ospedale in costruzione (El Mugne), 3 infermerie, 8 posti di medicazione.

Scuola infermieri: 30 allievi infermieri civili (27 indigeni, 3 meticci); 7 allievi infermieri dei reparti armati (6 Bande armate, 1 Zaptiè); 1 allieva infermiera (meticcia).

(1) Scriveva ancor recentemente il Dottor Bacchelli, Direttore di Sanità della Somalia, in una sua relazione:.... « innumerevoli tare abbattono la resistenza fisica delle popolazioni indigene, e ne diminuiscono la prolificità. Primeggiano tra le altre la malaria, l'anchilostomiasi, l'amebiasi, la framboesia, e, non ultima per la sua gravità di penetrazione e di distruzione, la tubercolosi.

(1) Per turni di licenza.

(2) In costruzione una grande Poliambulanza a Mogadiscio.

Fu dunque una progressione continua. Ma più che mai il Governo della Somalia si occupa e preoccupa, non di risolvere, chè ci vogliono decenni e lustri, ma di avviare ad una sempre più razionale soluzione il gravissimo basilare problema della conservazione e del miglioramento della razza (1); è in corso il completamento di un ospedale per indigeni tra Vittorio d'Africa e Merca, particolarmente inteso alla miglior cura dei lavoratori nel Comprensorio; si sono costruiti — oltre ai quattro già esistenti — altri quattro posti di medicazione nei vari centri del Comprensorio, cui due medici condotti sono già ora adibiti unicamente per gli indigeni; parecchi altri posti di medicazione ed alcune nuove infermerie saranno ultimate nell'esercizio 1933-34. Il numero degli infermieri indigeni che vengono istruiti presso l'ospedale di Mogadiscio si è accresciuto di molto, e più si accrescerà, essendo preciso intendimento del Governo , non solo di aumentare il numero dei posti di medicazione in tutte le località della Colonia, ma anche di istituire carovane mobili per la cura degli indigeni, in un primo tempo nei villaggi, negli aggregati *fissi*, e poi tra la numerosa popolazione nomade.

Si è anche istituita una scuola di infermiere indigene e meticcie per cercar di portar alle donne indigene le norme almeno le più elementari nei riguardi del puerperio e della puericoltura in genere: la mortalità infantile è tra queste popolazioni immensa; ma quando si sappia che la donna somala partorisce in piedi, che il bimbo nascendo batte conseguentemente la testa in terra, che nei primi giorni non riceve latte materno ma latte crudo di vacca o di cammella, si può comprendere tutto il resto.

Problemi, ripeto, di lungo respiro; ma cui il Governo della Somalia si è accinto e che persegue — nei limiti delle sue possibilità finanziarie, le quali non possono certo essere grandi in questo periodo — rendendosi ben conto delle difficoltà, ma senza arrestarsi o sostare dinanzi ad esse. Come ardui problemi e di ancora più lungo respiro sono quelli della lotta che il Governo ha intrapreso contro due delle maggiori piaghe che travagliano le genti somale: tubercolosi e malaria. Aspra, lunga e difficile è la lotta contro queste piaghe in Europa, pur con i vasti mezzi di cui tra popolazioni civili si può disporre, e cogli assai minori ostacoli che vi si incontrano; può dunque immaginarsi quanto gigantesche siano qui le difficoltà. Il Governo cercherà tuttavia di raggruppare i tubercolosi in centri di cura all'aperto, sottraendoli, così, almeno al contatto con le loro famiglie. Non si tratta, spieghiamoci bene, di tubercolosari come si intendono nei paesi d'Europa, ma di villaggi sul tipo del nostro leprosario nell'isola di Alessandra sul Giuba, che è veramente tra tutti un leprosario modello (1). Senonchè mentre per i lebbrosi il compito ci viene facilitato dalle famiglie e dalle cabile che ben conoscono il terribile morbo e cercano di allontanare esse stesse gli infermi, per la tubercolosi, come per l'amebiasi e l'anchilostomiasi, dobbiamo noi andare a cercare i malati; e le famiglie tentano di celare i loro tubercolotici più che possono.

D'altronde, questo di *cercare* gli indigeni ammalati, in luogo di *aspettare* che gli ammalati vengano a farsi curar da noi, è l'indirizzo che bisogna seguire, la mèta che bisogna raggiungere se vogliamo, sia pure attraverso un gran numero d'anni, ottener lo scopo cui accennavo di conservare e migliorare le popolazioni. Ma naturalmente è una mèta cui bisogna contentarsi di *tendere*, poichè è assai lontana e richiede troppi mezzi finanziari che non abbiamo ancora, e che non possiamo avere per ora.

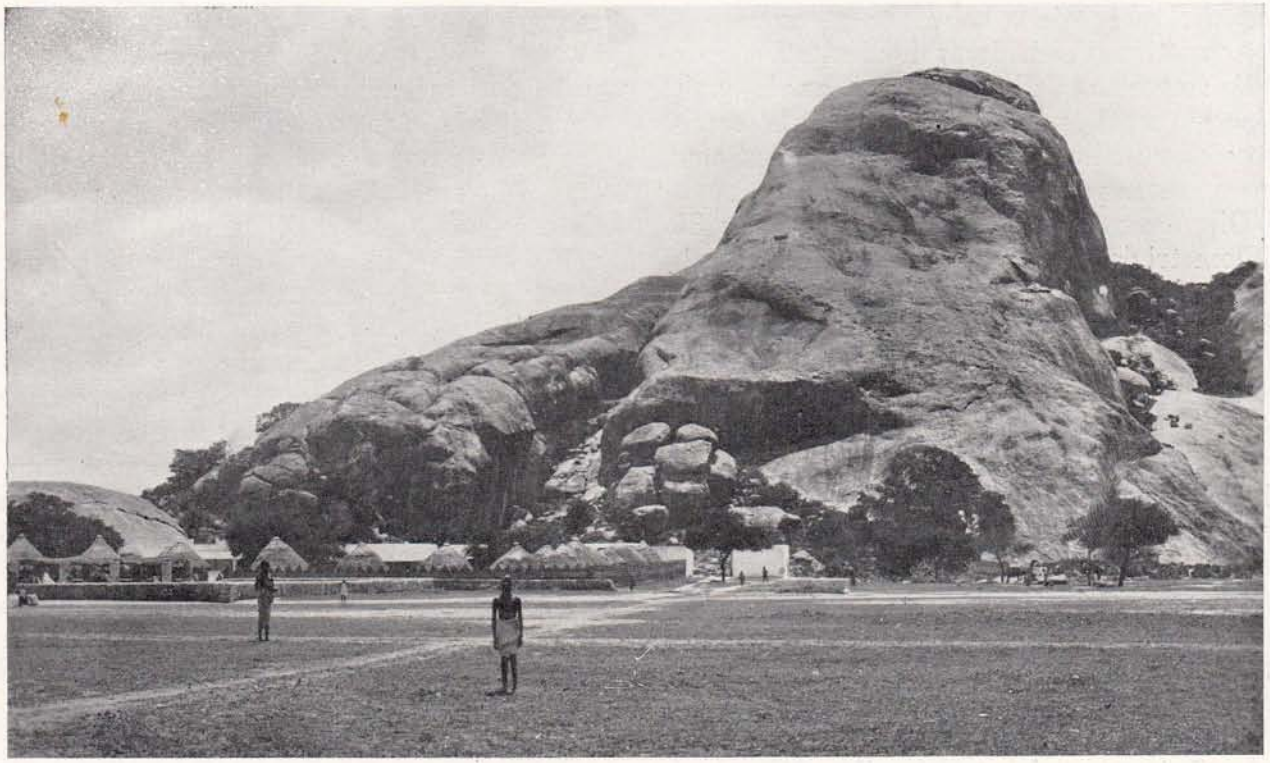
Tenacemente — e anche qui non dissimulandosi affatto le enormi difficoltà e la necessaria lentezza dell'opera — il Governo ha da poco intrapreso anche un principio di bonifica antimalarica nei centri di Afgoi e di Genale; bonifica che la Società Agricola Italo-Somala, per proprio conto e con buon suc-

(1) Non è soltanto, anzi non è tanto una questione di umanità, o un compito di civiltà che l'Italia abbia l'obbligo di portare nelle sue colonie, ma una questione di assoluta necessità per la Somalia, la quale non potrà mai essere colonia di popolamento, e che ha quindi bisogno di popolazioni indigene che si irrobustiscano e si accrescano in numero, per fornire ascari e lavoratori; mentre la tendenza odierna, assai minacciosa, è verso un indebolimento progressivo della razza, e verso la denatalità, cagionata in parte dalla poligamia, e dai costumi molto liberi delle donne.

(1) Un altro leprosario, essenzialmente per i casi ancor dubbi da tenersi in osservazione, è stato ora istituito presso il Lazzaretto di Mogadiscio.



VILLAGGI E COLTIVAZIONI SULL' UEBI SCEBELI



ASPETTI DI STRADE SOMALE: STRADA PRESSO BUR-ACABA



ASPETTI DI STRADE SOMALE: SALITA DI GIRTA, IN COSTRUZIONE IN MEZZO ALLA BOSCAGLIA BASSA

cesso, ha iniziata sotto la guida dei medici governativi al « Villaggio Duca degli Abruzzi ».

Nei riguardi della bonifica antimalarica ci ripromettiamo considerevoli risultati anche dalla riapertura dell'Uebi Gofca, per la quale sono già stati condotti a termine nell'esercizio scorso i rilievi e gli studi, e che contiamo possa essere presto iniziata.

Diramazione dell'Uebi Scebeli a circa 30 chilometri dal comprensorio di Genale, le belligere popolazioni Bimal in guerra coi Tunni sbarrarono il Gofca circa un secolo addietro, inaridendo così il vasto retroterra di Brava e di Merca, e cagionando l'impaludamento dello Scebeli che si sperde nella regione detta dei Balli. Il Governo della Somalia confida che la riapertura dell'Uebi Gofca darà numerosi vantaggi: in primo luogo, appunto, una sensibile migliorìa nelle condizioni igienico-sanitarie del Comprensorio di Genale, per il progressivo prosciugamento delle paludi in cui l'Uebi Scebeli si perde e che potranno, trasformate in buona terra, diventare nuovi feraci campi di colture; poi, la restituzione del retroterra oggi inaridito alle coltivazioni indigene; infine la ricostituzione di numerosi centri agricoli lungo l'Uebi Gofca con la conseguente assai maggiore facilità per i concessionari di trovar mano d'opera volontaria. Poichè è dimostrato che la mano d'opera indigena è tanto più facile ad ottenersi quanto più prossimi alle concessioni sono i centri di dove può essere chiamata.

La riapertura dell'Uebi Gofca (1), è uno dei tanti lavori di pubblica utilità che abbiamo ora intrapreso, e che si aggiungono ai lavori già eseguiti in Somalia dal Regime, primo tra tutti la bonifica idraulica di Genale cui ho già accennato, compiuta dal Governatore De Vecchi, e la rete di strade che egli iniziò, e che fu proseguita ed ampliata dal Governatore Corni. Questa rete di strade viene adesso maggiormente estesa, le due a fondo artificiale (2) — la strada tra Mogadiscio ed Afgoi, e la strada fra Vittorio d'Africa e Merca — vengono completamente rifatte; le altre, a fondo naturale, e che particolarmente alla periferia erano più buone piste che strade propriamente dette, vengono attivamente man mano trasformate in strade vere e proprie, ingrandite, collegate da nuovi tronchi, e mantenute in modo che potrebbe definirsi perfetto ove si tenga presente che sono a fondo naturale, e che le piogge dell'Equatore le sconvolgono addirittura, due volte l'anno. Affidate con l'esercizio 1933-34 ad un'organizzazione nuova, specie di « Azienda della Strada », sotto la direzione di un tecnico che ha alle sue dipendenze vari nuclei di indigeni lavoratori, ciascuno diretto da un assistente indigeno specializzato — nuclei i quali, sparsi nelle varie zone, vi tengono le strade sempre in efficienza e si concentrano nell'una piuttosto che nell'altra zona, quando ve ne sia particolarmente bisogno — le strade della Somalia sono oggetto di vera e propria ammirazione per le colonie finitime.

Di parecchie altre opere pubbliche potrei far cenno, ma l'argomento è riservato ad un capitolo speciale della presente trattazione. Aggiungerò quindi soltanto, che dal 28 ottobre 1931 al 28 ottobre 1932 — (anche qui come nella Madre Patria i nuovi lavori si inaugurano nell'Annuale Fascista) — furono

(1) Per lo studio di questo e di altri problemi idraulici, il Governo della colonia ha fatto venire dall'Italia due ingegneri specializzati.

(2) La quasi completa mancanza di pietra rende difficile e costosissima in Somalia la costruzione di strade a fondo artificiale.



ASPETTI DI STRADE SOMALE: TRA LE ACACIE OMBRELLIFERE PRESSO MUDUN



ASPETTI DI STRADE SOMALE: ATTRAVERSO LA FORESTA DI MANSUR

compiute opere pubbliche per l'importo di 9.980.400 lire; cifra che può sembrare esigua a confronto delle gigantesche cifre consacrate alle meravigliose opere pubbliche d'Italia, ma che è cospicua se messa invece a confronto del bilancio somalo.

Anche accennerò, rinviando per maggiori particolari al capitolo di cui dicevo sopra, che il Regime ha iniziato, e si vanno faticosamente compiendo attraverso le molteplici difficoltà opposte sopratutto dalla violenza del mare, i lavori portuali di Mogadiscio, i quali — nel progetto in corso di esecuzione — (1) consistono essenzialmente di una diga foranea, che proteggerà l'attuale ancoraggio dal monsone di nord-est, e di un'altra diga che proteggerà l'ancoraggio dal monsone di sud-ovest, e dovrà permettere ai piroscafi di tonnellaggio limitato d'arrivare sino al pontile di sbarco.

Sempre per quel che riguarda costruzioni, darò queste altre cifre: mentre sino alla Marcia su Roma si ebbe una media nelle costruzioni private di circa quattromila metri cubi all'anno, nel 1923 salirono a 9.500, nel 1926 a 18.000, nel 1929 a 35.000; dal 1929 al 1932, molteplici cause portarono ad una sosta, mentre nel 1932-33 le costruzioni ripresero con ritmo crescente. Segnarono invece il massimo le costruzioni di pubblica utilità nel 1930; tra esse la nuova dogana, l'ingrandimento del palazzo degli uffici, il Brefotrofio Femminile, varie sedi di Residenze all'interno, e parecchie altre.

Nel 1931 fu ultimato l'Acquedotto di Mogadiscio e furono inaugurate le chiese cattoliche di Afgoi, Merca e Chisimaio. Il 1932-33 fu dovuto dedicare ad ampli restauri, talvolta piuttosto ricostruzioni, in numerosi edifici demaniali.

L'attività costruttiva riprese in pieno nel 1933-34, come dimostra la cifra di L. 3 milioni 54.831 stanziata per i lavori edili vari in corso e quella di L. 1.663.000 destinata ai lavori idraulici e stradali.

Ricordiamo a semplice titolo esemplificativo alcuni dei principali lavori eseguiti, o tuttora in esecuzione.

A Mogadiscio il completamento dell'ospedale « G. De Martino », la costruzione del R. Ginnasio « Generale Emilio De Bono », la sistemazione del mercato di Amaruini, del Lungomare « Duca degli Abruzzi », dei mercati indiani e della moschea di Fakr-ed-din e la costruzione della poliambulanza.

Così pure si è dato corso a molteplici lavori, di sistemazione, di costruzione e di adattamento negli altri maggiori centri costieri (Merca, Brava, Chisimaio, Alula) e dell'interno (Lugh-Ferrandi, Baidoa, Mustahil, Belet Uen ecc.), curandone in modo particolare l'attrezzamento sanitario e gli edifici adibiti a sedi di uffici di Governo, o destinati ad alloggi di funzionari e dei medici.

E' opportuno mettere in rilievo come della cifra totale sopra ricordata, una parte assai cospicua sia devoluta alle spese ospedaliere e sanitarie; per l'ospedale di Mogadiscio è stato stanziato circa mezzo milione di lire (precisamente Lit. 520.251) e per quello coloniale di El Mugne a Merca la spesa preventivata ha raggiunto circa 400.000 lire (esattamente Lit 480.823,88).

Fra i lavori stradali ed idraulici meritano una particolare menzione i seguenti: la sistemazione della strada Vittorio d'Africa-Merca, l'ultimo tratto della strada di Merca, la decauville della sesta zona del Comprensorio di Genale, due ponti in ferro sul Basso e sull'Alto Uebi Scebeli, rispettivamente ad Afgoi ed a Belet Uen.

Interessante anche è ricordare la cifra dell'edilizia privata — rappresentativa della industre operosità in attuazione — che ha raggiunto nell'anno che volge metri cubi 6500 circa; le costruzioni per conto dell'I.N.C.I.S. dall'ottobre 1932 al luglio 1934 hanno raggiunto circa mc. 3500.

Le cifre spese per gli edifici di carattere militare nel periodo 1° luglio 1931-1° luglio 1934 sono state le seguenti: esercizio finanziario 1931-32 L. 938.185; esercizio finanziario 1932-33 L. 286.186,80; esercizio finanziario 1933-34 L. 1.527.650,35 per un totale di L. 3.752.022,87.

Senza entrare nei particolari dei lavori riuniti in una documentata relazione fotografica del Comando R.C.T.C., basterà ricor-

(1) Per i lavori portuali di Mogadiscio esistevano pregetti dell'Ingegnere Viganigo (1917), del Comandante Romagna Manoia (1926) e dell'Ingegnere Luigi Luigi. È in esecuzione il progetto dell'Ingegnere Bastianelli.

dare che essi comprendono l'attrezzatura e la sistemazione dei presidi e del campo di aviazione di Mogadiscio, dei presidi di Baidoa, di Belet Uen, di Uegit, di Lugh-Ferrandi, di Afgoi, di Mahaddei Uen, (presidio soppresso il 30 aprile 1934) di Scusciuban (ripristinato nel 1934).

Fra tutti i lavori eseguiti a Mogadiscio ed all'interno, meritano di essere ricordati i seguenti eseguiti e portati a termine nel corso dell'anno finanziario 1933-34: al campo militare di Hammar Geb-Geb di Mogadiscio la costruzione dell'autorimessa e suo completamento; la costruzione del campo per il plotone comando del IV Battaglione, l'ultimazione della caserma per i militari metropolitani eseguita con i criteri più moderni e adatti alle particolari necessità di indole locale; la costruzione del campo della batteria autotrainata, della autorimessa della stessa batteria, di un magazzino per materiali di mobilitazione al forte « Cecchi ». A Baidoa la costruzione, fra l'altro, di 1000 metri di strada a fondo artificiale, allacciante il campo « Bottego » alla ridotta « Molinari e Buongiovanni » e la costruzione del ponte in muratura sul torrente Iscia; a Uegit il completamento dell'infermeria, la costruzione di alloggi per ufficiali; a Lugh-Ferrandi, lavori vari di ampliamento e restauro del campo ascari; ad Afgoi (24 km.) la costruzione di tre cisterne per l'acqua, di due capannoni per il ricovero delle munizioni e dell'alloggio degli ufficiali con annesso l'Ufficio comando della compagnia cannonieri.

Nell'esercizio 1932-33 si è cercato di dare il massimo impulso all'escavo di pozzi in tutta la Colonia. Ne furono costruiti oltre centocinquanta la maggior parte con una vasca ad anello che li circonda per le abbeverate; ed altri in tutte le regioni della Somalia continueremo a scavarne in sempre maggior numero; (1) poichè questa dei pozzi, e delle conseguenti abbeverate per il bestiame che è, e sopratutto potrebbe essere, una delle ricchezze della Somalia, costituisce per la nostra Colonia una questione vitale che bisogna risolvere al più presto: vi sono, particolarmente nel Modugh, nel Nogal, e nella Migiurtinia, pascoli immensi dove il bestiame non si può recare perchè non vi esistono abbeverate; vi sono molte altre regioni dove le abbeverate scompaiono nei periodi di siccità; il bestiame, così, deve essere condotto vicino ai fiumi, dove la tsè-tsè, la terribile mosca la cui puntura, fortunatamente innocua per gli uomini, è mortale per i bovini, gli ovini e i cammelli, ne fa, con la tripanosomiasi, ogni anno strage.

Anche contro quest'altra piaga equatoriale, il Governo ha con vari mezzi intrapresa una difficile lotta, come la ha intrapresa contro la peste bovina, mediante le carovane dell'Istituto Siero Vaccinogeno di Merca, che ogni anno percorrono diversi itinerari all'interno, per vaccinare le mandrie. Siamo ancora ben lontani dall'aver raggiunto il numero di vaccinazioni che ci prefiggiamo di ottenere: la media annua è ancora assai poco estesa: nel 1922-23 i capi di bestiame vaccinato furono circa 26.000, ed 85.000 nel 1924-25; tale cifra scese a 28.400 nel 1925-26 per risalire progressivamente a 65.800 nel 1929-30 mantenendosi poi stazionaria in questi ultimi due anni. Il Governo, ripeto, intende riuscir tra breve a vaccinare ogni anno un numero di bovini assai maggiore, e sempre crescente; a tale scopo ha ora abolita la tassa di vaccinazione, che, pur di per se stessa lieve, riusciva molto gravosa ai pastori, e si prefigge d'aumentare il numero dei veterinari, perchè le carovane vaccinatorie possono organizzarsi contemporaneamente in parecchie zone. (1)

Sebbene, dunque, il Governo debba affrontare in tutti i campi problemi veramente formidabili, e debba affrontarli preoccupandosi di risolverli a fondo, ma con la più rigorosa economia, non trascura il decoro dei maggiori centri della Colonia; e non dimentica di rendere — nel duro clima equatoriale e nell'isolamento dell'interno — il meno possibile disagiata l'esistenza ai funzionari, che con spirito di abnegazione, forse non abbastanza noto in Italia, amministrano Commissariati e

(1) Il numero dei pozzi effettivamente scavati - in tutto il territorio della Colonia - ha raggiunto nel 1934 un totale di oltre 100, mentre sono continuati i lavori di trivellazione, di sistemazione e di pulitura di quelli già esistenti

(1) Ma per l'aumento dei veterinari - indispensabile se si vogliano raggiungere concreti risultati - occorre aspettare che il Ministero delle Finanze tolga il divieto di nuove assunzioni.



BOVINI ALL'ABBEVERATA INTORNO AI POZZI



ALL'ABBEVERATA SULL'UEBI SCEBELI

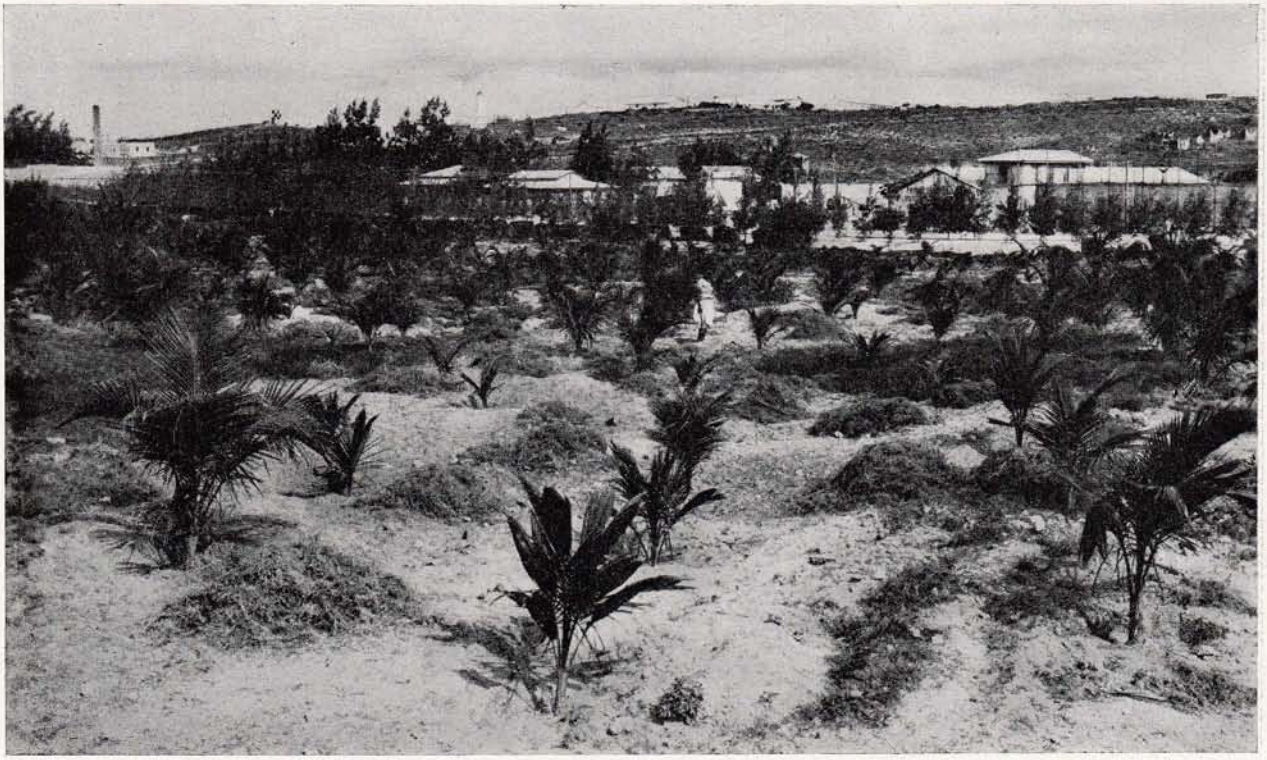


VEDUTA DI CHISIMAIO DALL'AEROPLANO

Residenze, disimpegnano le loro funzioni di medici, ingegneri, ragionieri, geometri, e agli ufficiali nei presidi dove con alto senso di patriottismo educano i soldati indigeni alla difesa della Somalia. Così, sopratutto da due anni a questa parte, all'interno le sedi per i funzionari sono state completate, migliorate; in talune località, per esempio a El Bur, costruite ex novo; ed i presidi, a Baidoa, a Uegit, a Belet Uen ecc. le sedi di Comando-Settore dei *dubat* (2) a Gardò, a Garoe, a Mustail, sono state migliorate in ogni senso ed in talune di queste località, come per esempio a Mustail, veri e propri paesi sono nati intorno ed accanto alle costruzioni dei nostri connazionali ed ai tucul degli ascari o dei *dubat*. A Baidoa, per esempio, o a Belet Uen — nell'ansa famosa dello Scebeli, roccaforte un tempo per i Dervisci del Mullah — le varie costruzioni formano campi militari perfetti, superati soltanto dal campo militare di Ammar Ger-Geb presso Mogadiscio, che non ha l'uguale in nessuna altra Colonia nostra, nè in alcuna altra colonia straniera, almeno tra quelle che io abbia visitato.

Nelle piccole città costiere, Chisimaio, Brava, Merca, le opere edilizie in questi ultimi anni si sono moltiplicate; ed in modo particolare Mogadiscio sede del Governo, centro della vita e degli affari, città dove spesso per lunghi o brevi soggiorni gli stranieri sbarcano, si è trasformata: agevolate in tutti i modi dal Governo, parecchie nuove costruzioni private sorgono ora accanto ai villini della *Incis;* per opera del Governo l'antica *Garesa* è stata restaurata e destinata a sede del Museo Storico, Agricolo, Etnografico e Zoologico; ma sopratutto abbiamo rivolta la nostra attenzione al rimboschimento della duna che circonda Mogadiscio, ed alla alberatura di tutte le strade senza eccezione. Così, mentre nell'agosto 1931 a Mogadiscio, toltine il giardino governatoriale, il piccolo giardino del Comando Truppe ed il giardino pubblico appena iniziato, si contavano esattamente 248 piante, oggi ve ne sono circa 12.000 ed è quasi al termine il rimboschimento della duna, che tra casuarine, tamerici, palme-cocco ed altre essenze, ne comprende oltre 150.000;

(1) Bande irregolari alla dipendenza dei Commissariati Regionali, e comandate da ufficiali italiani.



RIMBOSCHIMENTO DELLA DUNA DI MOGADISCIO

rimboschimento che avrà anche sul clima di Mogadiscio un influsso molto favorevole.

Di parecchi altri argomenti dovrei trattare perchè il quadro, sia pur sintetico, dello sviluppo preso dalla Somalia nei 10 anni di Regime Fascista potesse essere relativamente completo. Lo spazio consentito a questo articolo non lo permette. Dovrei accennare del Mudugh, del Nogal e della Migiurtinia, le terre che appartenevano ai due Sultanati, e che dopo la conquista fattane dal Quadrumviro De Vecchi di Val Cismon presentano al Governo della Somalia vasti problemi i quali solo in piccola parte hanno potuto finora venir, non dico risolti, ma affrontati. Dovrei parlare della produzione e dell'esportazione dell'incenso migiurtino; esportazione finora quasi interamente accentrata sul mercato di Aden, e che ora cerchiamo di avviare all'Italia; dirò intanto che l'esportazione media annua si aggira sugli 8.000 quintali e che costituisce la maggiore e migliore parte dell'incenso di tutto il mondo. (1)

Le Saline della Migiurtinia richiederebbero da sole tutto un capitolo: la Società iniziò i lavori nel 1922 con la costruzione di una diga di sbarramento nel « Chor » (laguna) di Hordio, e di alcuni bacini salanti. Verso la fine del 1925 erano già pronti i mezzi di sbarco (pontili, rimorchiatori, chiatte, barche, ecc.), le scorte di viveri, le case e le officine; sistemati i bacini, costruita una ferrovia a scartamento ridotto con motrici a benzina, e quasi ultimata una ferrovia a scartamento normale, e completata la centrale elettrica, quando, il primo ottobre 1925, Hordio venne presidiata militarmente. Nella campagna per l'occupazione della Somalia Settentrionale gli impianti furono incendiati e devastati dai ribelli; gli indigeni, arruolati per la mano

(1) Il problema dell'esportazione dell'incenso migiurtino, dopo lunghi anni di studio è stato ora avviato verso la sua risoluzione.

Alla Società « Olibanum » costituitasi in Roma il 23 marzo 1932-X, con disciplinare di concessione in data 8 gennaio 1934 approvato con R. D. del 15 dello stesso mese, è stato concesso il permesso di utilizzare a scopo industriale l'incento della Migiurtinia, curandone l'esportazione, per un periodo di 15 anni rinnovabile alla scadenza.

Si è riusciti in tale guisa ad affermare il prodotto tanto ricercato, come tipicamente italiano, liberandolo dalla speculazione organizzata su di esso — a tutto danno dei coltivatori e produttori somali — dai commercianti della vicina penisola arabica.

Il marchio di garanzia che assicura la genuinità del prodotto e l'azione fiancheggiatrice a quella della Società « Olibanum », che andrà svolgendo il Consorzio per le Forniture al Clero ed agli Istituti Cattolici, renderanno ricercatissimo l'incenso migiurtino, assicurandone in pari tempo la diffusione sui mercati di consumo.



UN VIALE DEL PARCO DI MOGADISCIO

d'opera e il personale bianco, dovettero abbandonare il paese. Nella seconda metà del 1926, sottomessa al Governo la Migiurtinia, i lavori di ricostruzione degli impianti vennero gradualmente ripresi. La Società potè riaversi dal duro colpo ricevuto, mediante larghi aiuti del Governo che le concesse un mutuo per la sua ricostruzione: e, attraverso lavori condotti alacremente negli anni 1927-28-29 e 30, ultimò i nuovi impianti verso la fine del 1931.

La mano d'opera costituita da 120 metropolitani e da 900 indigeni è addetta ai lavori di estrazione e di produzione i quali si svolgono a Dante. Ivi la Società occupa un'area di circa 800 ettari dove sono modernamente sistemate le attrezzature, veramente grandiose.

La capacità di produzione annua, a datare dall'esercizio stagionale 1932, è di circa 300 mila tonnellate di sale marino nelle tre qualità: comune - cristallizzato - raffinato; e si prevede che in un prossimo futuro sarà possibile aumentare la produzione annua fino ad un massimo di 400.000 tonnellate. L'esportazione fu di 165.188 quintali nel 1930, di 952.625 quintali nel 1931, e di 1.588.400 quintali nel 1932.

La campagna saliniera 1933-34 si è chiusa nel mese di maggio 1934 con un totale di esportazione di tonnellate 223.759,50 superando di tonnellate 10.203,50 il totale delle esportazioni della stagione precedente.

Potrebbe — se a questo articolo fossero concessi meno angusti limiti — riuscire interessante qualche cenno sulle industrie minori della Somalia: la distilleria della canna da zucchero alla *Sais*, per la produzione dell'alcool; l'industria elettrica e del ghiaccio, a Chisimaio, a Merca, ed ora particolarmente perfezionata con modernissimi impianti a Mogadiscio; l'industria indigena della pesca del pescecane; la pesca delle oloturie; l'industria conciaria che a Brava, nello stabilimento di un nostro connazionale, ha avuto un notevolissimo impulso — mobili e oggetti artistici in cuoio, e pelli lavorate, si esportano nelle Colonie finitime, in Italia, in Europa, e si cominciano ad esportare anche in America. (1)

Un vero e proprio artigianato indigeno, co-

(1) L'industria delle pelli in generale, potrà assumere grande importanza in Somalia. Perciò il Governo ha da alcuni mesi istituito un laboratorio chimico sperimentale, diretto da uno specializzato nell'industria conciaria, al duplice scopo di diffondere tra gli indigeni le prime nozioni indispensabili per il trattamento delle



UNA VEDUTA DELLA REGIONE MONTAGNOSA DELLA MIGIURTINIA

me ad esempio in Libia, non c'è in Somalia. Le popolazioni, troppo primitive per crearlo, lavorano però nelle cabile, con un certo gusto barbarico non privo di fascino, armi, lancie, *billao,* piccoli scudi, ed oggetti d'uso comune, sopratutto cesti di varia foggia, molto belli, e grandi stuoie veramente artistiche.

A Danane, presso Mogadiscio, è concentrata la lavorazione dei *tungi,* recipienti d'ogni dimensione e forma, in terracotta, che le donne indigene plasmano con mirabile rapidità ed esattezza.

Dovrei ancora parlare delle scuole, che in Somalia, per ciò che riguardi l'insegnamento elementare, sono tenute dalla Missione Francescana (2) e dalle Suore della Consolata: noterò soltanto che quest'anno si è aperto a Mogadiscio per i connazionali (3) la prima scuo-

---

pelli che dovranno essere sottoposte alla concia, e di far conoscere le ottime e svariatissime pelli somale in tutto il mondo.

I risultati che sarà possibile ottenere col laboratorio oggi esistente ed in piena attività di lavoro, sono certamente di grande importanza perchè, oltre ad avere a disposizione un complesso di macchine e di apparecchi tale da permettere lavori seri e di grande stile, lo stabilimento ha un valore industriale considerevole. potendo dare una produzione anche di 300 Kg. di pelli al giorno e far fronte in caso di bisogno, alle massime necessità nel più breve tempo possibile. Va tenuto presente inoltre che l'ottima attrezzatura fa si che esso rappresenti oggi una vera scuola per l'artigianato somalo.

Lo stabilimento conciario propriamente detto comprende i reparti di concia e faiteria, di tintura e di fissaggio, con sistemazione a parte degli areografi e delle caldaie ed è fornito del materiale seguente: macchine da lucidare, da ritenere, da smerigliare, da pressare e da rasare; una mola, un serbatoio per il sale, una pompa idrica con annesso depuratore, un camino, bottali per tintura, per la concia al cromo, per l'ingrasso vegetale, per la concia vegetale, per il rinverdimento e la depilazione; una bilancia. un aspo, un cavalletto da scarnare, una cisterna per l'acqua depurata, quattro canali di spurgo, le vasche di decantazione ed un accuratissimo impianto elettrico a tensione tropicale che consta di 6 motori di diversa potenzialità completati dal quadro elettrico e dal contatore generale.

Dello stabilimento sono parte integrante ed importantissima i laboratori chimico e idroscopico.

La Stazione Sperimentale attrezzata con modernissimi macchinari può eseguire qualsiasi lavoro di conciatura sia per cuoi al vegetale, minerale, concie miste, tannini sintetici, quanto per gli articoli di pelletteria (lucertole, serpenti, coccodrilli, ecc.) guanteria e pellicceria.

È attività della Stazione la creazione dei corsi indigeni, per gli «esperti autorizzati» alla scuoiatura e conservazione della pelle, ed il corso per i «selettori alla dogana» e ciò per un severo controllo all'esportazione del prodotto pellamiero onde tendere alla sua standardizzazione.

Alla Stazione è annessa la «sala prove ed esperimenti» dove vengono esperimentati nuovi procedimenti creati dal Laboratorio chimico, e, se con esito favorevole, applicati nella pratica di lavorazione dello Stabilimento.

Il Laboratorio chimico industriale, specializzato all'industria conciaria unitamente al gabinetto microscopico e batteriologico, apporta nel campo scientifico la sua opera per lo studio del materiale tannante (corteccie-radici concianti) per l'analisi dei componenti il cuoio (tannino combinato, insolubili, degragène, ecc.) rendendo significativi servizi negli appalti e nelle forniture statali per un severo e necessario controllo.

(1) La Missione ha pure un Convitto-Orfanotrofio per i meticci dove, oltre ai meticci, raccoglie anche bimbi indigeni abbandonati. La sezione maschile è retta dai Francescani, e la femminile dalle Suore della Consolata.

(2) Nel 1930-31 e 1931-32 ad iniziativa della O. N. B. di Mogadiscio e mediante il buon volere di alcuni funzionari, ufficiali e professionisti, si era potuto impartire l'insegnamento privato di 1ª, 2ª e 3ª ginnasiale.

la media governativa, il R. Ginnasio Generale Emilio De Bono, e la prima scuola per indigeni; parecchie altre scuole per indigeni in vari centri, ed una scuola d'arti e mestieri a Mogadiscio si inaugureranno nell'esercizio 1933-34. Dovrei anche parlare dei servizi postali ed elettrici in costante aumento: i telegrammi spediti nel 1924-25 ammontavano a 92.908 contro 377.441 nel 1931-32; i pacchi salirono da 6.302 nel 1924-25 a 23.549 nel 1931-32; i vaglia da 14.183 a 39.636, le corrispondenze da 46.081 a 570.500.

Dovrei ricordare l'attività e l'organizzazione dell'Autoparco Governativo; mi limiterò a dire che nel 1925-26 il percorso degli automezzi in Somalia fu di 173.122 chilometri, con una media mensile di 14.426 chilometri, e nel 1931-32 salì a 1.441.459 chilometri con la media mensile di chilometri 120.390.

Il solo problema delle Ferrovie in Somalia, oggi ancor limitate a circa 113 chilometri, e che pur dovranno, tanto per ragioni politico-militari, quanto per ragioni economico-commerciali, raggiungere il confine etiopico, esigerebbe un'ampia trattazione a sè; dirò qui soltanto che il problema si riduce unicamente al problema finanziario: le terre della Somalia, tutte pianeggianti, non offrono difficoltà di carattere tecnico; la ferrovia a scartamento ridotto, sul tipo di quella già iniziata, comporterebbe la spesa di circa 200.000 lire al chilometro; poche opere d'arte sarebbero necessarie; un ponte di ferro, attraversato dalla ferrovia sull'Uebi Scebeli ad Afgoi esiste già; due altri ponti — indipendentemente dallo sviluppo che la ferrovia potrà prendere, ma indispensabili al traffico odierno — sono stati iniziati, e verranno terminati nell'esercizio 1933-34.

Chiudo questi miei necessariamente sommari cenni che d'altronde vogliono avere solo carattere indicativo, con poche altre cifre: nel 1922 l'anno della Marcia su Roma, l'importazione della Somalia fu per 50.960.536 lire e l'esportazione per lire 10.988.357; l'importazione segnò un massimo di 166.246.673 lire nel 1927, contro un'esportazione di lire 25.300.050; nel 1932 l'importazione fu per lire 99..165.000 contro un'esportazione di lire 95.106.000.

Queste cifre, 99.165.000 e 95.106.000, sono a parer mio più significative di qualunque chiosa, commento, od auspicio sull'avvenire della Somalia: esse indicano che in Regime Fascista la Somalia si avvia a superare le importazioni con le esportazioni.

Maurizio Rava

Questo articolo fu pubblicato dalla *Rassegna Italiana* nel volume "L'Africa Orientale Italiana„ edito nel Settembre 1933-XI; e recava dati, cifre e notizie sino al Maggio 1933. Si riproduce ora qui ampliato, ed aggiornato al 1 luglio 1934.



UN VIALE ALL'INTERNO DI UNA CONCESSIONE DEL COMPRENSORIO DI GENALE

LUGLIO 1931-IX - LUGLIO 1934-XII

OPERE PUBBLICHE



PADIGLIONE PERMANENTE COSTRUITO DALLA SOMALIA E DALL'ERITREA ALLA FIERA DI TRIPOLI



UN INTERNO DEL PADIGLIONE DELLA SOMALIA ALLA FIERA DI TRIPOLI

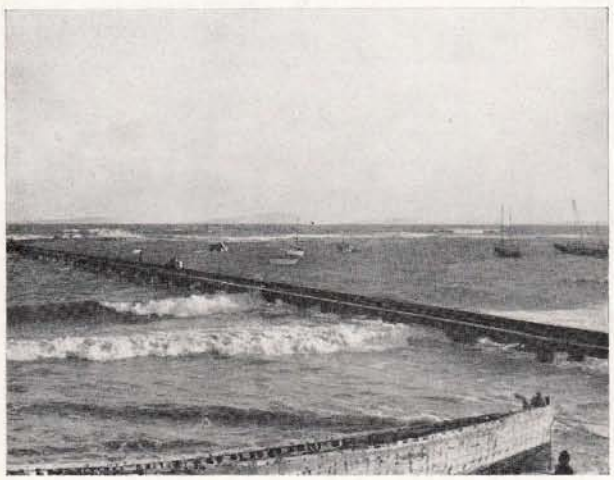
OPERE MARITTIME

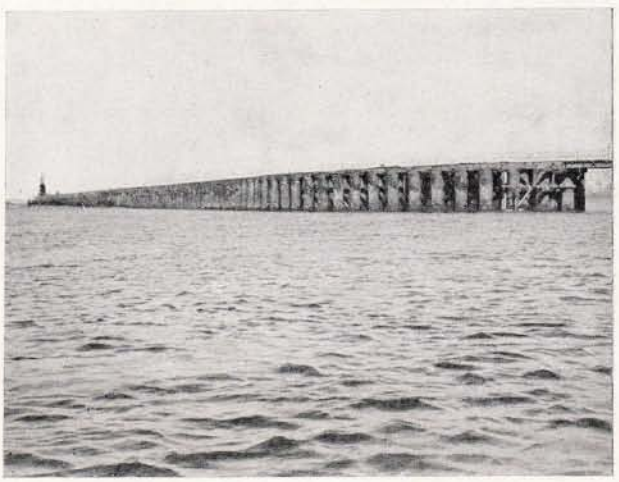
DIGA FORANEA DI MOGADISCIO

Il progetto originario della Diga ha un duplice scopo: 1° creare uno specchio d'acqua tranquillo dove le barche possano attraccare per le operazioni di sbarco e imbarco con mezzi meccanici; 2° proteggere la zona di passaggio delle barche da terra a bordo pericolosa durante il Monsone di S. W. a cagione della doppia linea di frangenti parallela alla costa.

L'opera si compone di tre parti distinte. 1° Pontile di accesso alla diga propriamente detta; 2° Diga a giorno formata da una quadruplice fila di tubi di cemento armato del diametro di m. 1 riempiti di calcestruzzo e collegati superiormente da un traliccio di travetti di cemento armato; 3° Il molo formato con massi di m. $4 \times 4 \times 7{,}40$ ottenuti riempiendo di calcestruzzo dei cassoni di cemento armato che vengono condotti in posto per flottazione.

Il tipo speciale di diga a giorno adottato per il tratto corrispondente al basso fondo madreporico della lunghezza di m. 377, ha lo scopo di frangere parzialmente l'onda senza creare l'onda riflessa la quale produrrebbe lo scalzamento dell'opera. Il secondo tratto di molo in fondali maggiori è del tipo ordinario formato coi massi sopraddetti posati sopra un basamento di grandi sacchi plastici di juta riempiti di calcestruzzo.









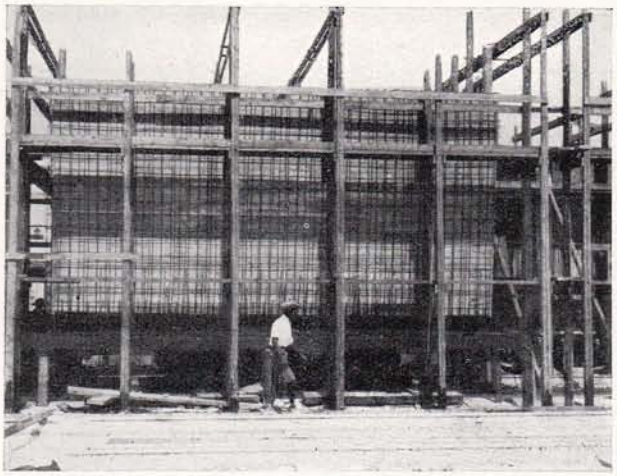
VARI ASPETTI DELLA DIGA FORANEA IN COSTRUZIONE



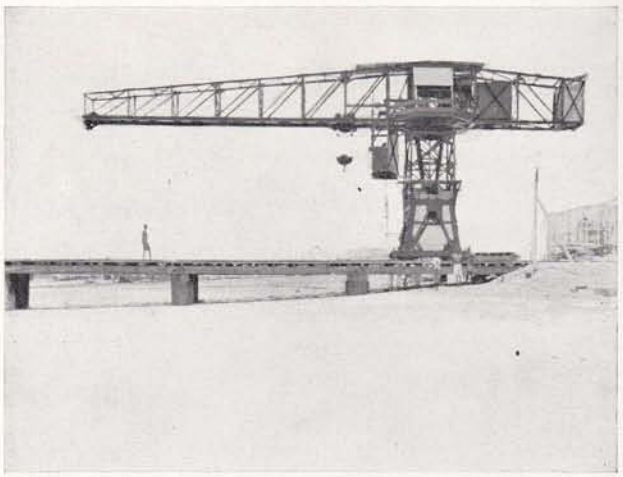
UNA BETONIERA



IMPIANTO PER FRANTUMAZIONE DELLA PIETRA



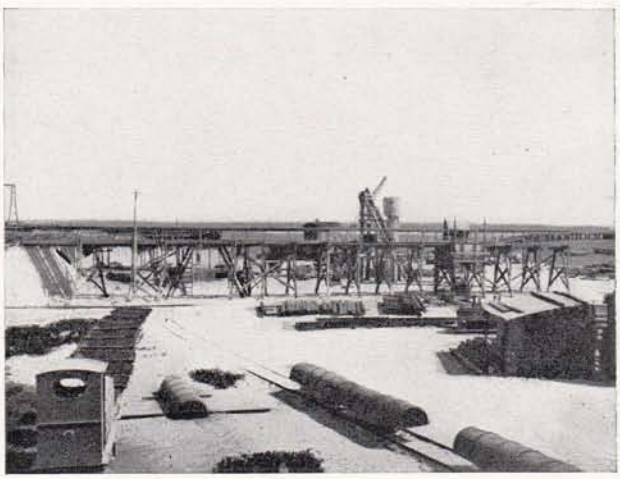
PREPARAZIONE DELL'ARMATURA DI UN CASSONE



UNA GRU DA OTTO TONNELLATE



LA VIOLENZA DEL MARE, OSTACOLO CONTINUO



UN LATO DEL VASTO CANTIERE

I lavori incominciati nel maggio 1929 furono condotti con vario ritmo a cagione delle varianti ed aggiunte introdotte, nel progetto originario, e poterono continuare benchè più lentamente, anche nel periodo del Monsone dominante di S. W. da maggio a ottobre, in quanto si lavorava in zona meno battuta per effetto del basso fondo che forma un naturale riparo, mentre la posa dei sacchi e dei cassoni non è possibile nel sopraddetto periodo a cagione della violenza del mare. Nel maggio 1931 furono condotti a termine i due primi tronchi, cioè il pontile e la diga a tubi. Nel periodo di sospensione, dalla fine luglio 1931 all'ottobre, sono stati messi a punto gli impianti del cantiere per la produzione del pietrisco e del calcestruzzo, per la costruzione dei cassoni, scalo, cabina di trasformazione, ecc. Nella campagna lavorativa 1931-32 è stato costruito un tratto di m. 148 di molo.

Nella campagna successiva 1932-33 i lavori di avanzamento procedettero ben poco, essendosi reso necessario in seguito all'abbattimento di un tratto della diga a tubi provocato da una violenta tempesta, provvedere in base ad una perizia suppletiva dell'importo di quattro milioni, al consolidamento di tutta l'opera mediante una larga platea di sacchi plastici e calcestruzzo gettato, dello spessore medio di m. 2, ed al rafforzamento del pontile con l'aggiunta di due colonne e speroni per ciascuna stilata.

Nella stagione lavorativa 1933-34 i lavori sono proceduti regolarmente raggiungendo la lunghezza di m. 344 di molo, e in totale metri 1073 dalla radice del pontile.

Con tale lunghezza l'opera avrebbe raggiunto l'obbiettivo principale, cioè quello di creare la calma alla testata del pontile di sbarco che resta protetto dalla traversia di S. W., e le barche possono già compiere le operazioni normali anche nei giorni di piene monsone. Per completare l'opera secondo il progetto resterebbero da costruire m. 300 di molo fino a raggiungere il fondale di circa m. 6 dove l'onda non frange. Le barche virando stretto potranno allora entrare nella zona ridossata senza attraversare come ora avviene i frangenti. Oggi però al lume della esperienza e dei risultati conseguiti si può agevolmente prevedere la necessità di aumentar la stabilità dell'opera per il tronco da eseguire, sia aumentando la dimensione dei cassoni in lunghezza, sia sovraccaricandoli con un muraglione di soprastruttura, anche per impedire che le onde si riversino nell'interno del bacino.

COSTRUZIONI

LAVORI ESEGUITI DALL'UFFICIO OPERE PUBBLICHE

O SOTTO LA SORVEGLIANZA DELL'UFFICIO O.O. P.P.

(In ordine cronologico)

Esercizio 1931-32.

1. - Impianto di sollevamento e distribuzione di acqua dall'Uebi-Scebeli per l'irrigazione della concessione Helmann in Afgoi. L'impianto consta: di tre motopompe capaci di sollevare un mc. al 1'' (due motori Diesel 60 HP con pompa San Giorgio di 50 cm., un motore Fiat 40 HP con pompa Wortinton da 30 cm.), di una vasca di raccolta, di una rete di canalizzazione, composta di un canale principale lungo circa km. 1.500, di secondari per lo sviluppo di 7 km. di terziari, di ponticelli, officine, ecc.

Importo L. 400.000

2. - Canale per rifornimento d'acqua allo stabilimento, per la sgranatura del cotone di Vittorio d'Africa.

Importo L. 64.000

3. - Casa per la Sezione Staccata dell'Ufficio OO. PP. in Genale.

Importo L. 30.000

4. - Scaricatore ed arginatura dell'Uebi Scebeli a monte della Diga di Genale. Con questi lavori si sono evitati i periodici allagamenti che si producevano durante le piene del fiume e nello stesso tempo si è potuto mantenere un livello d'acqua elevato a monte della Diga di Genale consentendo così una più vasta irrigazione nella Zona delle concessioni.

Importo L. 500.000

5. - Sistemazione varie e costruzione di un alloggio per le Suore all'Ospedale De Martino di Mogadiscio.

Importo L. 52.000

6. - Allacciamento del IV canale secondario col canale principale Cesare Maria De Vecchi nel Comprensorio irriguo di Genale.

Tale opera rappresenta l'inizio di un programma di coordinamento e completamento della rete irrigua del Comprensorio di Genale.

Importo L. 47.000

7. - Casa per il Sanitario di Genale.

Importo L. 53.000

8. - Ampliamento dei locali adibiti a laboratori batteriologico nell'Ospedale De Martino in Mogadiscio.

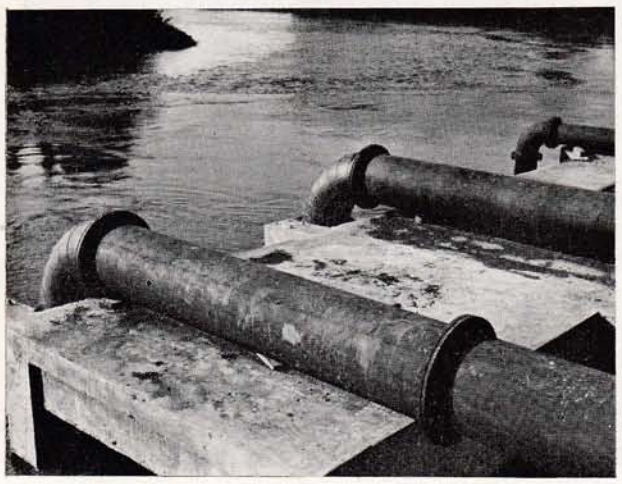
Importo L. 55.000

9. - Ponticello in cemento armato sul primo canale secondario nel Comprensorio irriguo di Genale.

Importo L. 43.000

10. - Leprosario con annessi fabbricati per i servizi.

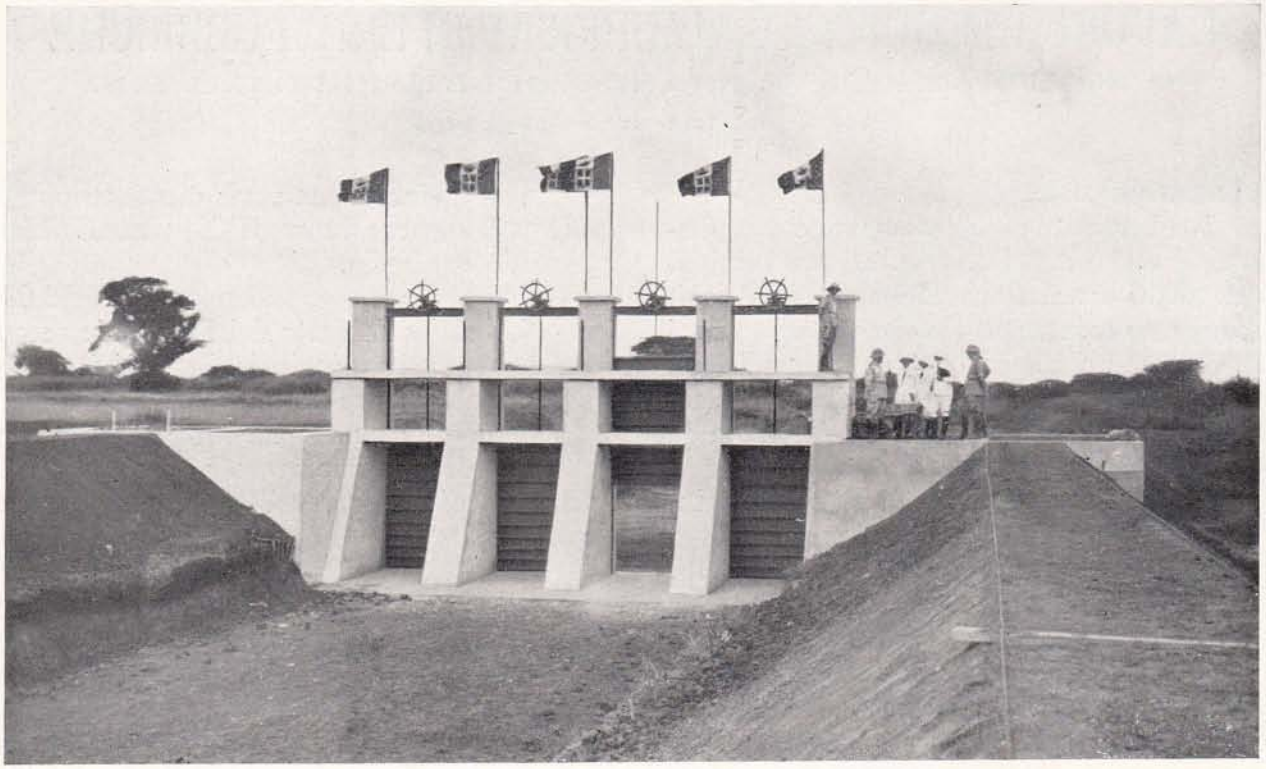
La costruzione del Leprosario a Mogadiscio risolve un problema igienico impellente. Esisteva digià, infatti, un ottimo Leprosario nell'isola di Alessandra, completato e perfezionato in questi ultimi anni; ma il Leprosario di Mogadiscio rendevasi necessario. sia



IMPIANTO PER IRRIGAZIONE IN AFGOI



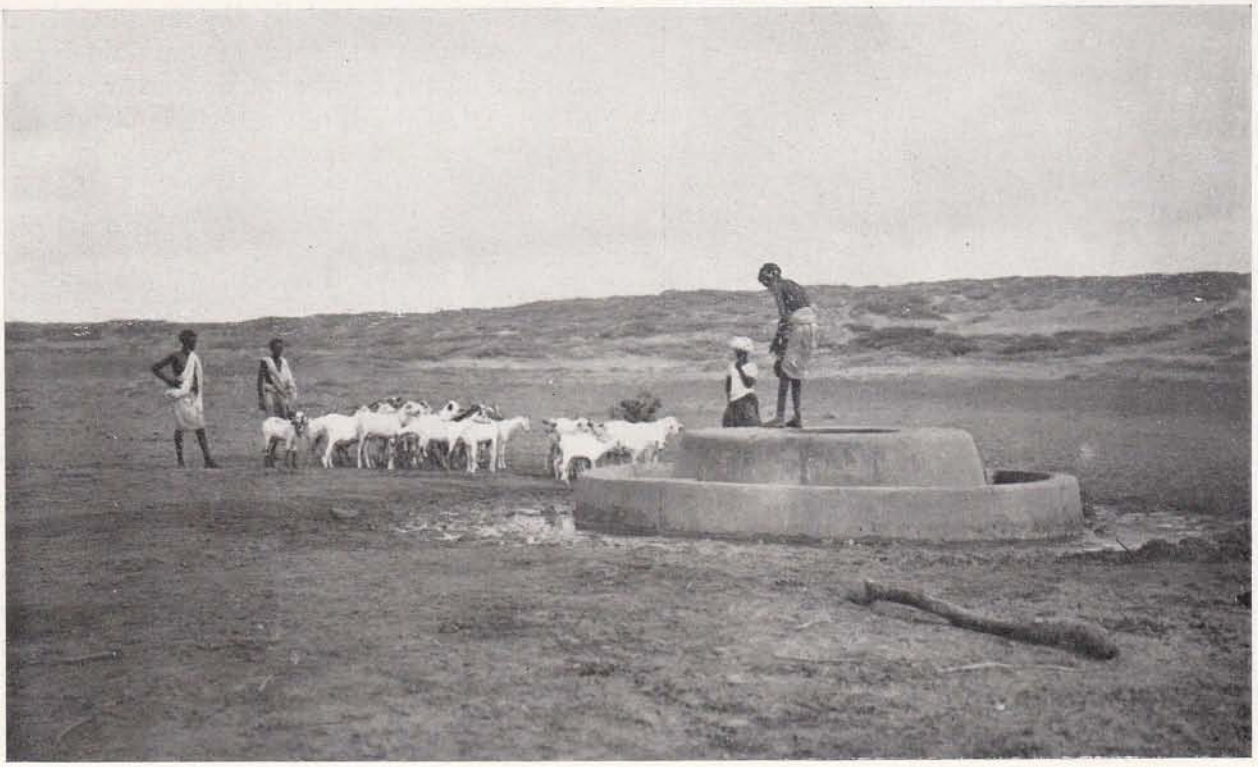
LA SEZIONE STACCATA DELL'UFFICIO O.O. P.P. A GENALE



SCARICATORE DELL'UEBI SCEBELI A MONTE DELLA DIGA DI GENALE



PONTICELLO IN COSTRUZIONE SUL PRIMO CANALE SECONDARIO DI GENALE



UNO DEI POZZI PER ABBEVERATE PRESSO AFMADÙ

per il periodo di osservazione, sia per quei lebbrosi incapaci per le loro condizioni fisiche di lavorare, come praticano in Alessandra, le sciambe, e che debbono quindi venir ricoveverati con altri criteri.

Importo L. 210.000

11. - Costruzione di un traghetto a Mustahil.

Importo L. 12.000

12. - Costruzione di pozzi ed abbeverate ad Afmadù. Nella zona di Afmadù si raccolgono grandi masse di bestiame provenienti anche dall'oltre confine.

L'aumento del numero dei pozzi e il miglioramento delle abbeverate rappresenta un grande beneficio per molte tribù di pastori e potrà attirare entro i nostri confini numerose mandrie.

Importo L. 100.000

13. - Costruzione di una linea Decauville nel Comprensorio di Genale. - Nel Comprensorio irriguo di Genale, che si estende per circa 20.000 ettari, nei periodi di pioggia le comunicazioni diventano difficilissime per la natura argillosa del terreno delle strade. In ispecie dopo l'enorme incremento dato all'esportazione dei prodotti agricoli del Comprensorio stesso, era indispensabile procurare la sicurezza delle comunicazioni in ogni tempo. Fu perciò studiato il collegamento delle aziende tra loro e colla rada di Merca a mezzo di una linea Decauville di cui il primo tratto è quello attualmente eseguito.

Importo L. 245.000

14. - Manutenzioni varie ed edifici demaniali.

Importo L. 100.000



UN INTERNO DEL LABORATORIO CHIMICO COLONIALE



IL FORTINO DI MUSTAHIL IN COSTRUZIONE

ESERCIZIO 1932-33.

15. - Laboratorio Chimico Coloniale.

Importo L. 25.000

16. - Acquisto di trattori e livellatori Caterpillar per la manutenzione delle strade a fondo naturale. Per la manutenzione delle strade a fondo naturale, che in periodo di pioggia si trasformano spesso in veri e propri fiumi di fango, e sulle quali il passaggio delle macchine imprime profonde carreggiate, sono stati acquistati livellatori stradali che possono sostituire l'opera di centinaia di lavoratori indigeni e contribuiscono ad assicurare la percorribilità di quasi tutte le strade della Colonia.

Importo L. 285.000

17. - Allacciamento ferroviario del piazzale della nuova dogana.

Importo L. 195.000

18. - Costruzione di una strada a fondo naturale Serenli El-Uach.

Importo L. 63.000

19. - Inizio della costruzione di un fortino a Mustahil.

Importo L. 30.000

20. - Creazione di una scogliera di difesa al Lungomare di Mogadiscio. Il progredire dei lavori del porto ha provocato deviazioni alle correnti marine che hanno sempre più investito il lungo mare rendendo indispensabili le opere protettive.

Importo L. 100.000

21. - Restauri alla Villa Governatoriale di Afgoi.

Importo L. 65.000

22. - Restauri al R. Commissariato di Mogadiscio.

Importo L. 55.000

23. - Restauri all'infermeria di Lugh-Ferrandi.

Importo L. 31.000

24. - Restauri alla R. Residenza di Bender-Cassim.

Importo L. 55.000

25. - Manutenzione ordinarie degli stabili di Mogadiscio.

Importo L. 175.000

26. - Infermeria di Bender-Cassim.

Importo L. 80.000

27. - Stazione Radio trasmittente in Afgoi.

Importo L. 80.000

28. - Ufficio Postale di Vittorio d'Africa.

Importo L. 12.000

29. - Restauro dell'abitazione del R Residente di Audegle.

Importo L. 56.500

30 - Manutenzione agli argini dell'Uebi Scebeli.

Importo L. 25.000



IL COLLAUDO DELLA DECAUVILLE DI GENALE



ALLOGGIO DEL DIRETTORE DELLE POSTE IN MOGADISCIO

31. - Completamento degli edifici per i servizi del Leprosario di Mogadiscio.
Importo L. 54.000

32. - Edificio per la R. Residenza di El Bur.
Importo L. 200.000

33. - Linea Decauville congiungente lo Sgranatoio di Vittorio d'Africa con la rada di Merca, e nel Comprensorio di Genale. Lavori in prosecuzione del programma di allacciamento del comprensorio irriguo di Genale con la rada di Merca iniziato nell'esercizio 1931-32.
Importo L. 900.000

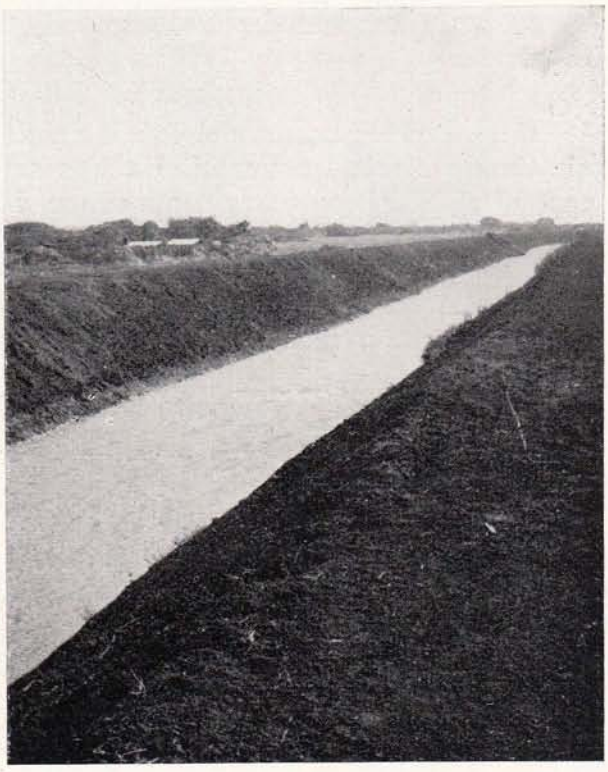
34. - Tronco Decauville Uagadi-Misciane nel Comprensorio di Genale ed acquisto di materiale d'armamento e mobile per altri tronchi.
Importo L. 595.000

35. - Palazzina per alloggio impiegati a Dante.
Importo L. 80.000

36. - Infermeria in Buloburti.
Importo L. 54.000

37. - Infermeria in Belet-Uen.
Importo L. 55.000

38. - Alloggio per il Direttore delle Poste in Mogadiscio. Importo L. 72.000



PROLUNGAMENTO DEL CANALE CESARE MARIA DE VECCHI



COSTRUZIONE DEL PONTE DI BELET-UEN

39. - Manutenzione strada massicciata Vittorio d'Africa-Merca.

Importo L. 70.000

40. - Capannone per infiammabili a Lugh.

Importo L. 54.000

41. - Prolungamento del canale principale Cesare Maria De Vecchi. Ha uno sviluppo di m. 5400 con una portata di mc. 15 al minuto secondo. Un complesso di opere d'arte completano il lavoro. Tale prolungamento è l'inizio del programma di riordinamento della rete irrigua del Comprensorio di Genale.

Importo L. 850.000

42. - Restauro e ricostruzioni alla « Garesa » di Mogadiscio.

Importo L. 250.000

43. - Restauri alla Villa Governatoriale di Chisimaio. Importo L. 46.000

44. - Stazione R. T. di El Bur.

Importo L. 38.000

45. - Casa del Fascio a Vittorio d'Africa. (1) Importo L. 279.000

ESERCIZIO 1933-34.

46. - Costruzione di un ponte in ferro sull'Uebi Scebeli ad Afgoi. Opera di notevole importanza perchè Afgoi è il nodo stradale della Colonia ed il traffico verso il centro ed il Nord si svolge attraverso il nuovo ponte. - Luce m. 52 circa; poggia su due spalle in struttura mista di muratura e calcestruzzo armato rinforzate nelle fondamenta di pali di costipamento. Importo L. 390.000



IL PONTE IN COSTRUZIONE AD AFGOI

(1) Costruita sotto la diretta sorveglianza della Federazione

47. - Ponte in ferro sull'Uebi Scebeli a Belet-Uen. Opera di importanza anche militare perchè Belet-Uen è il nodo del traffico verso i confini e verso il nord.

Importo L. 570.000

48. - Rifiorimento della scogliera a difesa del lungomare di Mogadiscio.

Importo L. 150.000

49. - Costruzione della strada Massicciata Vittorio d'Africa-Merca. Tale strada in seguito allo sviluppo della produzione del Centro Agrario di Genale ed all'esportazione dei prodotti attraverso la rada di Merca ha assunto grande importanza e sentito era quindi il bisogno della massicciata nei tratti a fondo naturale e di un rifacimento quasi completo nei tratti già massicciati.

Importo L. 920.000

50. - Faro all'isola dei Serpenti nella baia di Chisimaio. Importo L. 14.000

51. - Costruzione di casette per gli indigeni poveri e recinsione della zona, a Mogadiscio. Importo L. 104.000

52. - Restauri della « Garesa » di Mogadiscio. Importo L. 100.000

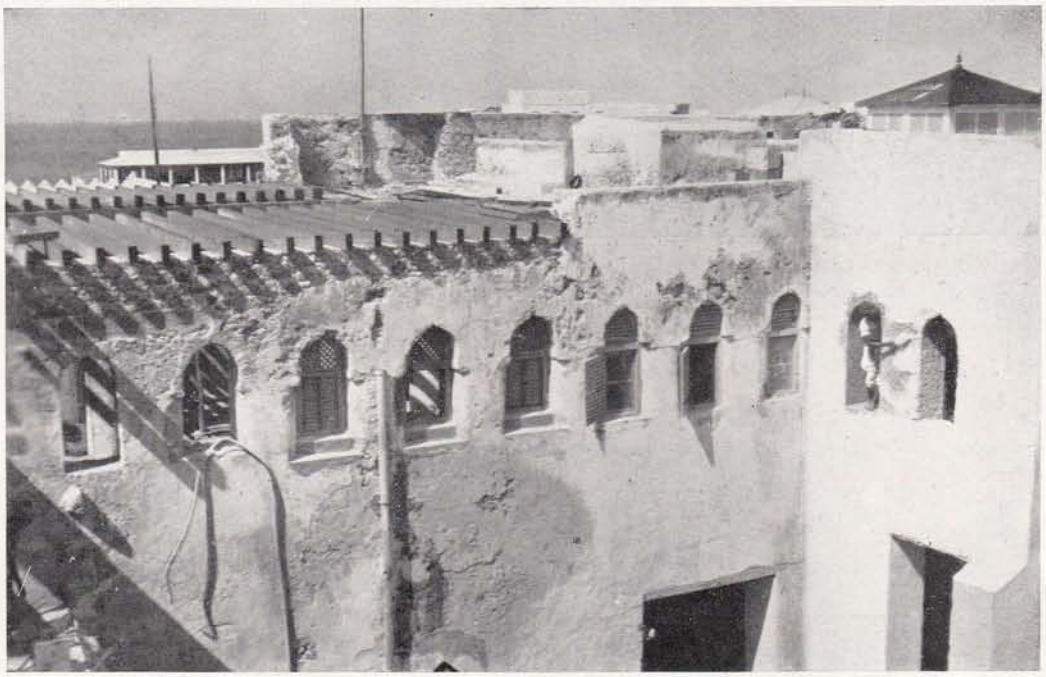
53. - Costruzione del Fortino di Mustahil. Importo L. 100.000

54. - Posti di medicazione nel Comprensorio di Genale. Importo L. 124.000

55. - Costruzione di nuovi padiglioni al lazzaretto, muro di cinta, ecc.

Importo L. 350.000

56. - Sistemazione delle strade urbane di Mogadiscio. I tronchi di principale viabilità sono stati massicciati e bitumati. Ciò che ha finalmente rese transitabili le strade fin'ora sabbiose e fangose, e ha dato al contempo a Mogadiscio un nuovo e assai più grazioso aspetto. Tutte le arterie, tanto le principali quanto le secondarie, sono state anche alberate, con oltre 14.000 tra casuarine, palme cocco, terminalie, ecc.



« GARESA » DI MOGADISCIO PRIMA DEL RESTAURO

Importo L. 1.075.000

57. - Padiglione per gli indigeni all'infermeria di Vittorio d'Africa.

Importo L. 300.000

58. - Scuole elementari a Merca.

Importo L. 80.000

59. - Mercato del pesce a Mogadiscio.

Importo L. 80.000

60. - Lavori vari alla Caserma della Milizia. Importo L. 20.000

61. - Lavori vari al Mercato di Amaruini. (1) Importo L. 83.000

(1) I lavori dei negozi nei porticati furono eseguiti direttamente dagli utenti.



LA «GARESA» DI MOGADISCIO DOPO IL RESTAURO



IL NUOVO MERCATO DEL PESCE IN MOGADISCIO



NUOVI ASPETTI DI MOGADISCIO: MASSICCIATURA E ASFALTATURA DELLE STRADE.



L'ALBERGO « CROCE DEL SUD » DURANTE I LAVORI



L'ALBERGO « CROCE DEL SUD » VISTO DI FIANCO





IL GINNASIO « GENERALE EMILIO DE BONO » IN COSTRUZIONE A MOGADISCIO

62. - Sistemazione di una scuderia per il Commissariato.
Importo L. 68.000

63. - Corpo di guardia nel giardino del Governatore. Importo L. 30.000

64. - Ginnasio « E. De Bono » in Mogadiscio. Dopo la fondazione del Ginnasio Governativo di Mogadiscio, avvenuta nel 1932-33, s'imponeva un'apposita sede dove l'insegnamento potesse impartirsi con tutte le norme più moderne di igiene, e con il decoro che si confà ad ogni manifestazione del Regime.

L'edificio occupa un'area di circa 800 mq.; oltre le ampie aule per le cinque classi, ha vari ambienti per direzione, segreteria, servizi, un'aula magna ed un vasto atrio d'accesso. Importo L. 485.000

65. - Mercati per la carne e la verura.
Importo L. 143.000

66. - Costruzione di due corpi di fabbrica per l'ampliamento dell'Ospedale.
Importo L. 500.000

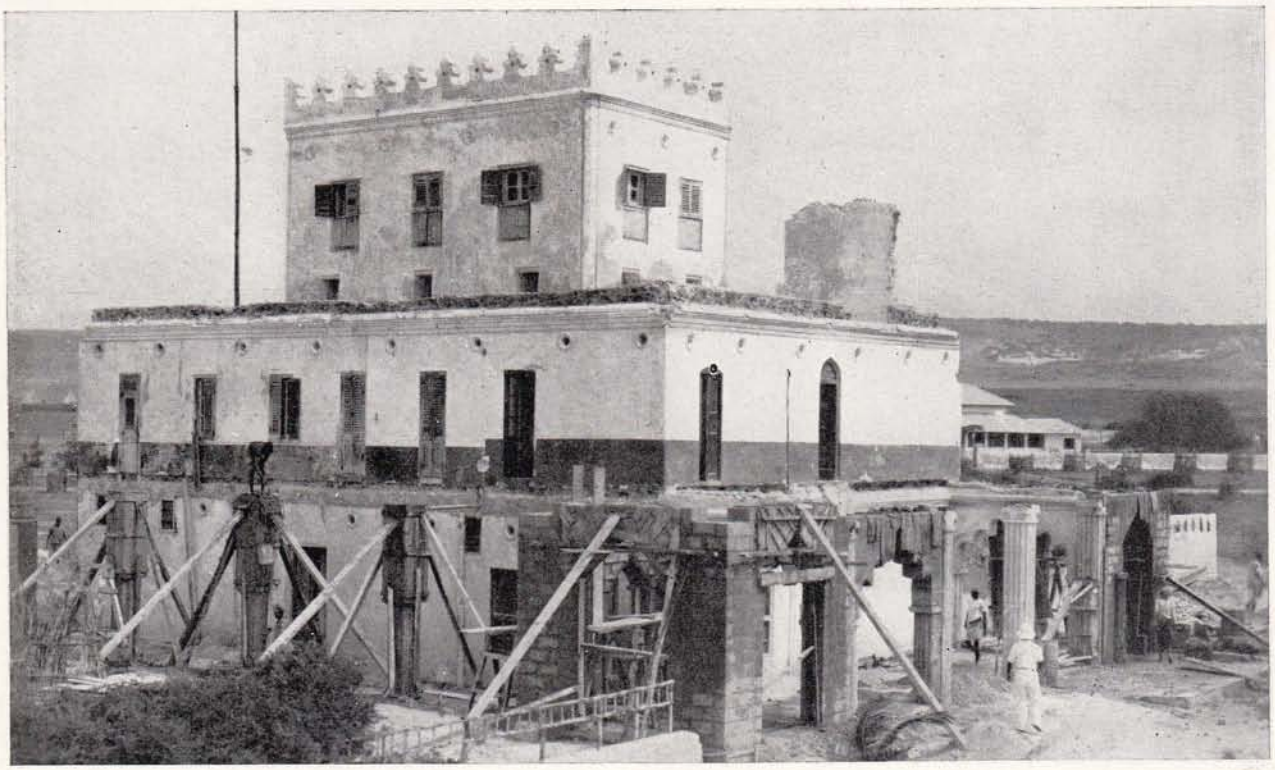
67. - Balaustra al lungo mare Duca degli Abruzzi. Importo L. 50.000

68. - Scavo di due pozzi ad Afmadù.
Importo L. 50.000 (1)

69. - Costruzione di un mercato indigeno a Mogadiscio. Si compone di circa 400 botteghe con porticato esterno, e formanti un complesso architettonico caratteristico di notevole mole. Importo L. 1.800.000

70. - Albergo « Croce del Sud ». Sorge

(1) La maggior parte dei pozzi scavati all'interno della Colonia, eseguiti a cura dei commissari con mano d'opera indigena, non figura in questo elenco.



RESTAURO DEL COMMISSARIATO DI MERCA

in Mogadiscio nell'area centrale a fianco del palazzo degli Uffici, consta di un piano di 36 camere di abitazione con i servizi relativi e di un piano dei saloni adibiti a ristorante bar, bigliardo, caffè, ecc.

Importo L. 1.500.000

71. - Costruzione di un vasto edificio per la Poliambulanza di Mogadiscio. Edificio che segna un grande passo nell'opera di civiltà e di progresso svolta dal Regime a vantaggio delle popolazioni indigene delle Colonie.

Importo L. 850.000

72. - Restauri alla Garesa di Merca sede del Commissariato regionale.

Importo L. 58.000

73. - Restauri alla abitazione del R. Residente in Brava.

Importo L. 90.000

74. - Restauri ai vari edifici demaniali in Brava.

Importo L. 78.000

75. - Sistemazione R. Residenza di Belet-Uen. Importo L. 15.000

76. - Lavori vari presso il Comando Settore Bande di Mustahil.

Importo L. 29.000

77. - Restauri agli edifici demaniali in Lugh-Ferrandi.

Importo L. 150.000

78. - Restauri all'edificio della residenza di Baidoa.

Importo L. 12.000

79. - Restauri agli edifici demaniali in Chisimaio.

Importo L. 375.000

80. - Costruzione di edifici per l'Ospedale Coloniale di Chisimaio e restauri agli edifici già esistenti dell'Ospedale stesso.

Importo L. 340.000

NOTA: - Nell'elenco non è compresa l'ordinaria manutenzione che in Somalia, per il continuo deperimento delle costruzioni causato dagli agenti atmosferici e dal clima equatoriale in genere, assorbe notevoli somme, e richiede un lavoro pressochè continuo.



VECCHI ASPETTI DI MOGADISCIO



NUOVI ASPETTI DI MOGADISCIO

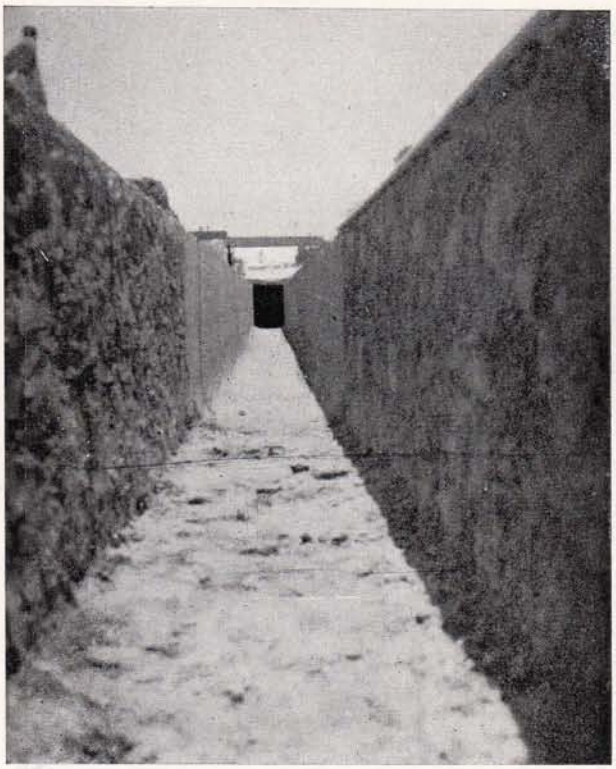


PRIMA DEI LAVORI DI SISTEMAZIONE DELLE STRADE E DI FOGNATURA, DURANTE I PERIODI DELLE PIOGGE LE STRADE RIMANEVANO FREQUENTEMENTE INONDATE





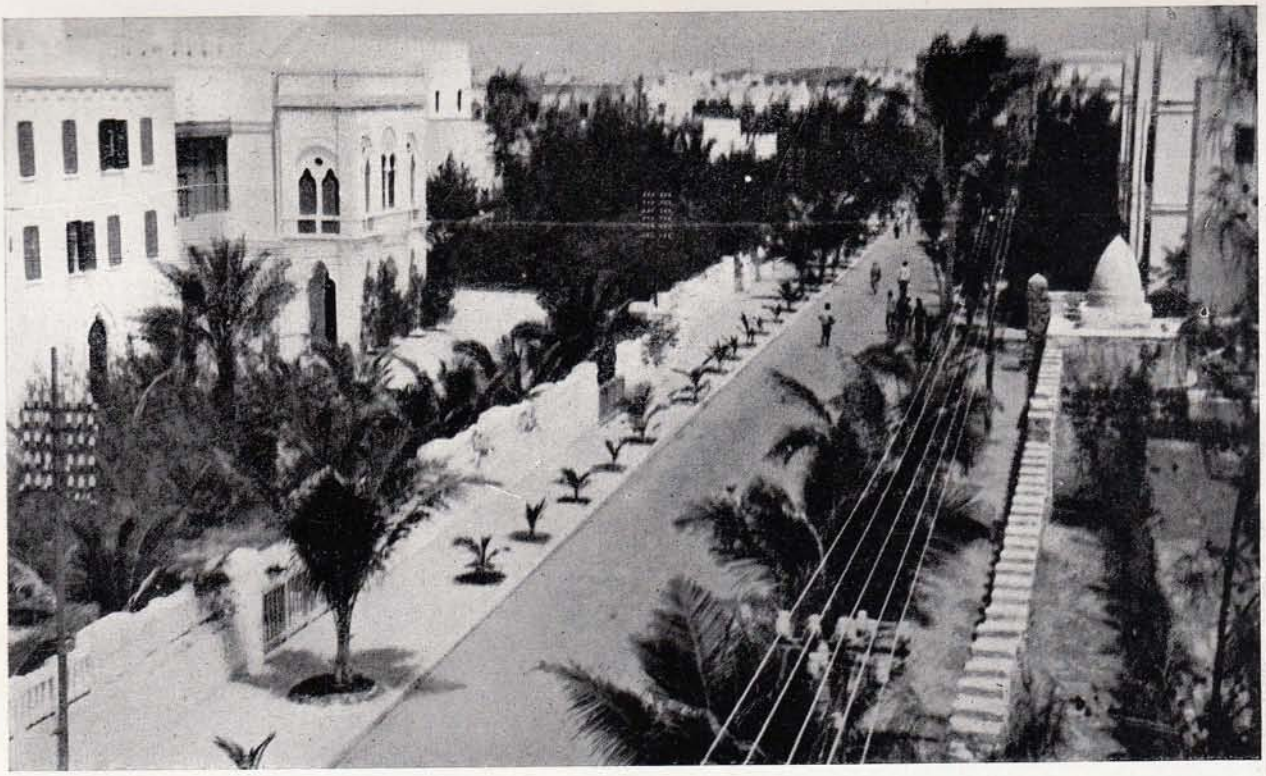
LAVORI PER LA FOGNATURA DEL VIALE REGINA ELENA



INTERNO DI UN CANALE DI SCARICO IN VIALE R. ELENA



MASSICCIATURA DI UNA STRADA A MOGADISCIO



ASFALTATURA E ALBERATURA DI CORSO VITTORIO EMANUELE III



UNA DELLE STRADE SECONDARIE DI MOGADISCIO CON LA NUOVA ALBERATURA A «TERMINALIE»



MOGADISCIO SI VA TRASFORMANDO IN UNA CITTÀ-GIARDINO



UN VIALE NEL PARCO DI MOGADISCIO



LAVORI TRA LA GARESA E LA POSTA



SISTEMAZIONE A GIARDINO DEL PIAZZALE
DINANZI AL PALAZZO DEGLI UFFICI



RESTAURO DELL' « ARCO DELLE RONDINI »



NUOVA SCOGLIERA A RIPARO DEL LUNGOMARE GUIDO CORNI



LAVORI STRADALI PRESSO LA CATTEDRALE





INIZIO DEI LAVORI NEL NUOVO MERCATO INDIANO



AREA SULLA QUALE ORA SORGE IL NUOVO MERCATO INDIANO



IL NUOVO MERCATO INDIANO IN COSTRUZIONE



IL NUOVO GINNASIO « GENERALE EMILIO DE BONO » IN COSTRUZIONE SUL VIALE DEL LITTORIO



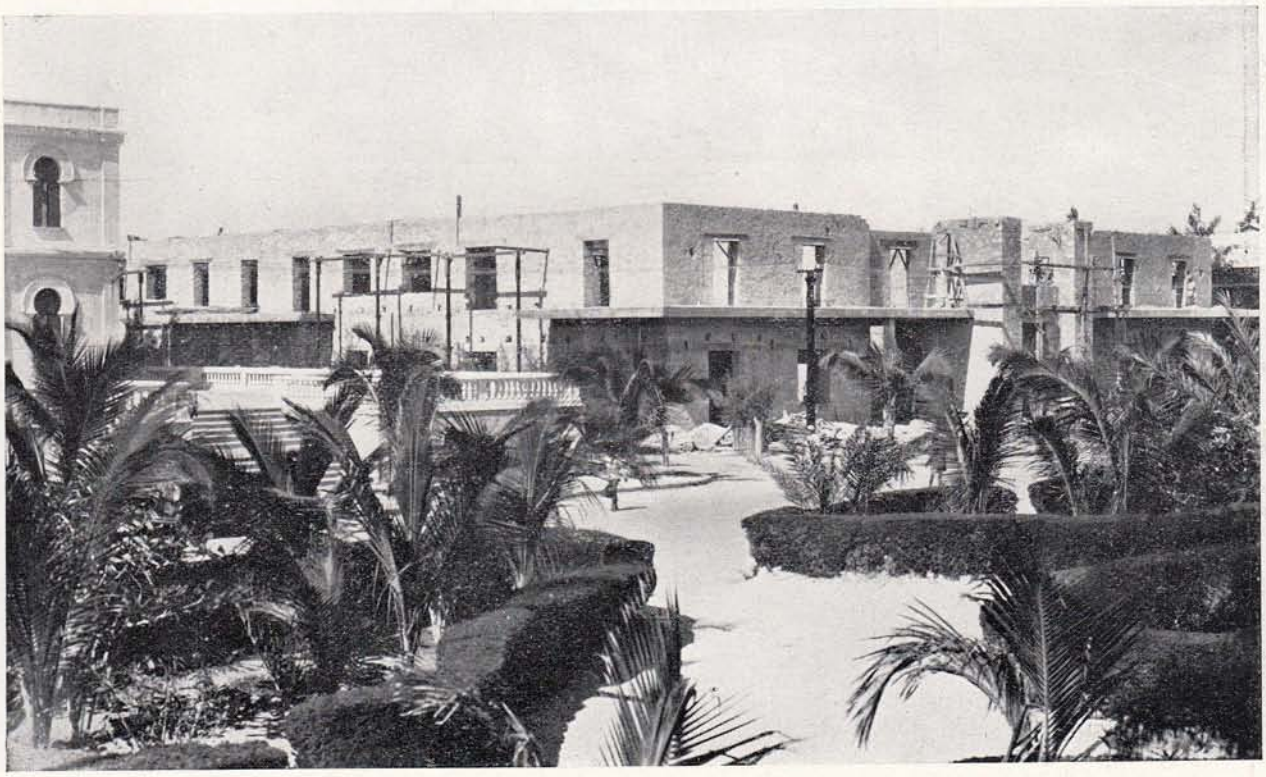
UNA STRADA DI MOGADISCIO ASFALTATA ED ALBERATA



AREA SULLA QUALE È SORTO IL NUOVO ALBERGO «CROCE DEL SUD»



IL NUOVO ALBERGO «CROCE DEL SUD» IN COSTRUZIONE



FIANCO DELL'ALBERGO IN COSTRUZIONE



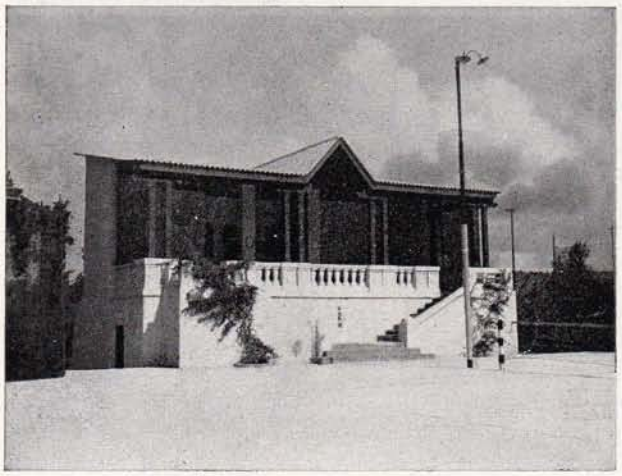
TERRAZZO DELL'ALBERGO « CROCE DEL SUD »
IN COSTRUZIONE



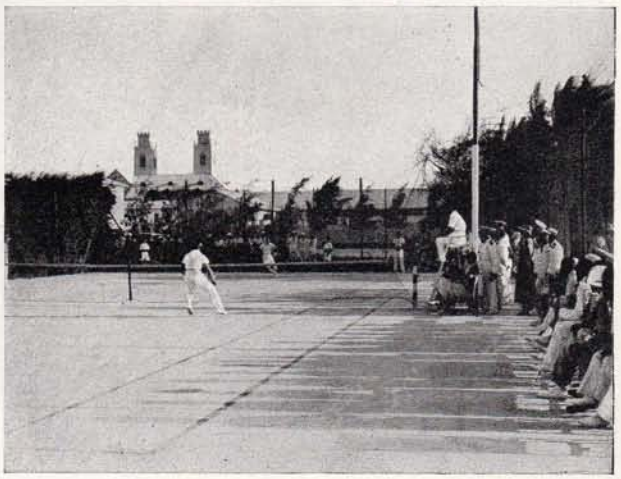
ALTRO LATO DELL'ALBERGO IN-COSTRUZIONE



COSTRUZIONE PER I SERVIZI DELL'ALBERGO



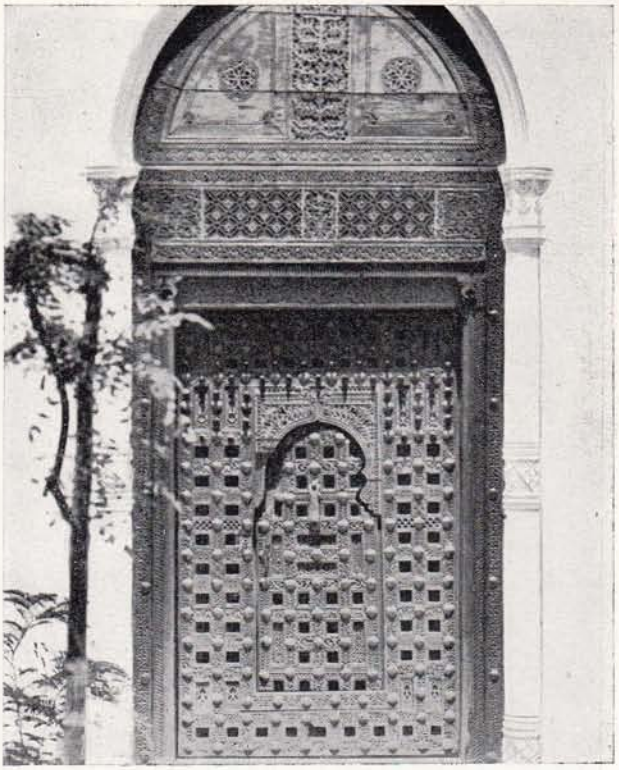
CASINA DEL TENNIS DI MOGADISCIO



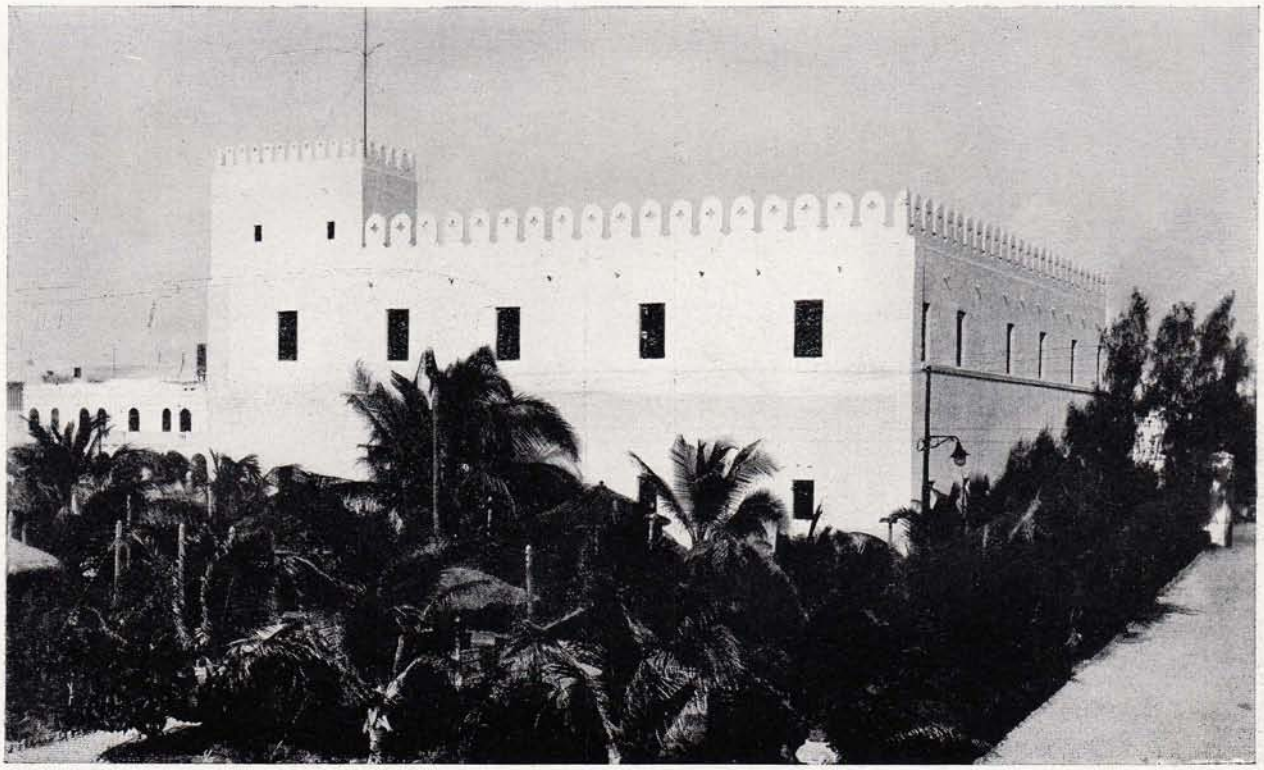
UNO DEI NUOVI CAMPI DEL TENNIS



LA « GARESA » PRIMA DEL RESTAURO



UNA DELLE PORTE DELLA « GARESA » RESTAURATA



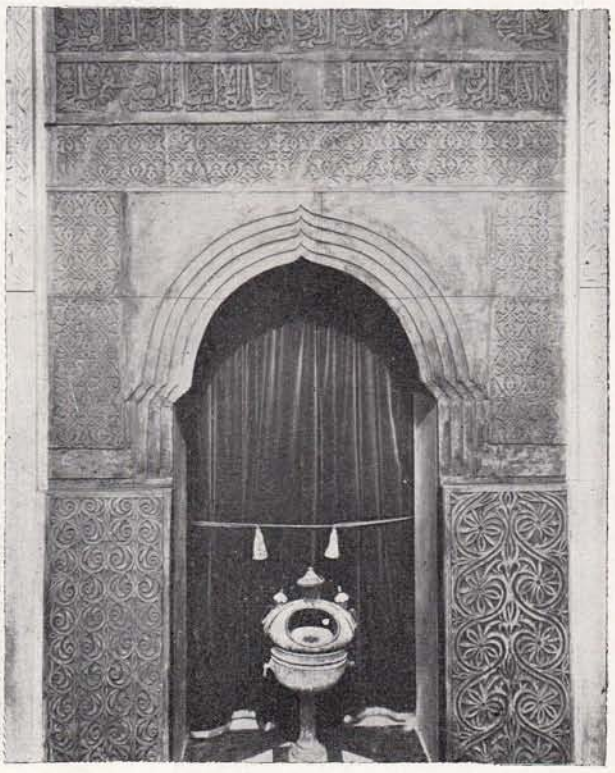
LA « GARESA » DOPO I LAVORI DI RESTAURO



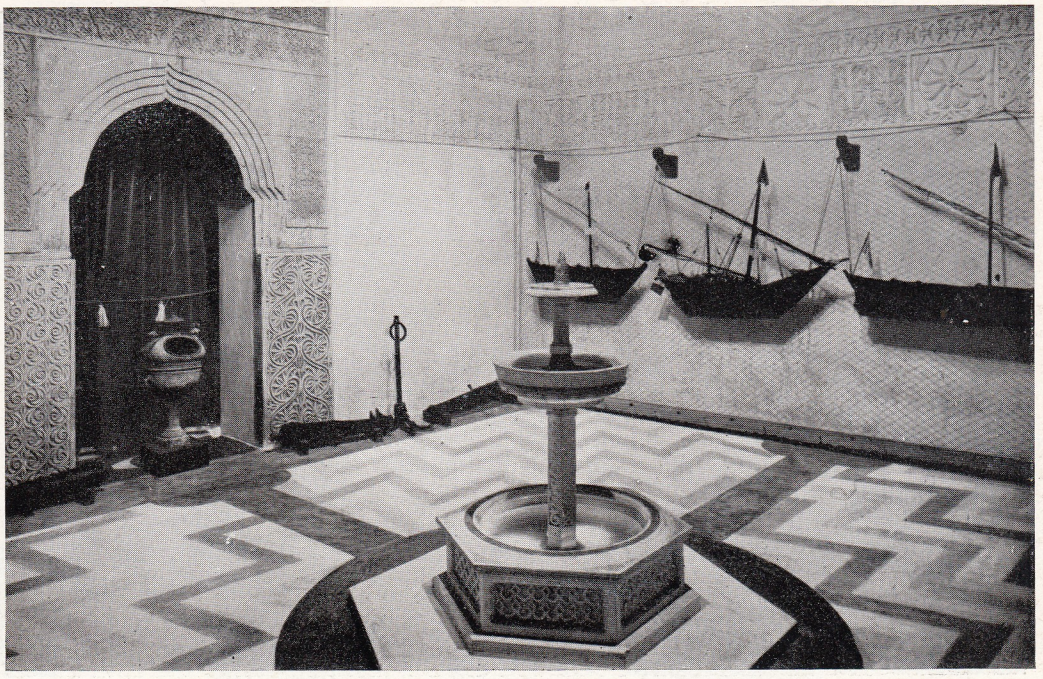
INTERNO DEL CORTILE DELLA «GARESA» DOPO IL RESTAURO



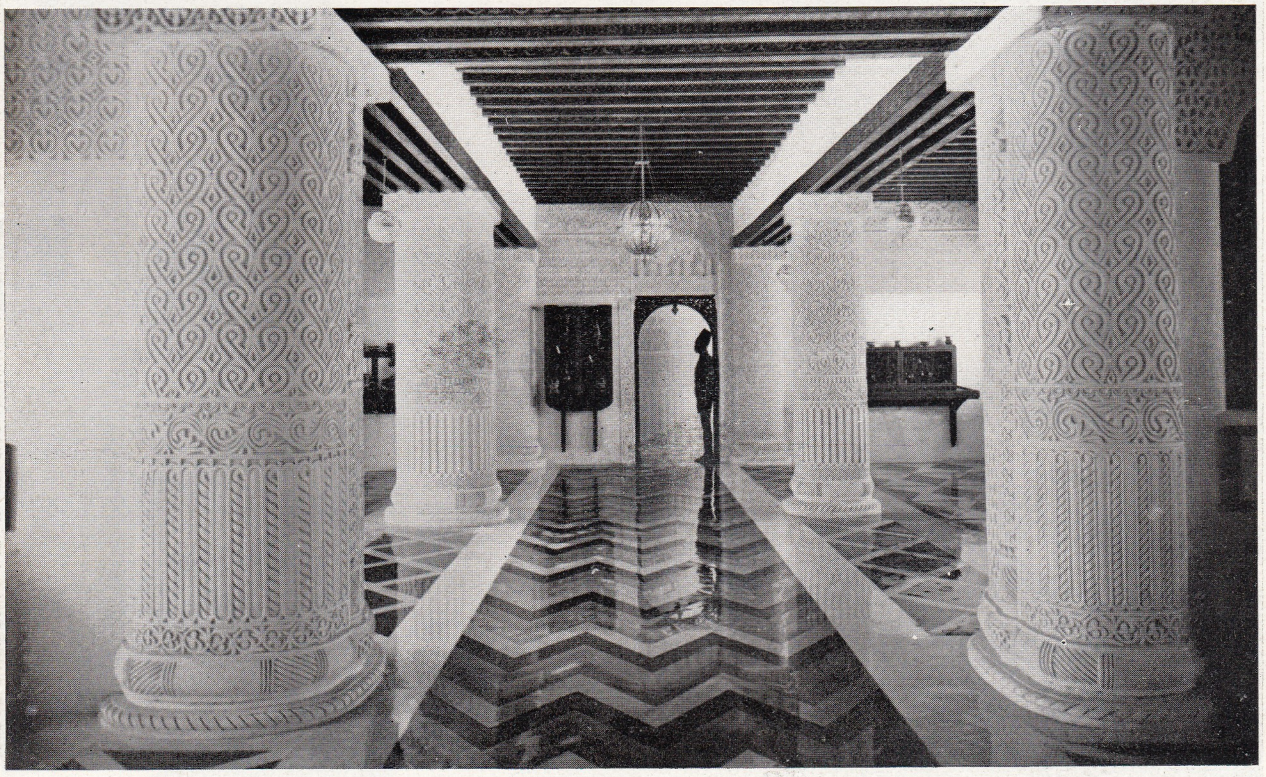
SCALA DI INGRESSO AL MUSEO DELLA «GARESA»



PARTICOLARE DELLA SALA NAUTICA



SALA NAUTICA CON MODELLI DELLE VARIE IMBARCAZIONI USATE IN SOMALIA



SALA DEI GIOIELLI E DELLE ARMI



SALA DELLE COLLEZIONI ETNOGRAFICHE



UN'ALTRA SALA DELLE COLLEZIONI ETNOGRAFICHE



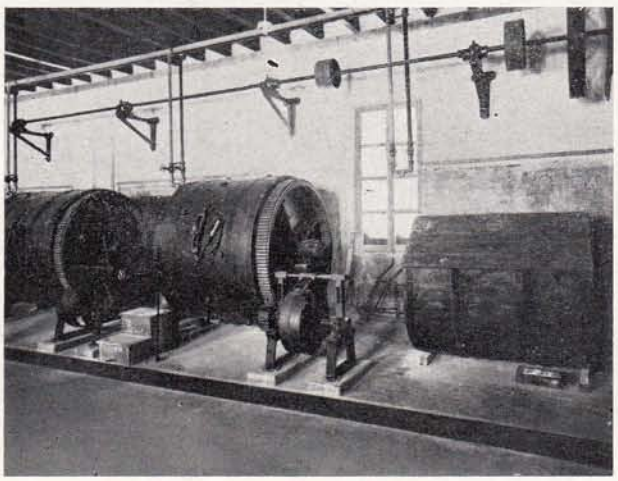
SALA DELLE ISCRIZIONI

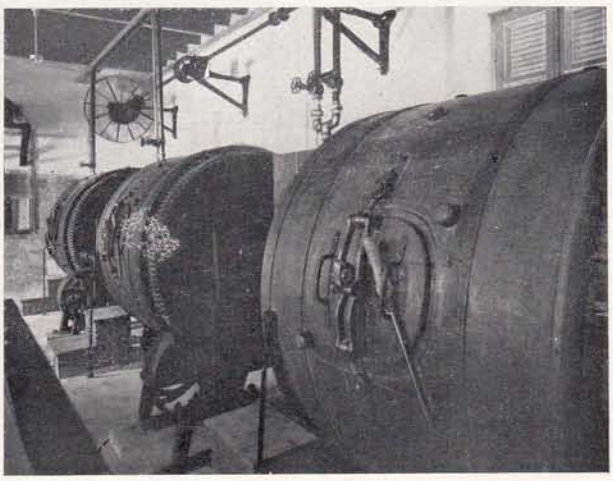


SALA DELLE COLLEZIONI ZOOLOGICHE

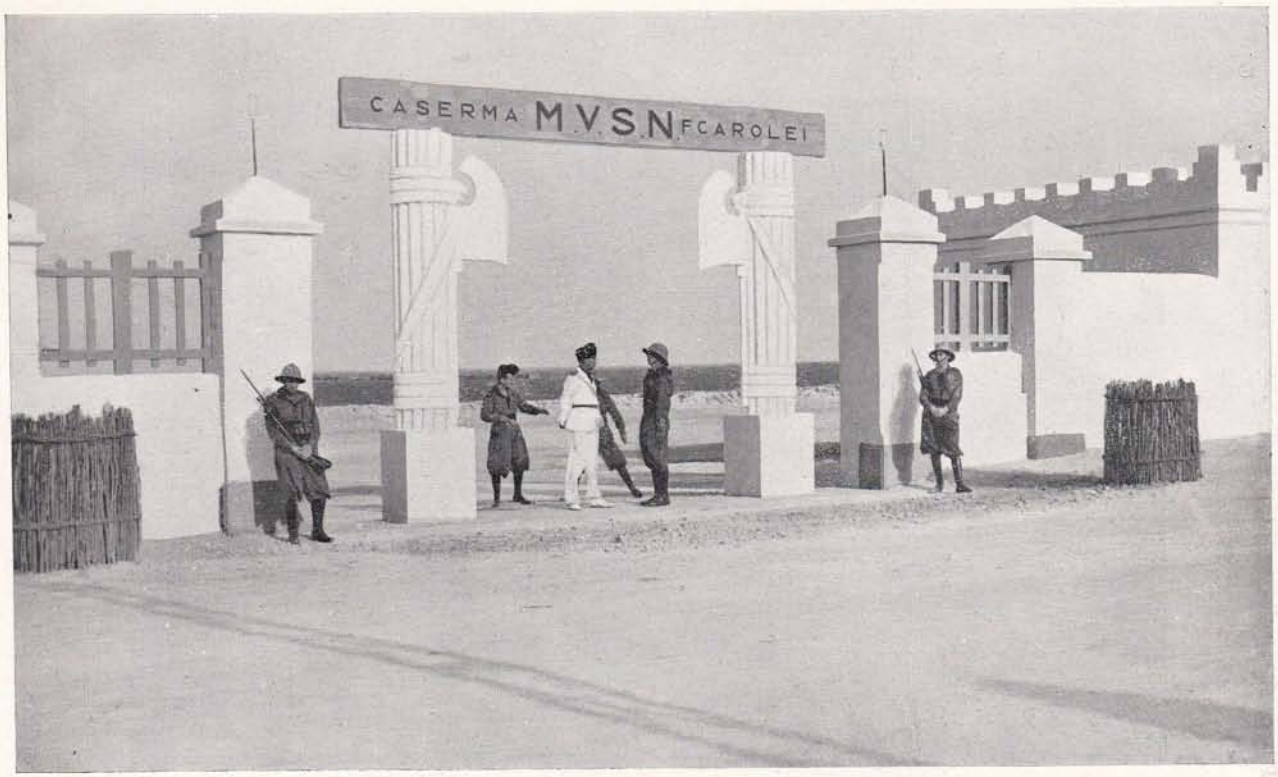


STABILIMENTO SPERIMENTALE PER L'INDUSTRIA DEI PELLAMI





MACCHINARIO PER LA CONCIA DEI PELLAMI



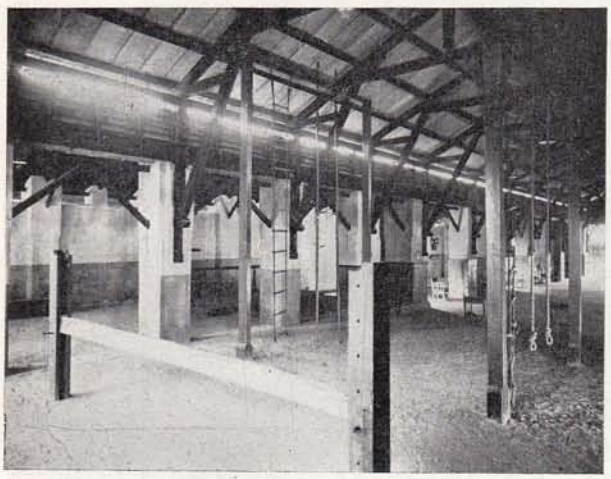
INGRESSO ALLA CASERMA M. V. S. N.

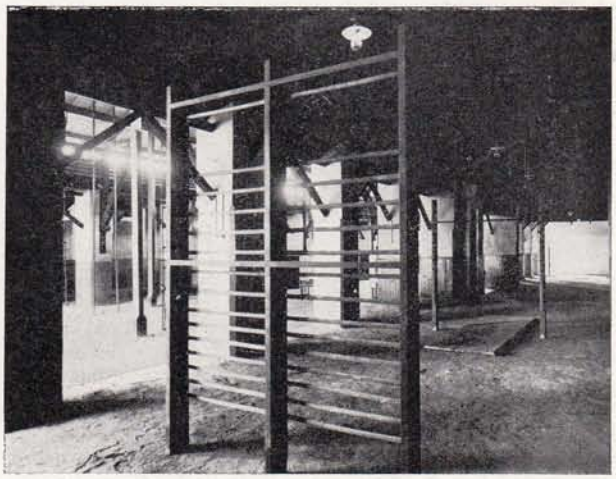


INTERNO DELLA NUOVA CASERMA



PALESTRA DELLA MILIZIA E DELL'O. N. B. ALL'INTERNO DELLA CASERMA « CAROLEI »





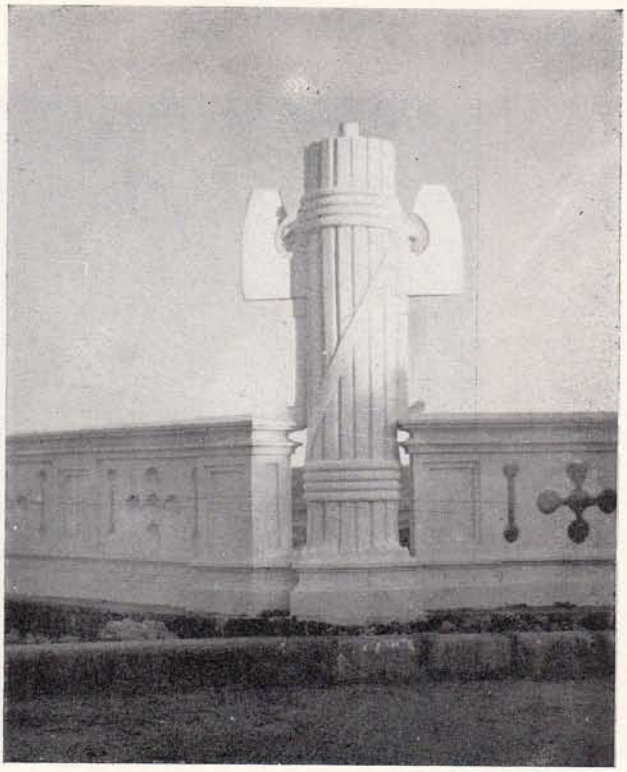
LATO DESTRO E LATO SINISTRO DELLA PALESTRA



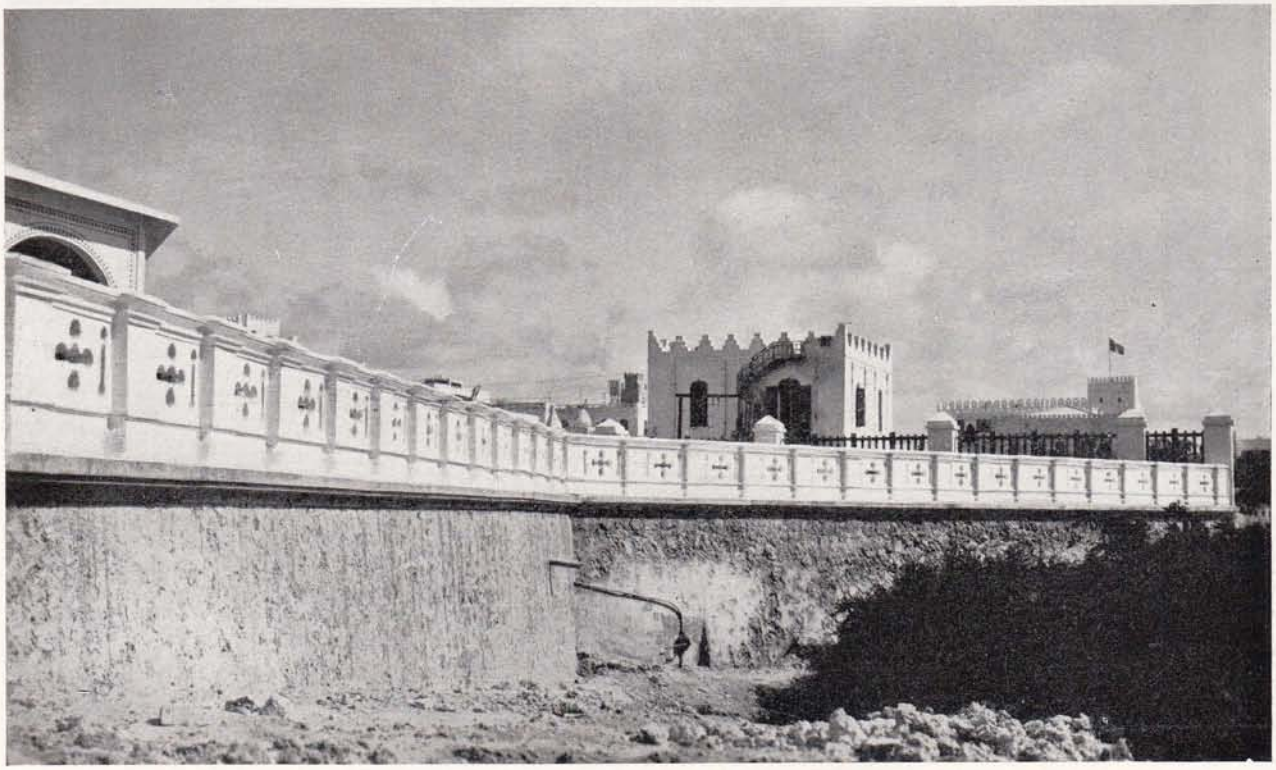
NUOVA BIBLIOTECA E SALA DI LETTURA NELLA CASA DEL FASCIO



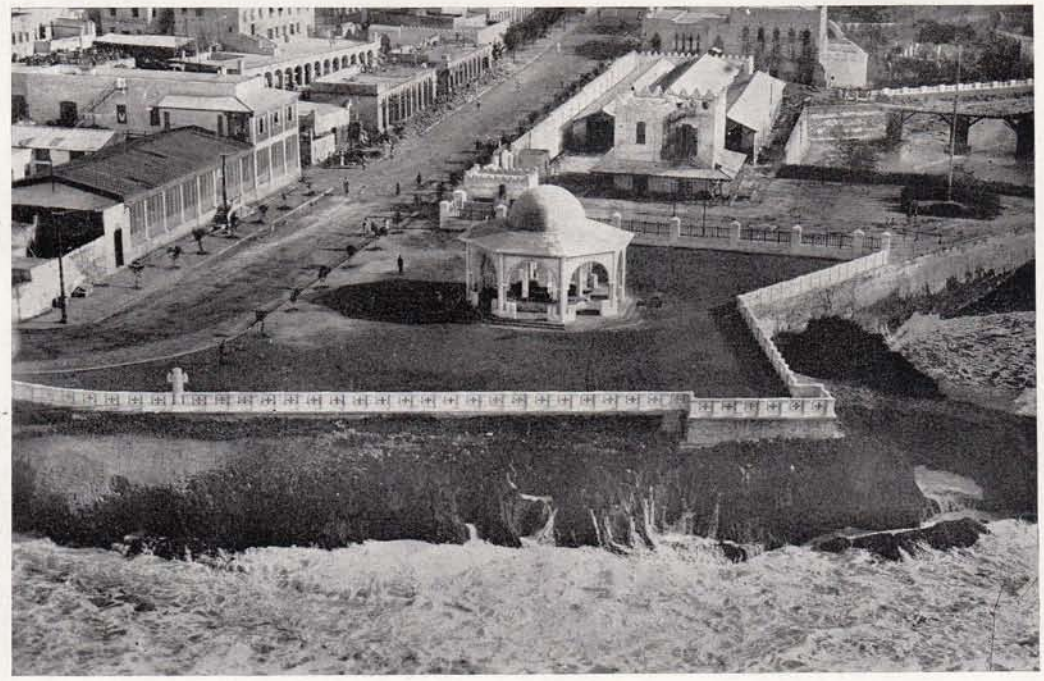
LUNGO MARE DUCA DEGLI ABRUZZI
PRIMA DELLA SISTEMAZIONE



PARTICOLARE DELLA SISTEMAZIONE DEL LUNGOMARE
DUCA DEGLI ABRUZZI



ACCESSO AL LUNGOMARE DUCA DEGLI ABRUZZI DOPO LA SISTEMAZIONE



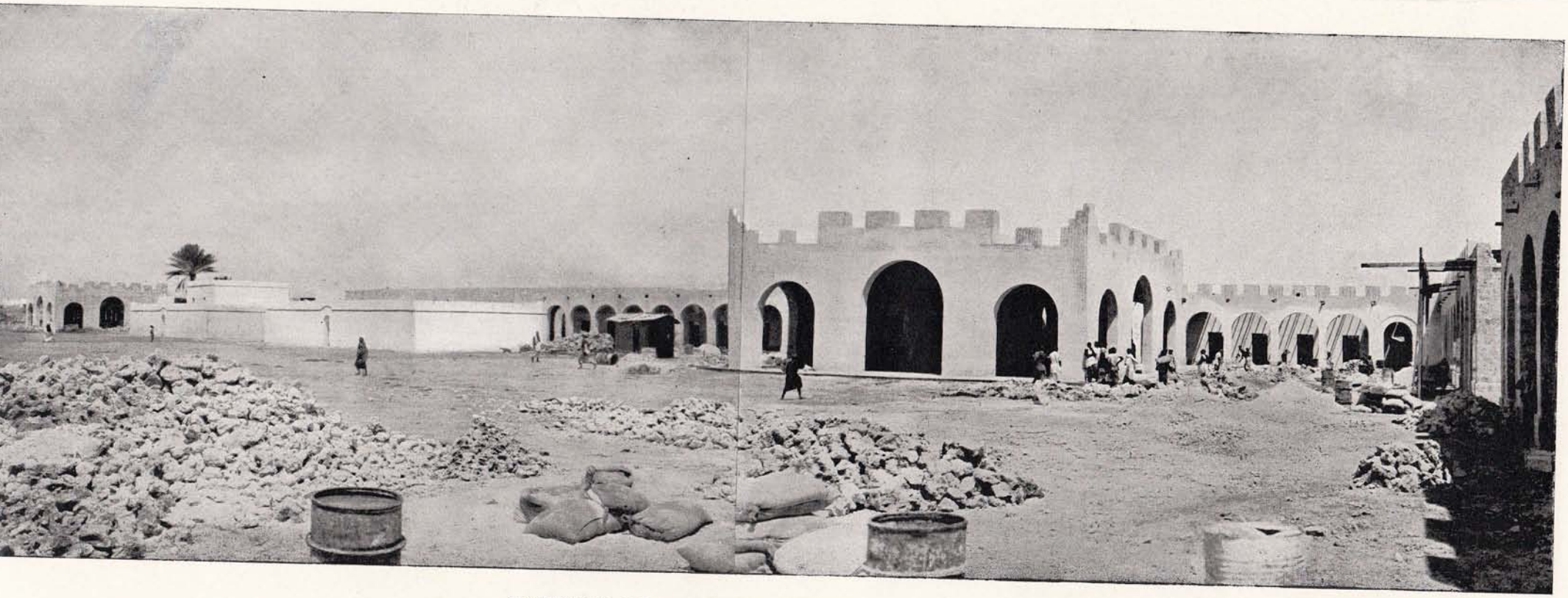
IL NUOVO MERCATO DEL PESCE



AREA SULLA QUALE SORGONO I NUOVI GRANDI MERCATI DI MOGADISCIO



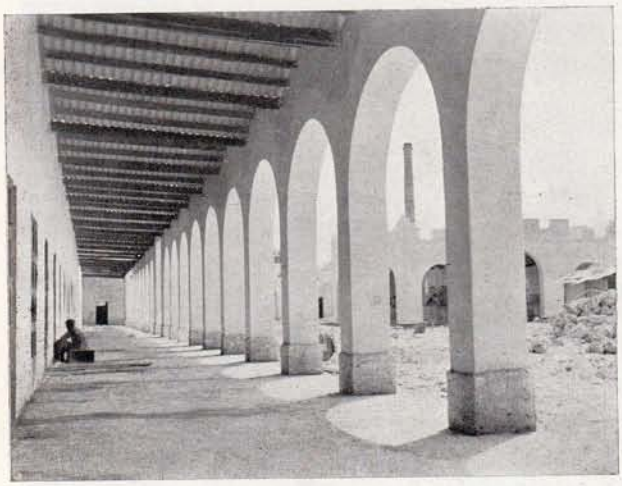
PARTICOLARE DELLA COSTRUZIONE DEL MERCATO



COSTRUZIONE DEI MERCATI DELLA CARNE E DELLA VERDURA



UNO DEI LATI DEL MERCATO IN COSTRUZIONE



SOTTOPORTICO DEI NUOVI MERCATI



COSTRUZIONE DEI TERRAZZI AI NUOVI MERCATI



I NUOVI MERCATI VISTI DALL'AEROPLANO



NUOVI ASPETTI DI MOGADISCIO



INIZIO DEI RESTAURI ALLA MOSCHEA MULLAH, PRESSO LA CASA DEL FASCIO



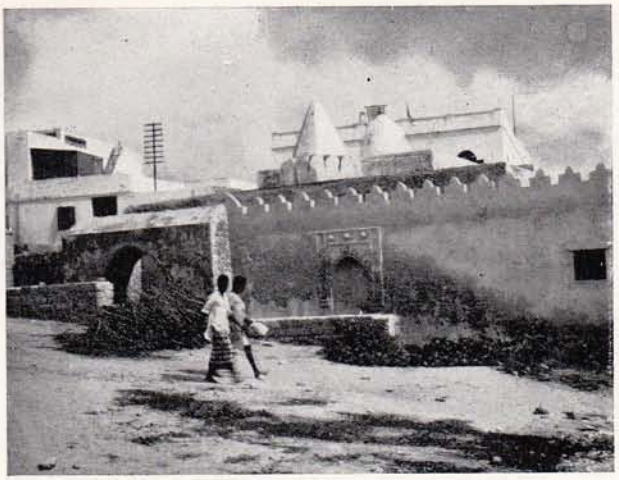
RESTAURI ALLA MOSCHEA FAKR-ED-DIN



LA MOSCHEA ROUDA RESTAURATA



SISTEMAZIONE DELLA PALAZZINA DEL COMANDO TRUPPE



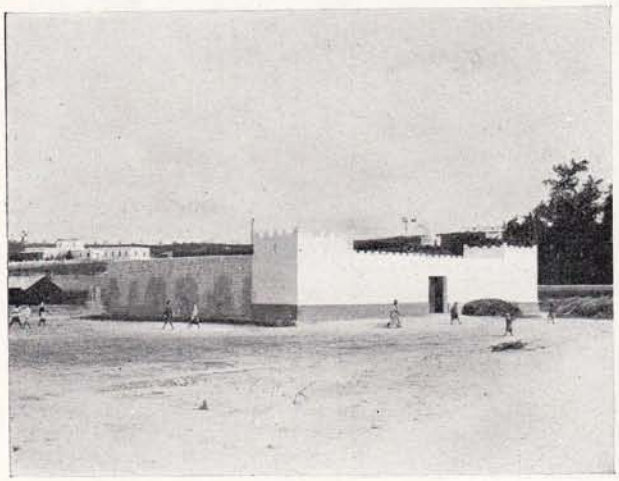
RESTAURI ALLA MOSCHEA DI FAKR - ED - DIN



TOMBA DEL SULTANO OSMAN MAHAMUD



NUOVI POZZI PER L'ACQUEDOTTO DI MOGADISCIO
SULLA DUNA RIMBOSCHITA



SCUDERIA PER IL COMMISSARIATO DI MOGADISCIO



TEATRO DEL DOPOLAVORO IN COSTRUZIONE



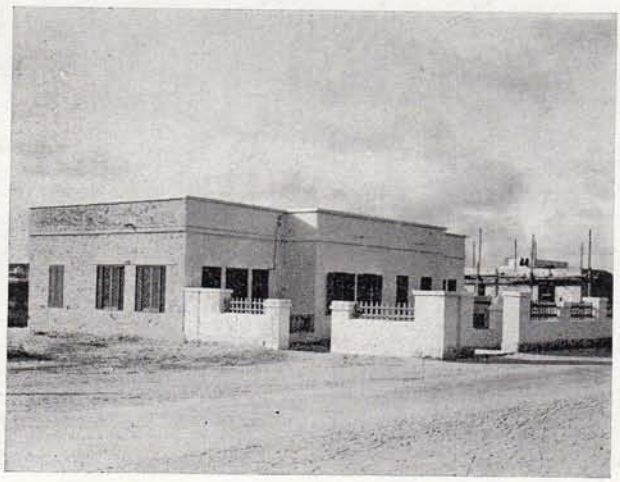
NUOVO INGRESSO AL PALAZZO DEGLI UFFICI



PALAZZINA DEL RISTORANTE CECCHI



NUOVE OFFICINE DE VINCENZI



CASA DI HAMED NUR



PALAZZINA BOTTARI



NUOVE CASE DE VINCENZI



PALAZZINA BOERO



NUOVE PALAZZINE «INCIS» IN COSTRUZIONE SUL VIALE DEL LITTORIO



NUOVA PALAZZINA «INCIS» SUL LUNGOMARE CORNI



PALAZZINA SUL LUNGO MARE CORNI



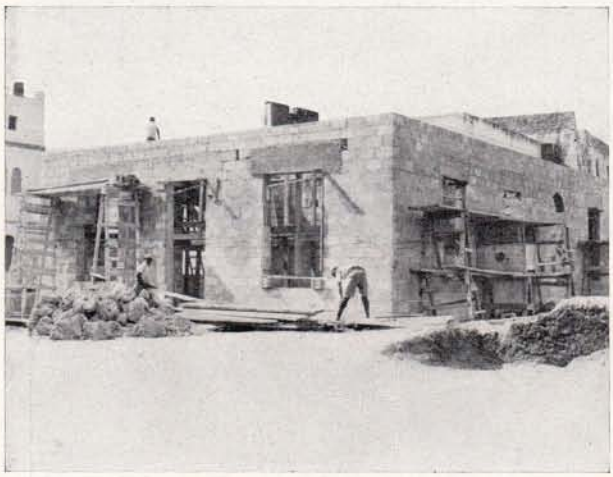
PALAZZINA PETRANI



PALAZZINA SOBRERO



PALAZZINA COPASSO IN COSTRUZIONE



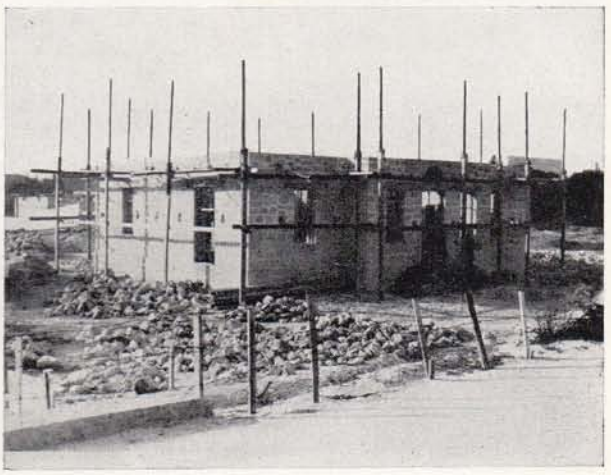
CASA CAPPONE IN COSTRUZIONE



CASA SAID ABUBAKER



CASA SCERIF BANABA



ALTRA CASA SCERIF BANABA IN COSTRUZIONE



MOGADISCIO NEL MCMXXXI

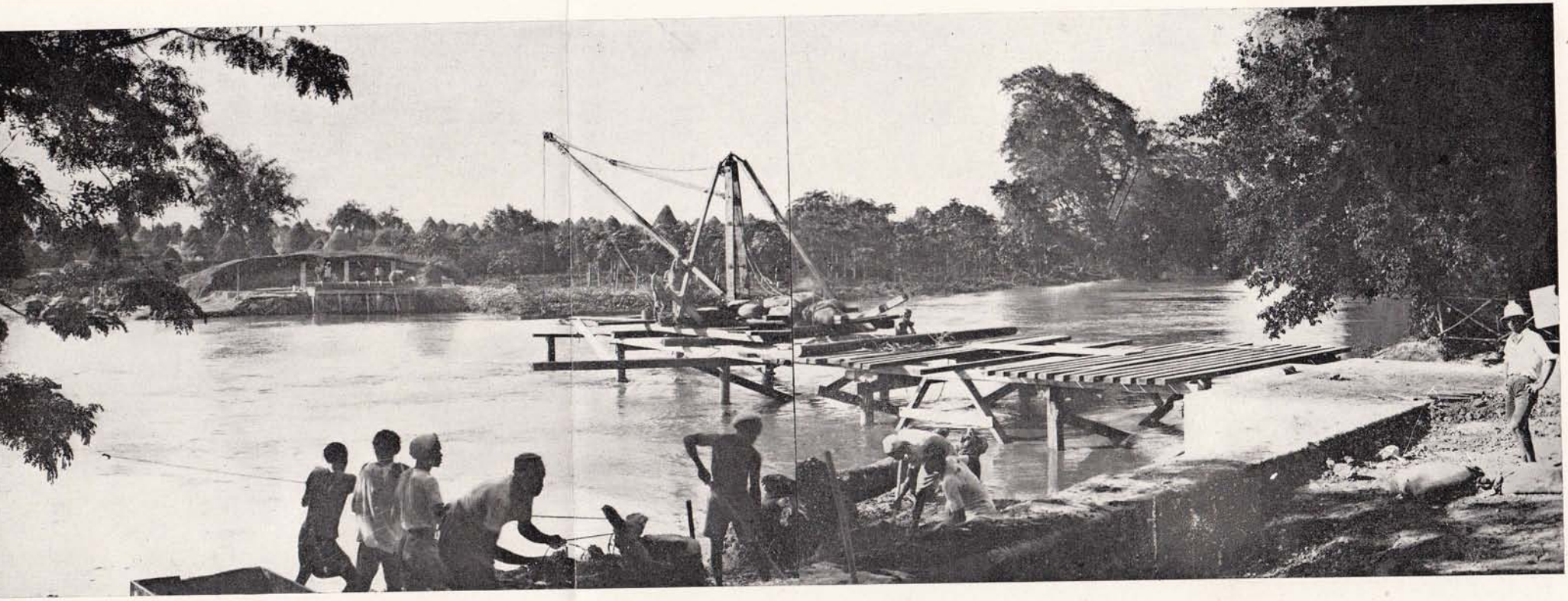


MOGADISCIO NEL MCMXXXIV



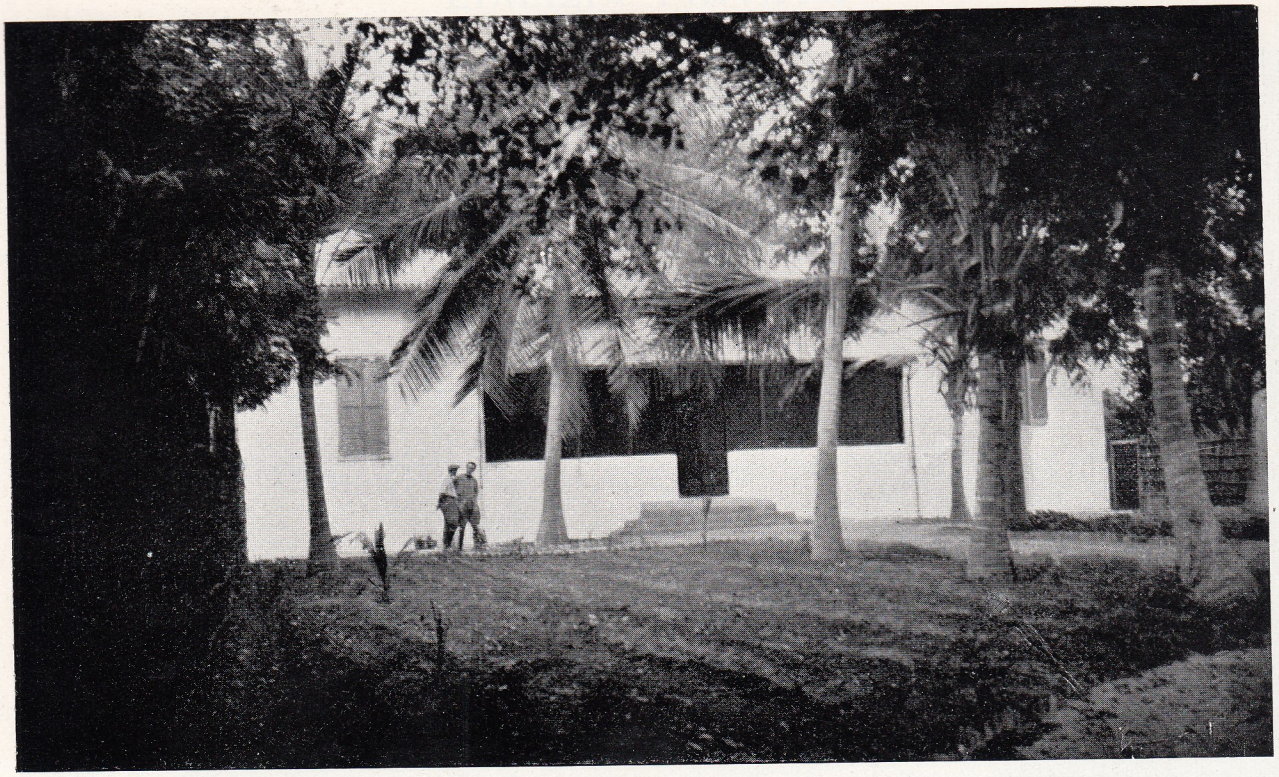


IL NUOVO PONTE IN FERRO IN COSTRUZIONE SULL'UEBI SCEBELI AD AFGOI



PRIMI LAVORI PER UN PONTE SULL'UEBI SCEBELI AD AFGOI





LA NUOVA RESIDENZA DI AUDEGLE



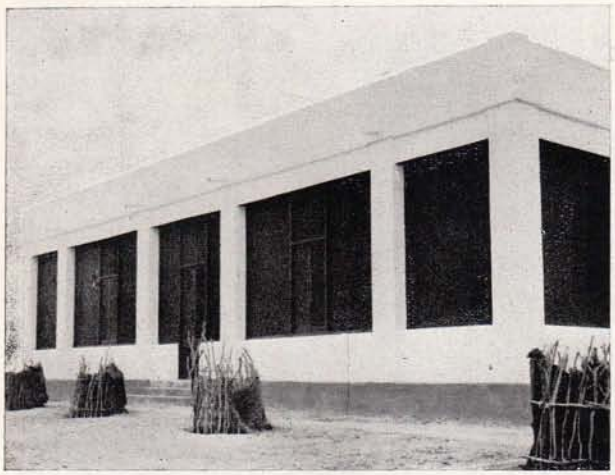
NUOVA SISTEMAZIONE DELLA PIAZZA DI MERCA



RICOSTRUZIONE E NUOVA SISTEMAZIONE DEI CAPANNONI DOGANALI A MERCA



COSTRUZIONE DELL'UFFICIO POSTALE E DELLA SCUOLA ELEMENTARE PER INDIGENI A MERCA



NUOVA RESIDENZA DI EL BUR



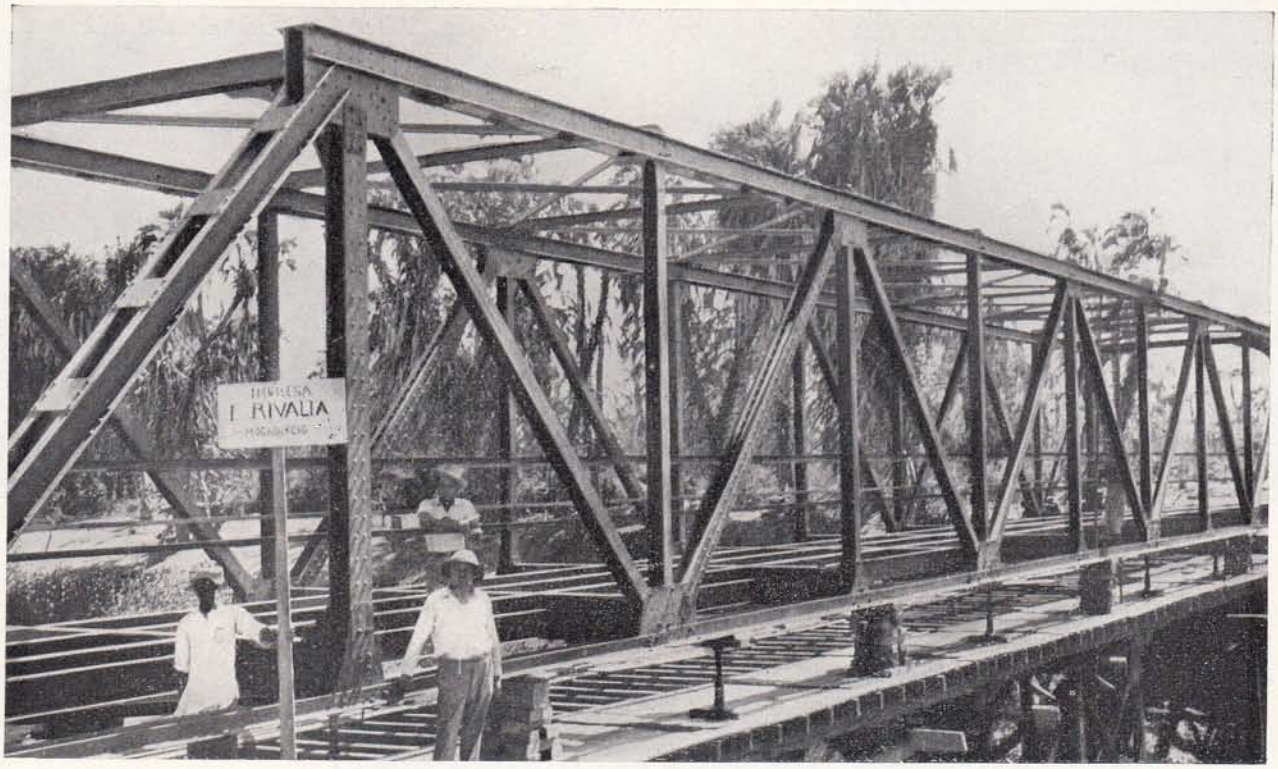
MOSCHEA IN COSTRUZIONE A BELET-UEN



LATO PROSPICENTE IL MARE DEI CAPANNONI DOGANALI
A MERCA



CAPANNONI DOGANALI A DANTE



PONTE IN COSTRUZIONE SULL'UEBI SCEBELI PRESSO BELET-UEN



RIMBOSCHIMENTO

RIMBOSCHIMENTO



LA DUNA INTORMO A MOGADISCIO PRIMA DEL RIMBOSCHIMENTO

Fino al 1931 Mogadiscio era circondata da una squallida duna mobile che conferiva alla città un aspetto desolato.

Occorreva quindi eseguire un lavoro che oltre a rinverdir la zona circostante Mogadiscio, mirasse a frenare la mobilità delle sabbie che a cagione del monsone a poco a poco invadevano la città.

Nel periodo di due anni questo programma di lavoro può considerarsi ultimato con il rimboschimento totale di 68 ettari.

La mancanza assoluta di acque sorgive ha





FURONO CREATI IN VARIE PARTI DELLA CITTÀ DEI VIVAI DOVE LE PIANTE HANNO POTUTO PREVENTIVAMENTE ACCLIMATARSI



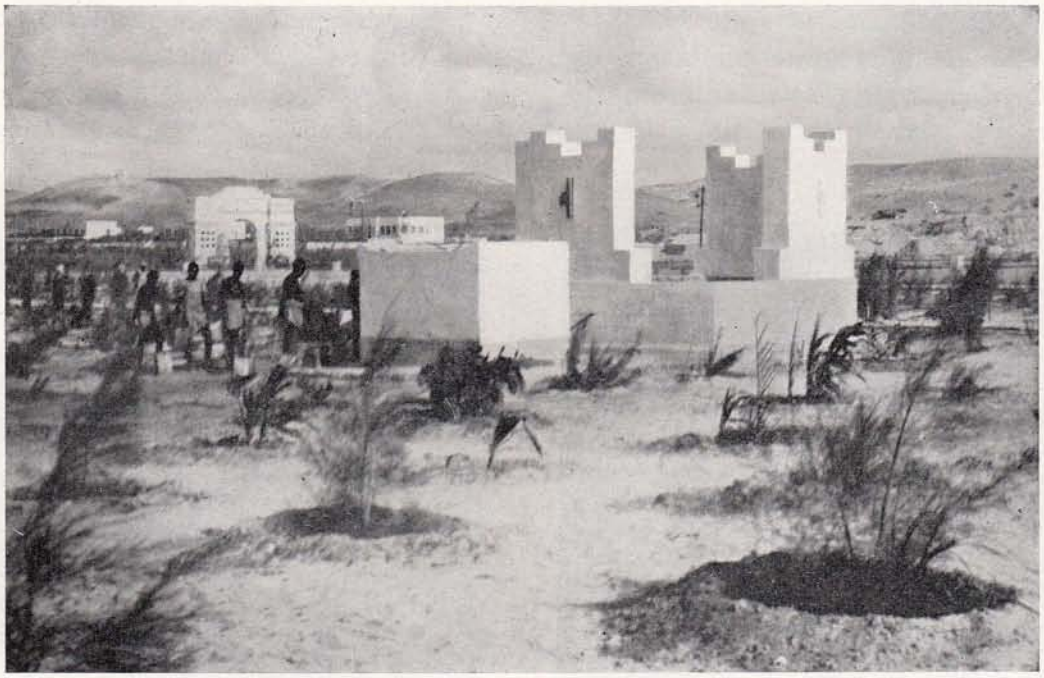
TRASPORTO DELLE PIANTE DAI VIVAI



POZZI E VASCHE PER IRRIGAZIONE SULLA DUNA

consigliato da tempo la costruzione di pozzi sia per la popolazione indigena e il bestiame sia per l'irrigazione di viali e giardini; Opera utilissima sotto ogni punto di vista e che sarà continuata, pur tenendo sempre presenti le disponibilità di bilancio del Commissariato.

Dal 1931 ad oggi sono stati costruiti (esclu-se le zone di rimboschimento) 5 pozzi con abbeveratoi al Villaggio arabo; 1 pozzo pure al Villaggio arabo; 1 pozzo per irrigazione all'inizio del Lungomare Corni; 4 pozzi di cui due nel lotto 53 e gli altri rispettivamente nei lotti 54 e 48 del P. R. di Mogadiscio.



POZZI E VASCHE PER L'IRRIGAZIONE PRESSO LE CARCERI

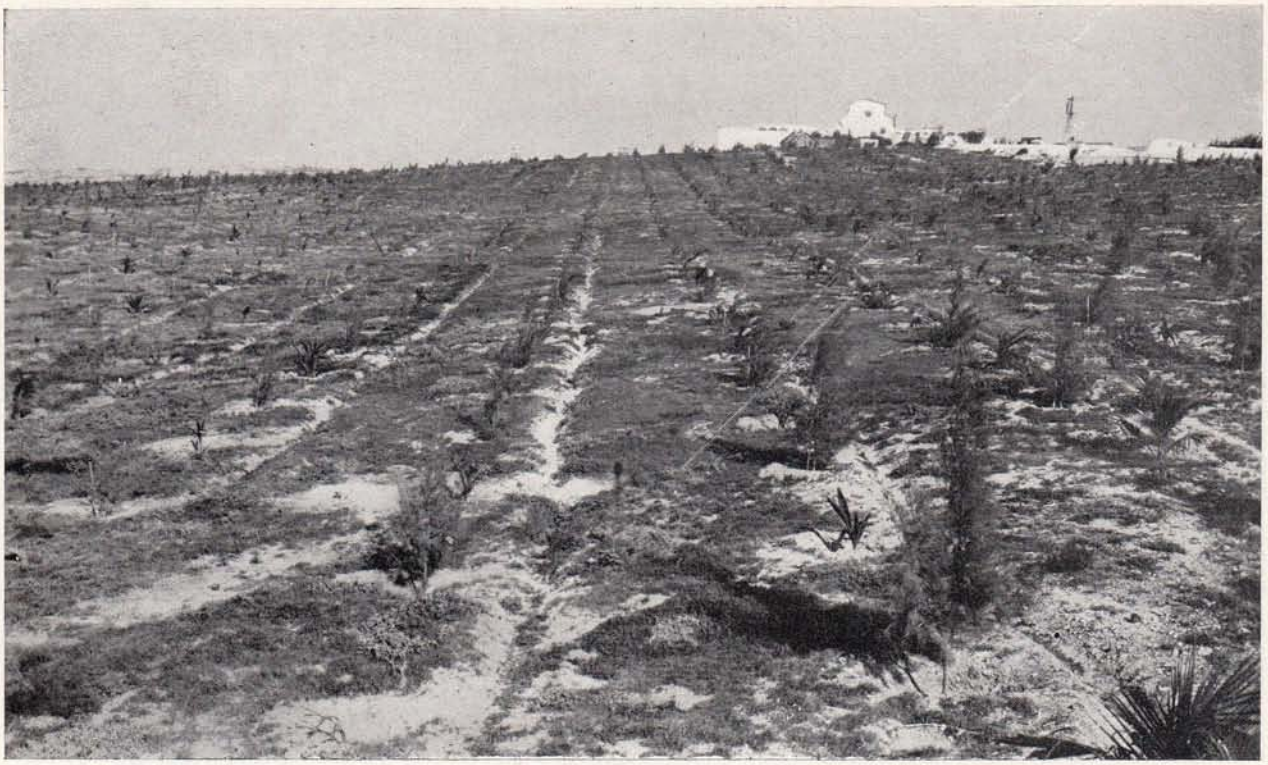


LA DUNA CHE CIRCONDA MOGADISCIO NELLA ZONA DETTA DEL CIMITERO,
PRIMA DEL RIMBOSCHIMENTO



LA STESSA DOPO IL RIMBOSCHIMENTO





LA DUNA DOPO UN'ANNO DAL RIMBOSCHIMENTO



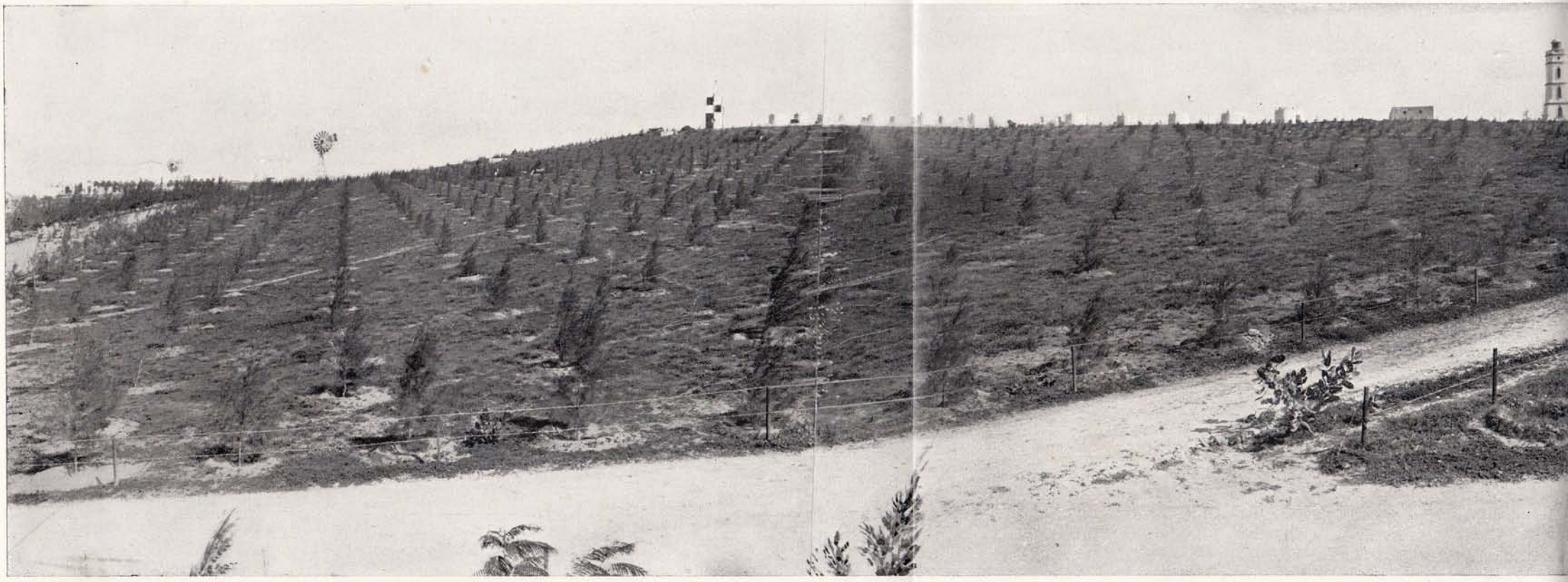
ALTRO ASPETTO DELLA DUNA DI MOGADISCIO PRIMA DEL RIMBOSCHIMENTO



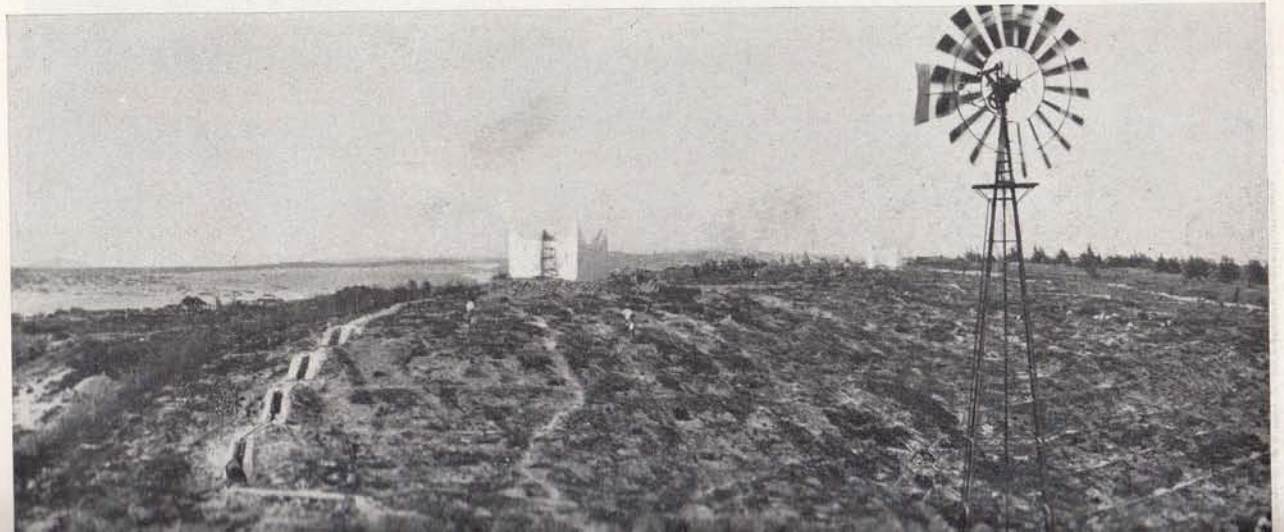




POZZI, VASCHE E CONDUTTURE PER L'IRRIGAZIONE DELLA DUNA



LA DUNA RIMBOSCHITA PRESSO IL FORTE CECCHI





IMPIANTO DI UN COCCHETO PRESSO LA FERROVIA A MOGADISCIO



COCCHETO PRESSO IL PALAZZO DEGLI UFFICI



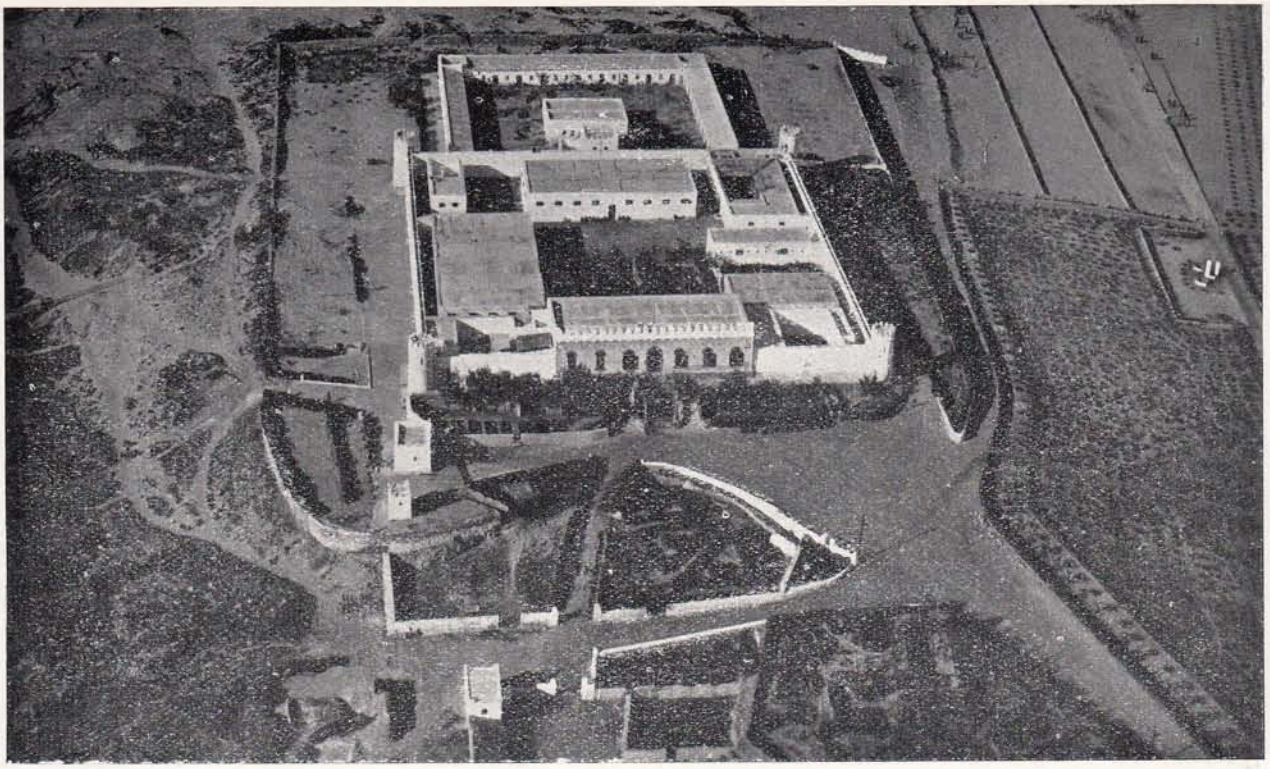
PIANTAGIONE DI COCCHI E CASUARINE PRESSO LA STRADA
CHE CONDUCE DA MOGADISCIO AD AFGOI



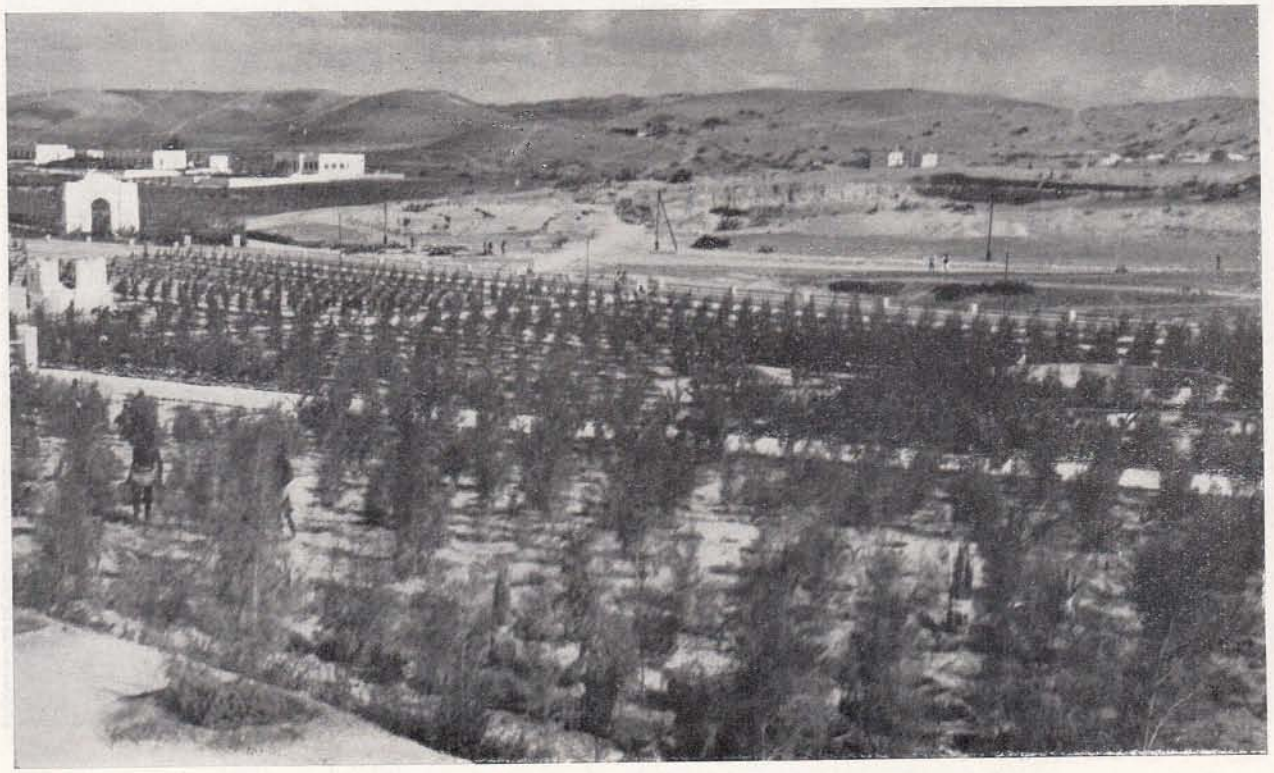
UNA STRADA ALBERATA PRESSO IL PALAZZO GOVERNATORIALE



NUOVE PIANTAGIONI NEL GIARDINO DEL PALAZZO GOVERNATORIALE



RIMBOSCHIMENTO PRESSO LE CARCERI



PARTICOLARE DEL RIMBOSCHIMENTO PRESSO LE CARCERI



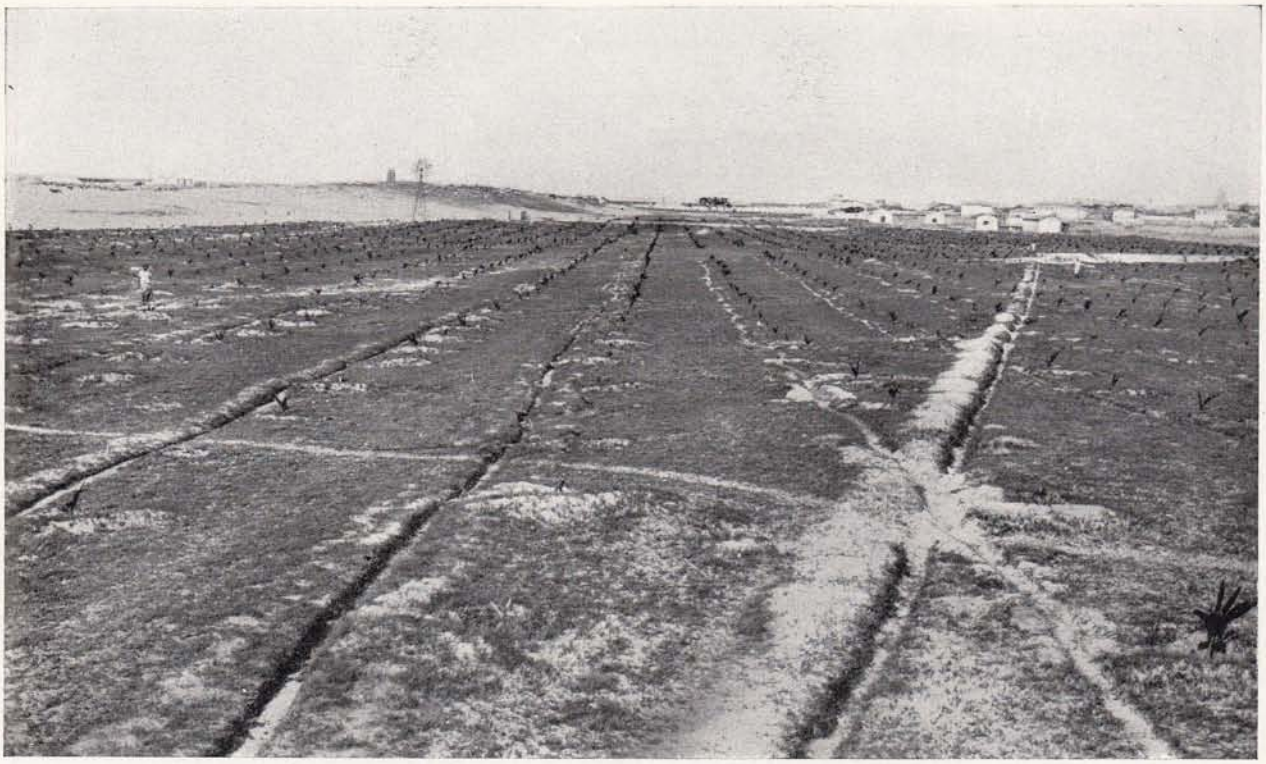
IMPIANTO DI PICCOLI GIARDINI A MOGADISCIO



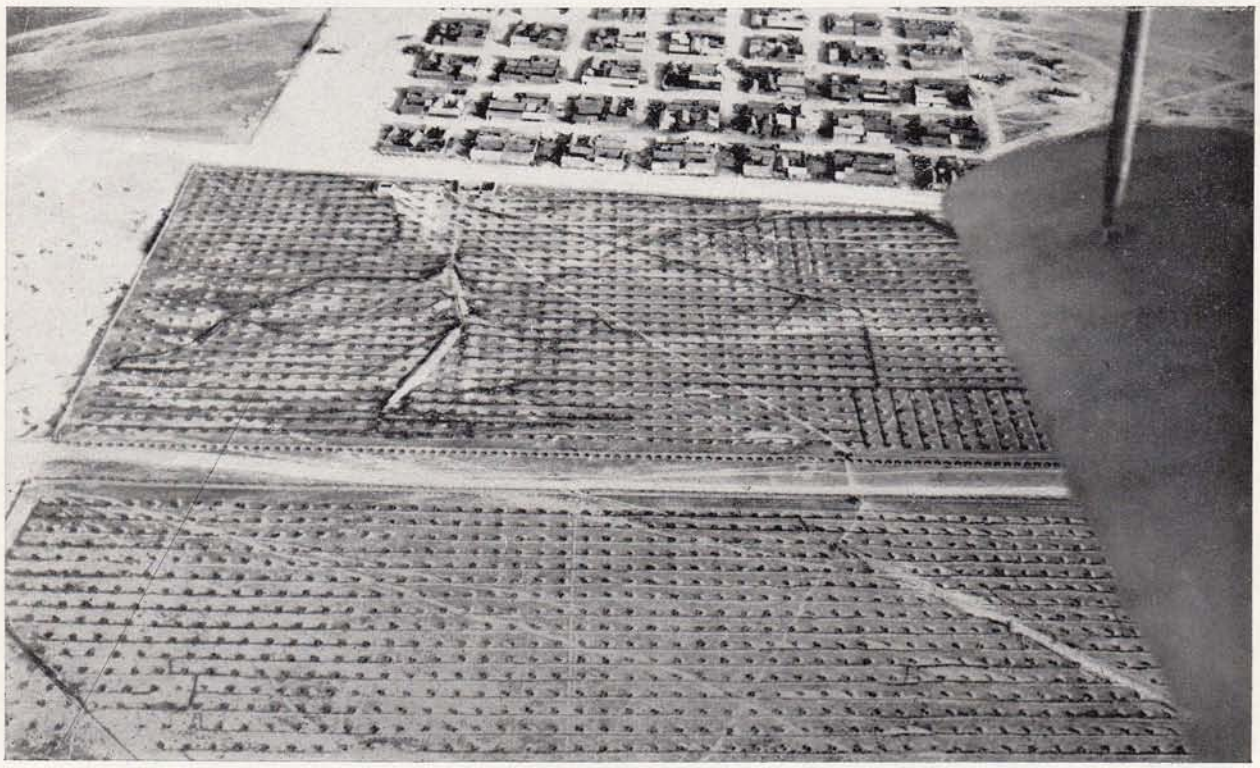
INIZIO DEL RIMBOSCHIMENTO A PALME DI COCCO NELLA GRANDE PIANURA
PRESSO IL LAZZARETTO



COCCHETO NELLA ZONA DEL LAZZARETTO



ALTRO ASPETTO DELLA ZONA DEL LAZZARETTO DOPO I LAVORI



LA STESSA ZONA VISTA DALL' AEROPLANO - NEL FONDO IL NUOVO VILLAGGIO INDIGENO ARABO

LAVORI IDRAULICI
E DI COLONIZZAZIONE



RACCOLTA DELLE BANANE NELLE CONCESSIONI

IL CREDITO AGRARIO IN SOMALIA

Esercitano il Credito Agrario in Somalia, la Banca d'Italia e la Cassa di Risparmio di Torino.

BANCA D'ITALIA

Con Regio Decreto 15 agosto 1930, n. 1349 venne istituita presso la filiale di Mogadiscio della Banca d'Italia una sezione di credito agrario per eseguire in tutto il territorio della Somalia le seguenti operazioni di credito:

1) i prestiti ai coltivatori di terreni, sia proprietari che concessionari, per la conduzione delle aziende agrarie, la manipolazione e trasformazione di prodotti, l'acquisto di bestiame, di macchine ed attrezzi agricoli, il pagamento di canoni, affitti ed assicurazioni;

2) le anticipazioni su pegno di prodotti agricoli depositati in luogo di pubblico o privato deposito;

3) i prestiti a favore di enti ed associazioni agrarie per l'acquisto di cose utili alla gestione dell'azienda agraria dei soci, e per anticipazioni ai soci in caso di utilizzazione, trasformazione e vendita collettiva dei loro prodotti.

Le operazioni sono state iniziate il 31 marzo 1931.

La Banca d'Italia ha anticipato al Consorzio Agricolo Somalo nell'anno 1932, con garanzia del Governo (1), la somma di lire 1.000.000 per la costituzione delle cauzioni per il noleggio dei piroscafi bananieri.

In totale quindi le operazioni di credito ammontano a L. 5.899.231.

OSSERVAZIONI: La diminuzione che si nota nel primo quadrimestre dell'anno 1934 rispetto agli anni 1932 e 1933 è dovuta in gran parte alla diminuzione delle domande di « credito di esercizio » in conseguenza delle entrate sempre maggiori che le aziende agricole raggiungono con l'esportazione delle banane e di altri prodotti, ed in parte anche al fatto che verso la fine del 1933 ha iniziato operazioni di credito agrario la succursale della Cassa di Risparmio di Torino.

Specchio delle operazioni di credito agrario compiute dalla Banca d' Italia dal 31 marzo 1931 al 30 aprile 1934

ANNO	Per conduzione di aziende		Per acquisto macchinari		Per anticipazioni		TOTALE	
	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo
1931: 1° semestre . .	6	33.770	9	161.700	—	—	15	195.470
2° semestre . .	5	40.950	17	282.600	1	490.000	23	813.550
1932	93	846.570	26	649.921	1	510.000	122	2.006.491
1933	62	823.400	29	820.750	—	—	91	1.644.150
1934 (al 30 aprile) . .	4	67.000	7	172.570	—	—	11	239.570
	172	1.811.690	88	2.087.541	2	1.000.000	262	4.899.231

CASSA DI RISPARMIO DI TORINO

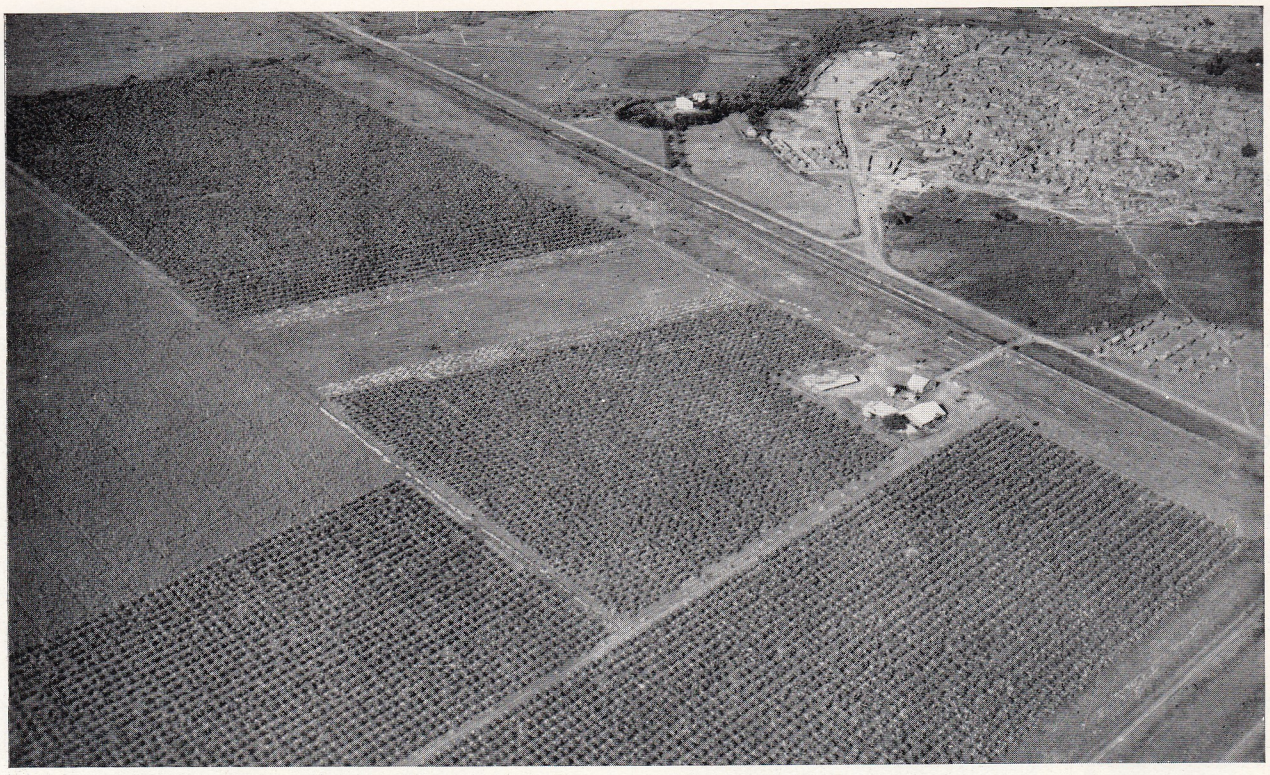
Per iniziativa del Governo della Somalia, con Decreto Ministeriale 10 giugno 1932 veniva istituita a Mogadiscio una filiale della Cassa di Risparmio di Torino, col compito di eseguire operazioni di credito agrario, e con Regio Decreto 7 marzo 1933, n. 452 veniva autorizzata a compiere operazioni di credito agrario di *esercizio* e di *miglioramento*.

Lo stesso R. D. stabilisce che rientrano fra le operazioni di credito di *esercizio*:

1) i prestiti a coltivatori, enti ed associazioni agrarie, per coltivazioni di terreni, raccolta ed utilizzazione di prodotti, acquisto di bestiame, macchine ed attrezzi, pagamento di canoni ed affitti;

2) le anticipazioni su pegni di prodotti

(1) Il quale ne paga anche gli interessi.



COLTIVAZIONI A GENALE VISTE DALL'AEROPLANO

agricoli depositati in magazzini generali, o in altro luogo di pubblico o privato deposito;

3) i prestiti a favore dei Consorzi di Colonizzazione per l'acquisto di cose utili alla gestione delle aziende agrarie dei soci, e per anticipazioni ai soci su prodotti.

Fra le operazioni di credito di *miglioramento*, i mutui per:

1) le piantagioni a lungo ciclo e le trasformazioni colturali;

2) la costruzione di strade poderali;

3) la sistemazione di terreni;

4) la costruzione di pozzi, abbeveratoi, recinzioni;

5) la costruzione di fabbricati rurali, per alloggio di coltivatori, ricovero di bestiame, lavorazione e conservazione di prodotti;

6) la costruzione di impianti idrici e di prosciugamento;

7) i rimboschimenti;

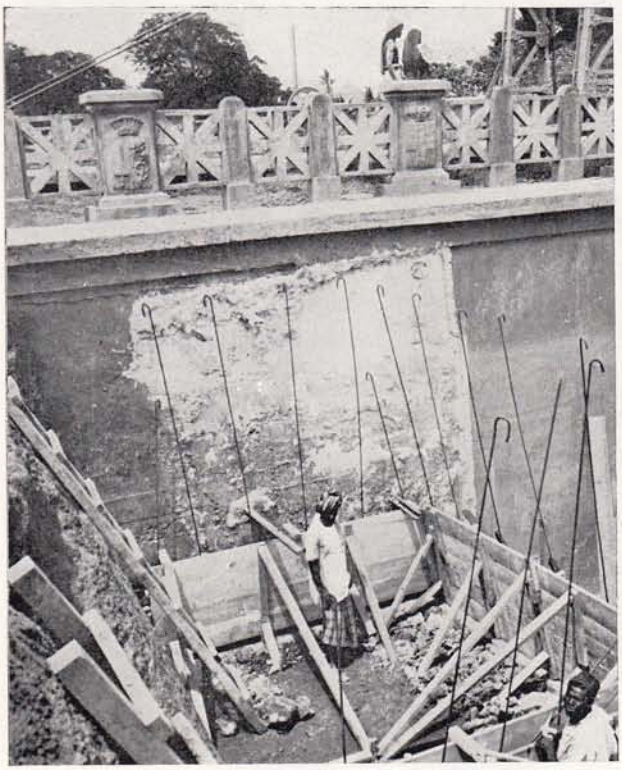
8) l'acquisto di terreni, l'affrancazione di canoni ed il riscatto di debiti per migliorie apportate ai fondi;

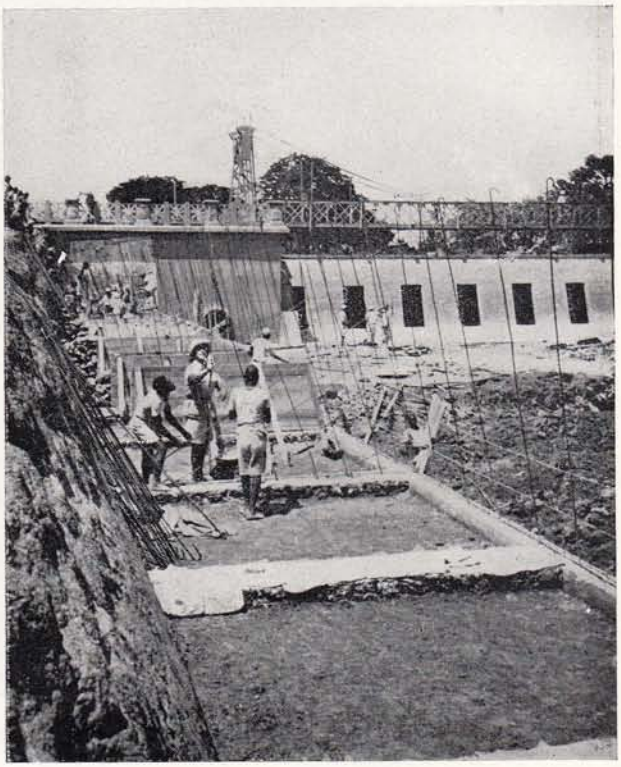
9) la costruzione e l'adattamento di fabbricati per uso collettivo di conservazione e distribuzione di merci agricole e per deposito di bestiame.

Nello specchio che segue sono riassunti i dati delle operazioni compiute dalla Cassa a tutto aprile 1934.

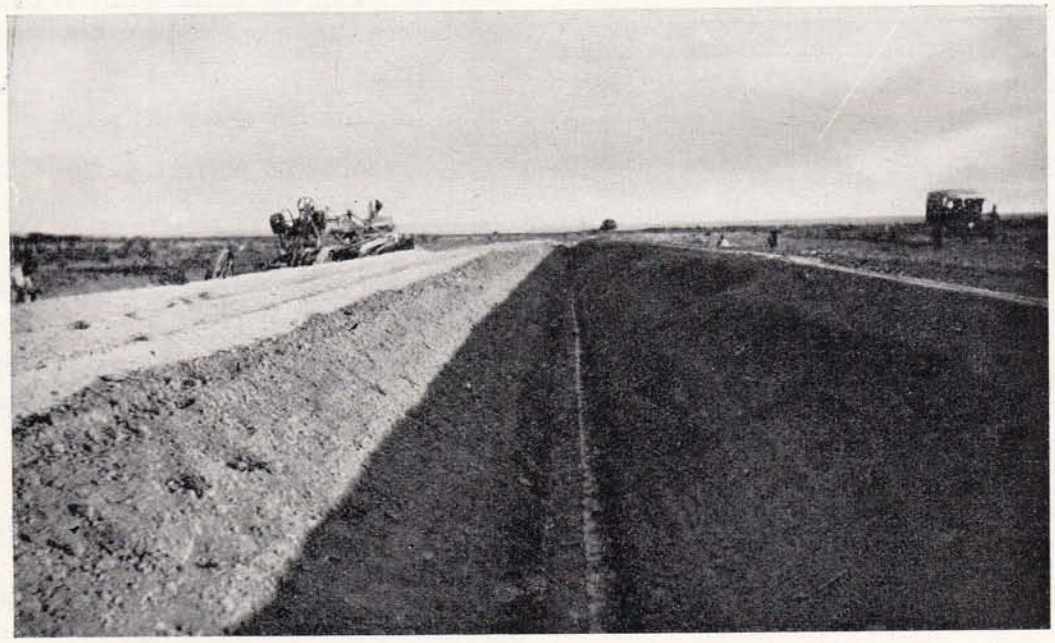
Specchio delle operazioni di credito agrario di esercizio e di miglioramento compiute dalla cassa di Risparmio di Torino dall'agosto 1933 al 30 aprile 1934

	N.	IMPORTO
Domande presentate:		
Miglioramento	70	11.208.960
Esercizio	17	760.405
Domande accolte:		
Miglioramento	43	4.304.000
Esercizio	9	363.150
Mutui effettuati:		
Miglioramento	25	2.910.000
Esercizio	5	179.150
Domande respinte:		
Miglioramento	14	
Esercizio	3	
Domande in corso:		
Miglioramento	13	
Esercizio	5	





CONFEZIONE DEL CONGLOMERATO CEMENTIZIO E COLLOCAMENTO DELLE ARMATURE



ESCAVO DI CANALE CON LE CATERPILLER



SBARRAMENTO SUL CANALE PRINCIPALE E PRIMO SECONDARIO

PROVVIDENZE A FAVORE DEI CONCESSIONARI

Con D. G. 28 settembre 1928, n. 6978 è stato stabilito un indennizzo ai concessionari agricoli per la costruzione o l'impianto di opere di presa e di chiusa per addurre le acque irrigue nella concessione.

Con D. G. 24 agosto 1931, n. 8699 sono state concesse le provvidenze sotto indicate ai concessionari o proprietari di terreno a scopo agricolo, che non abbiano ottenuto mutui dallo Stato.

Tali provvidenze, limitate all'esercizio 1931-32, e con esclusione di coloro che avessero ottenuto nuove concessioni dopo il 30 giugno 1931, sono state con D. G. 28 agosto 1933 n. 9878 prorogate a tutto l'esercizio finanziario 1933-34 e con D. G. 7 dicembre 1933, n. 10028 estese a tutti coloro che abbiano ottenuto concessioni a tutto il 31 dicembre 1933:

1) contributo di L. 300 e L. 200 per ogni ettaro bonificato rispettivamente prima del 30 giugno 1931 e dopo tale data;

2) contributo del 20 per cento sul prezzo dei macchinari agricoli e per sollevamento di acqua;

3) premi per piantagioni di cocco in ragione di L. 0,50 per ogni pianta;

4) premi annuali per vivai di piante arboree, da lire 100 a L. 1000;

5) concorsi a premio, per allevamento di bestiame, per colture, e per impiego di mano d'opera;

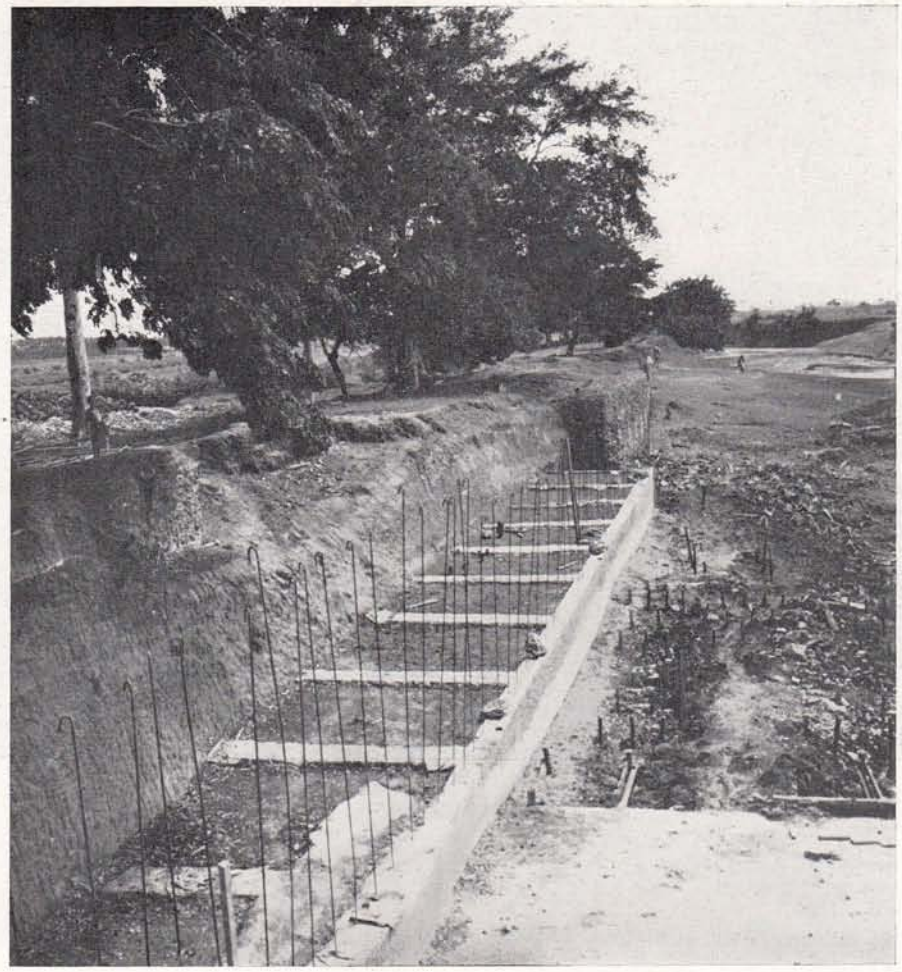
6) concorso nel pagamento di interessi di mutui agrari.

Nello specchio a pagina 120 sono riassunti i dati dei contributi concessi dal 1° luglio 1931 al 30 aprile 1934.

LAVORI DI RIMBOSCHIMENTO

Nell'esercizio 1932-33 sono stati rimboschiti ettari 24.5000 di terreno e messi a dimora alberi 22.569, con una spesa di lire 218.933.

Nell'esercizio 1933-34 (fino al 30 aprile)



COLLOCAMENTO DELLE ARMATURE PER LA COSTRUZIONE DI UN CANALE

sono stati rimboschiti ettari 99.5000 e messi a dimora alberi 86.169, con una spesa di lire 726.607.

Noci di cocco acquistate e distribuite:

Esercizio	Numero	Spesa
1931-32	100.000	86.355
1932-33	200.000	120.575
1933-34	200.000	87.927
Totale	500.000	294.857

Distribuzione delle noci di cocco.

Esercizio 1931-32:

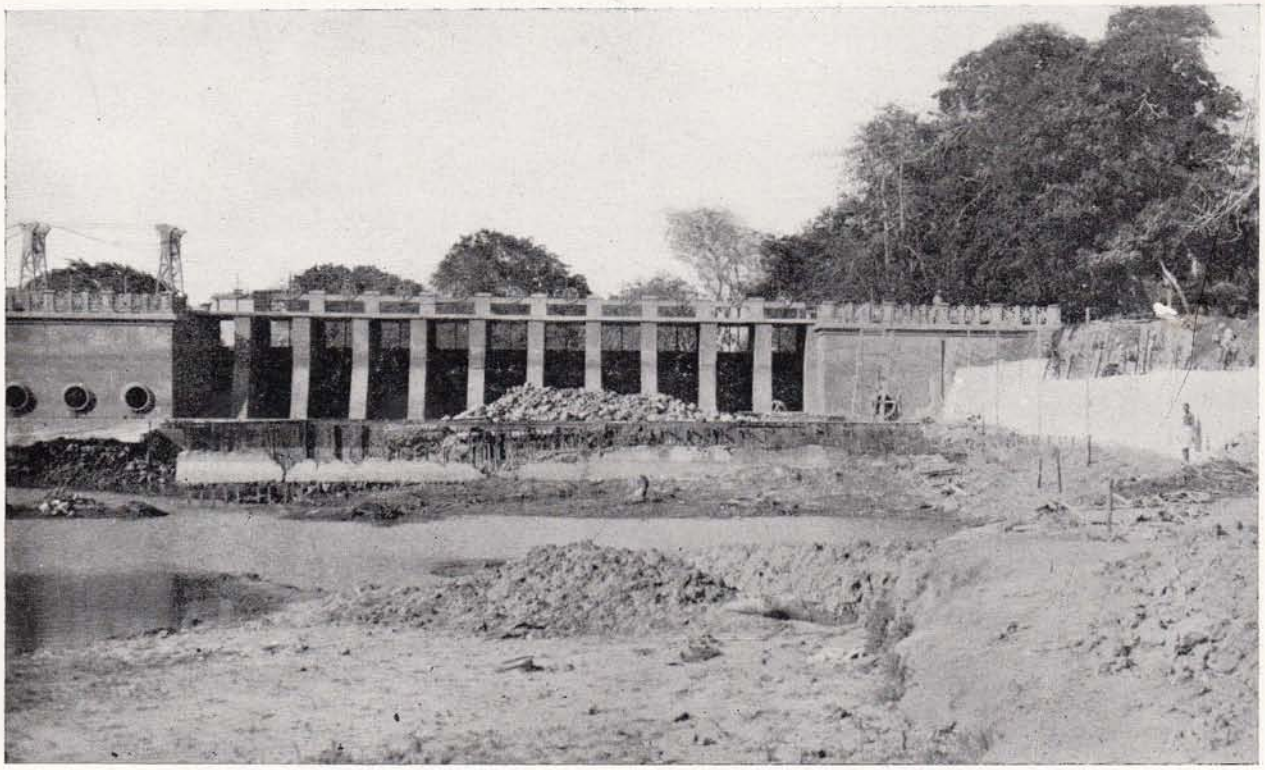
Al vivaio di Afgoi	n. 25.000
Al Consorzio di Genale . . .	n. 75.000
Totale	n. 100.000

Esercizio 1932-33:

Al Consorzio di Genale	n. 66.666
Al Centro Agrario di Genale .	n. 33.334
Ai Concessionari di Afgoi . .	n. 10.000
Al Commissariato di Merca per distribuzione agli indigeni .	n. 20.000
Ai Concessionari del Giuba .	n. 45.500
Al Commissariato di Chisimaio per distribuzione agli indigeni	n. 20.000
Per piantagioni a Mogadiscio	n. 4.500
Totale	n. 200.000

Esercizio 1933-34 (fino al 30 aprile):

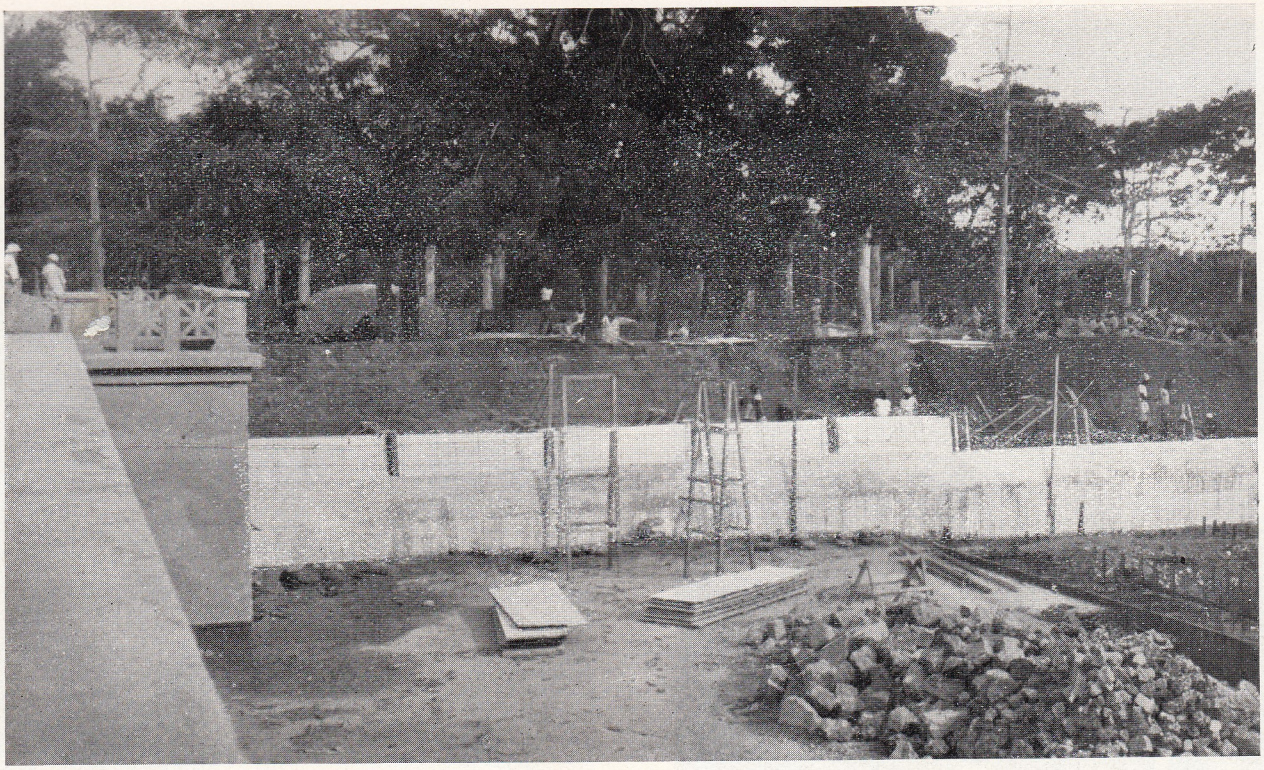
Al Consorzio di Genale . . .	n. 150.000
Al Centro Agrario di Genale	n. 10.000
Al Consorzio del Giuba . . .	n. 40.000
Totale	n. 200.000



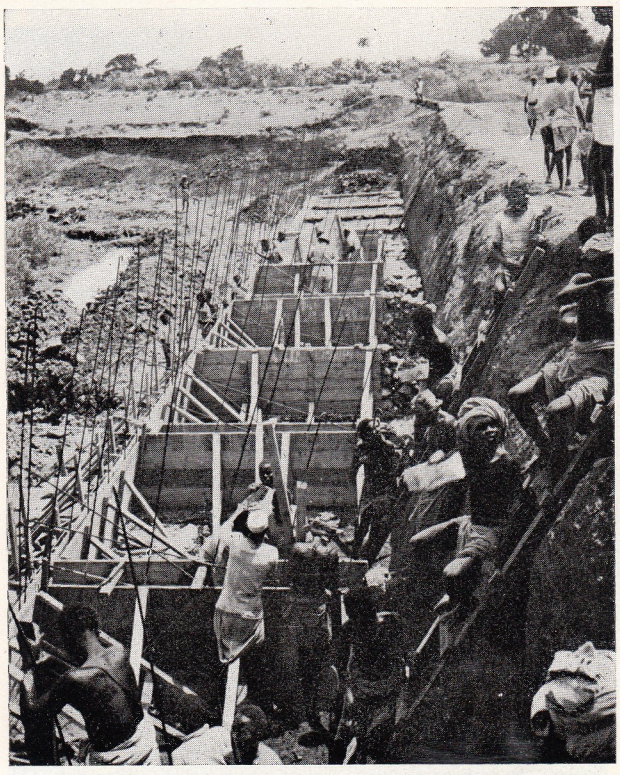
LAVORI ALLA DIGA SULLA SPONDA SINISTRA DELL'UEBI SCEBELI

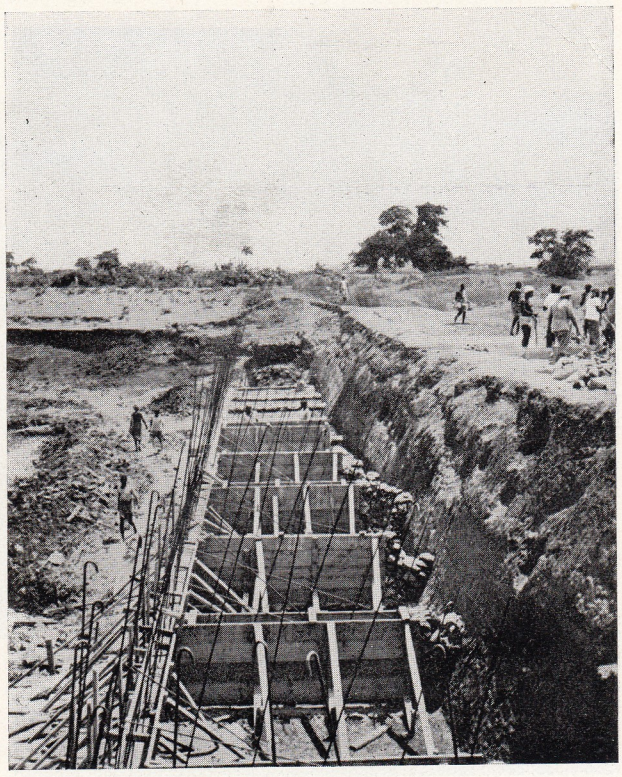
Specchio dei contributi erogati dal 1° luglio 1931 al 30 aprile 1934

NATURA	Esercizio 1931-32		Esercizio 1933-34		Esercizio 1932-33		TOTALE	
	N.	SOMMA	N.	SOMMA	N.	SOMMA	N.	SOMMA
1) Contributo di bonifica	98	1.987.753.96	68	393.980.64	42	387.198.64		2.768.933.24
2) Contributo macchinari	89	395.473.80	31	234.580.49	4	235.733.55		865.787.84
3) Premi per cocchi			31	9.059.00	6	6.669.00		15.728.00
4) Premi per vivai			25	12.390.00				12.390.00
5) Concorsi a premio			8	35.000.00				35.000.00
6) Contributo interessi		44.574.70		91.725.25		63.364.15		202.164.10
7) Contributo presa acqua	5	116.700.00	31	175.563.00	17	94.464.00		386.727.00
TOTALI		2.544.502.46		955.298.38		787.429.34		4.287.230.18

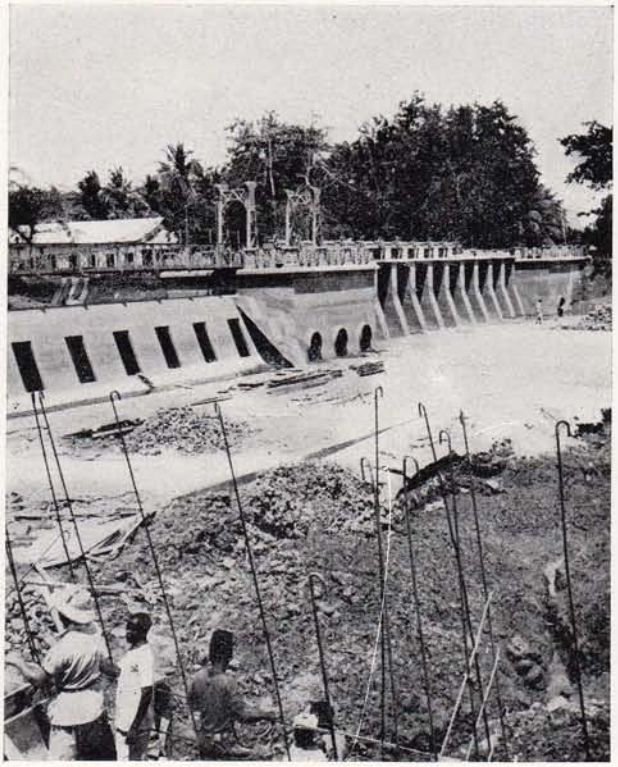


LAVORI ALLA DIGA SULLA SPONDA SINISTRA DELLO SCEBELI





PRIMA E DOPO LA GETTATA DI CALCESTRUZZO



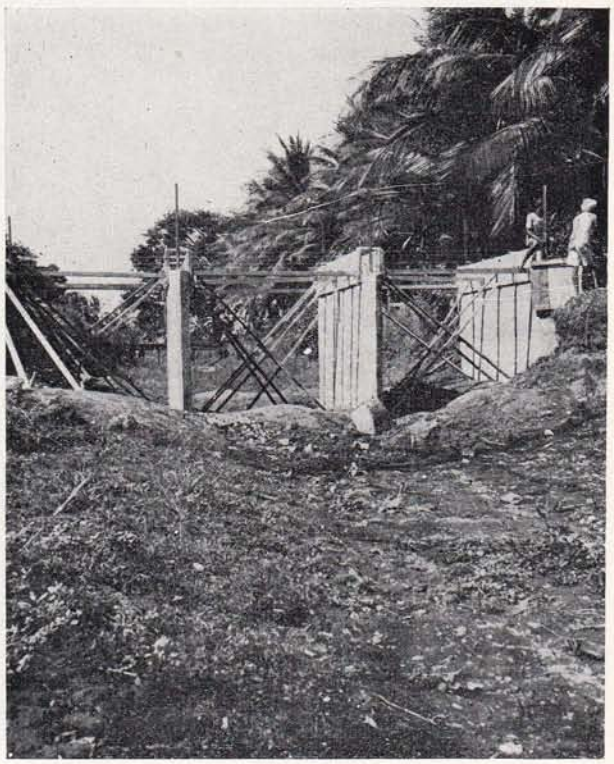
PREPARAZIONE DI FERRI PER LA GETTATA IN CALCESTRUZZO



GETTATA IN CALCESTRUZZO



PREPARAZIONE DEL MATERIALE PER GLI SBARRAMENTI



RIFINITURA DELLE PILE E MONTAGGIO SOPRASTRUTTURE

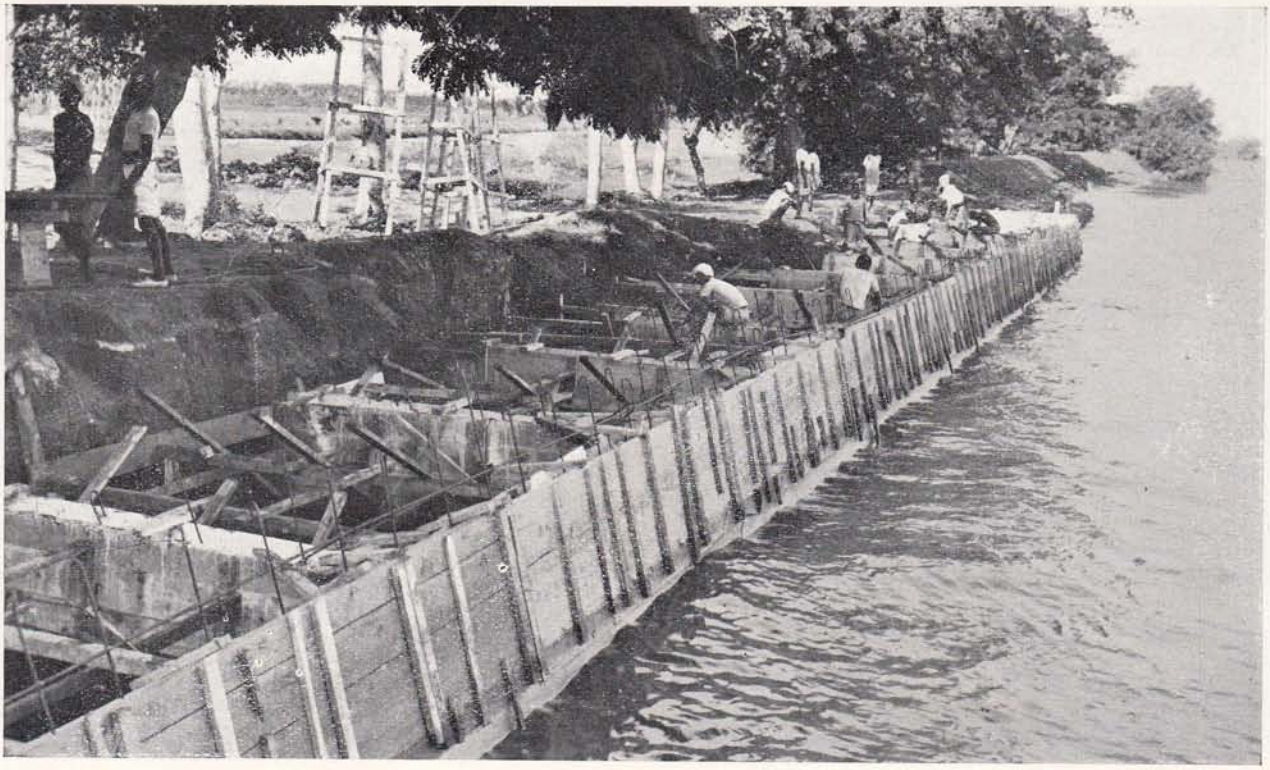




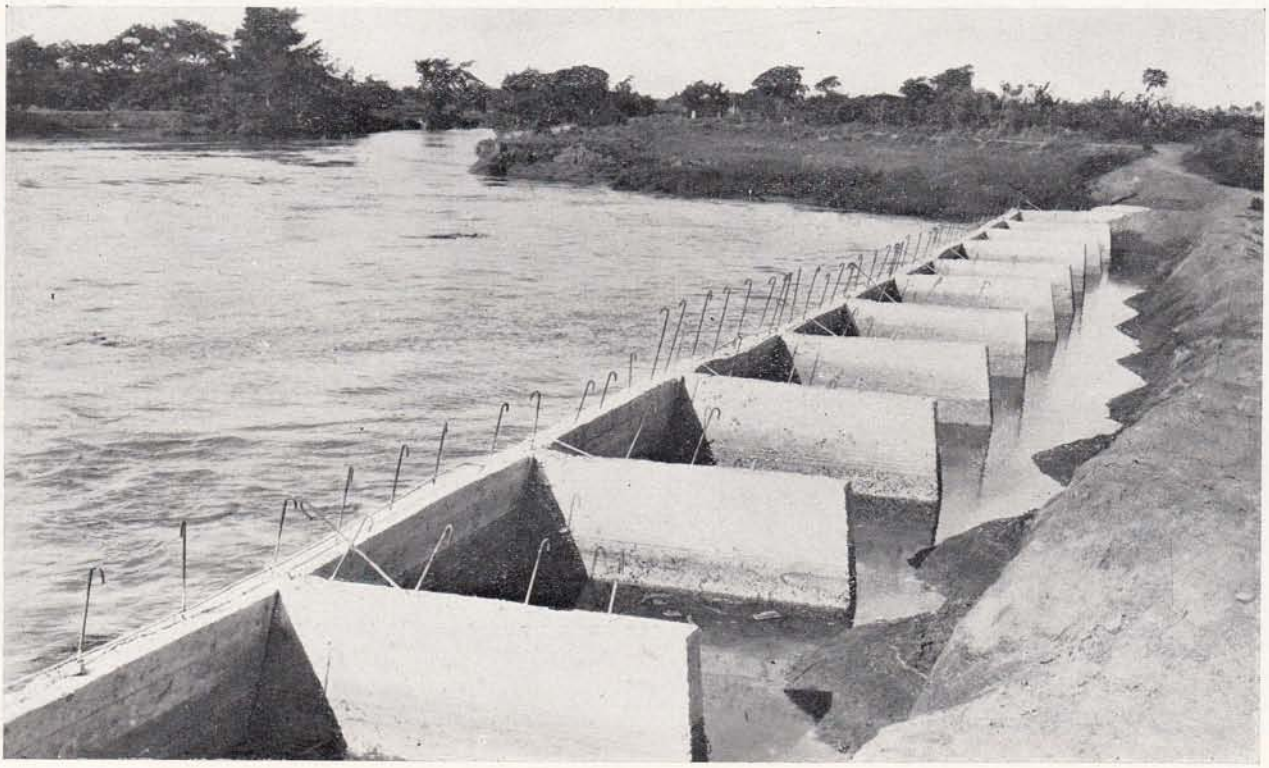
VILLAGGI COLONICI A GENALE

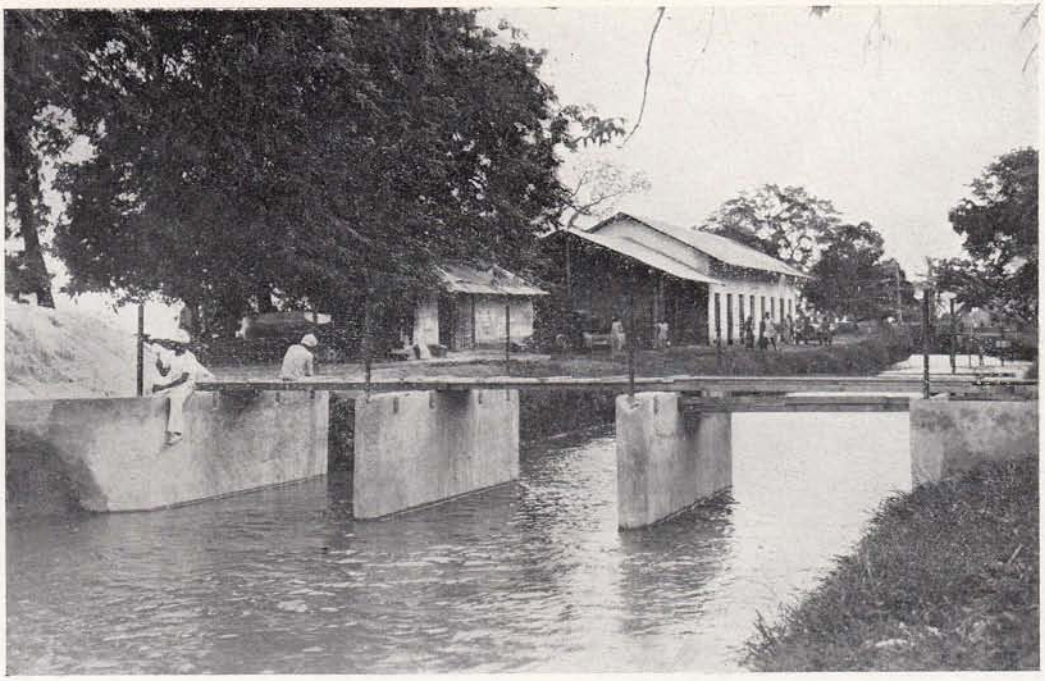


SPURGO DI CANALE E RIFACITURA DEGLI ARGINI NEL COMPRENSORIO DI GENALE

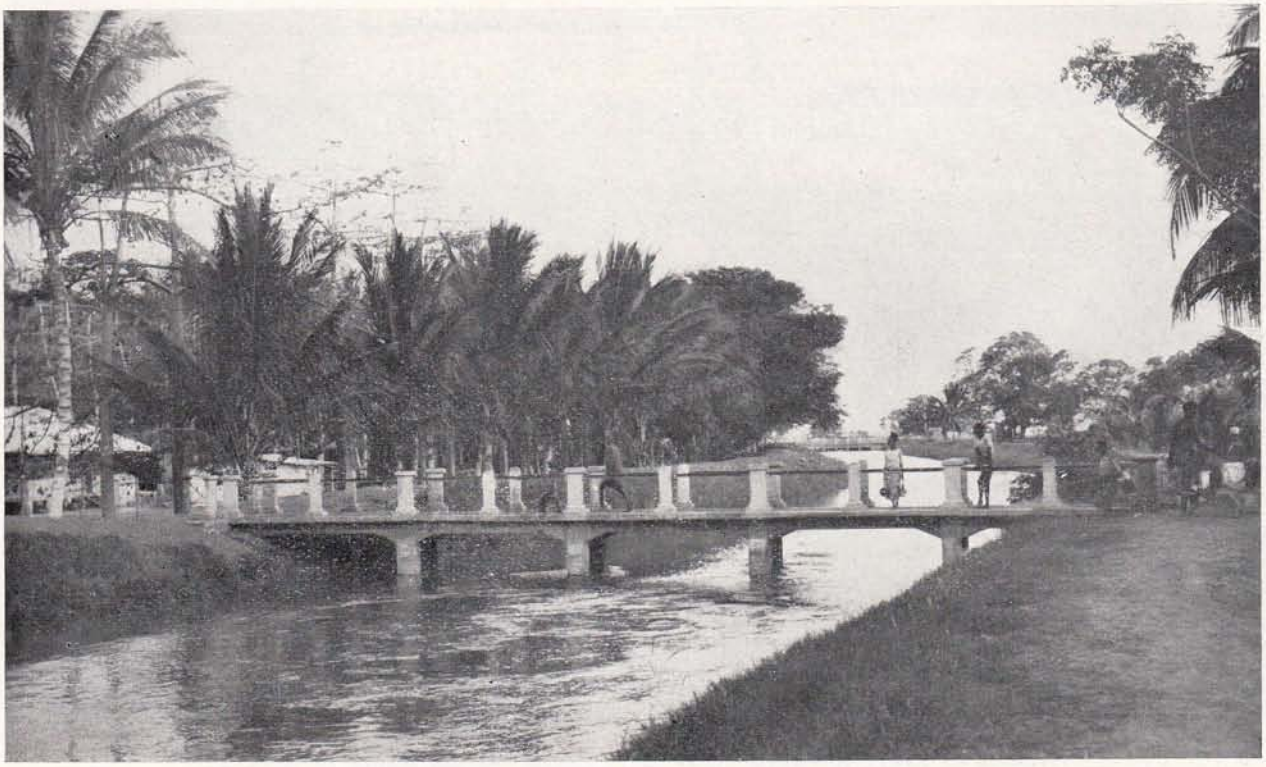


ARGINATURE DELL'UEBI SCEBELI PRESSO LA DIGA DI GENALE





NUOVO PONTE IN COSTRUZIONE SUL CANALE PRIMO SECONDARIO



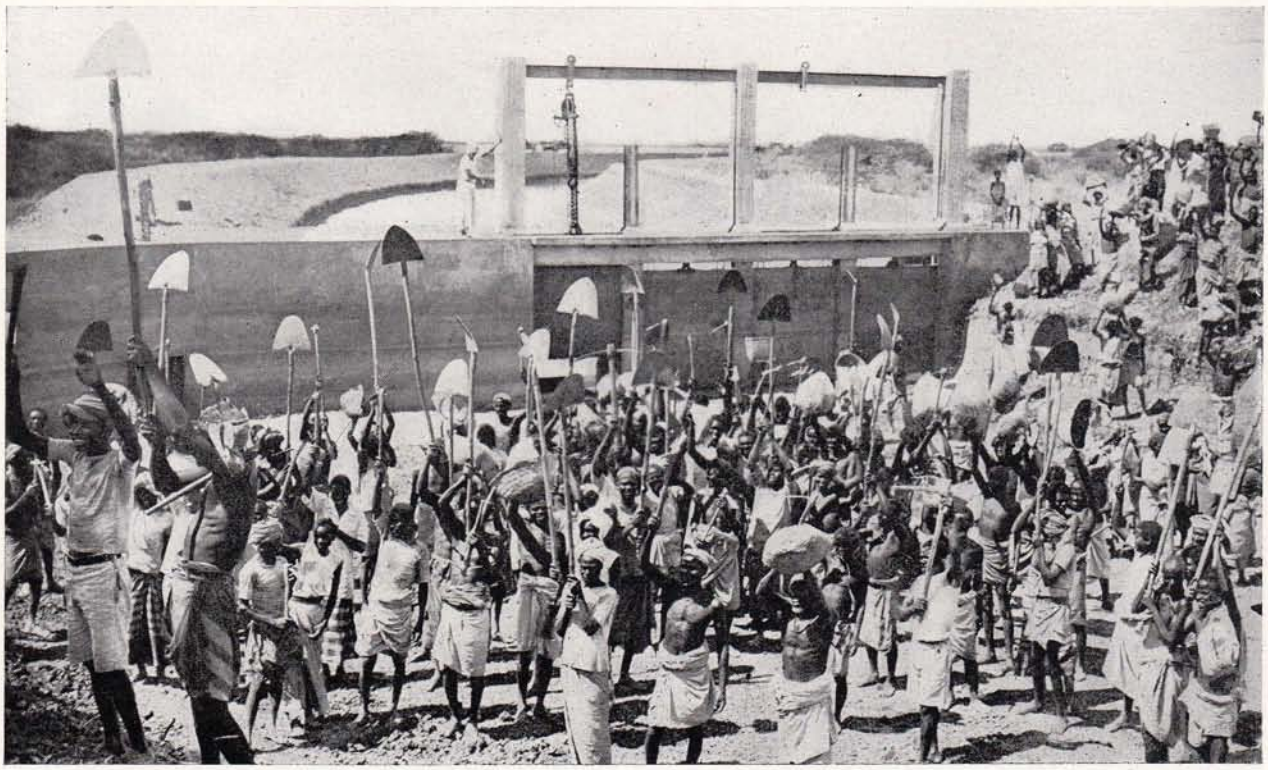
NUOVO PONTE SUL CANALE CESARE MARIA DE VECCHI



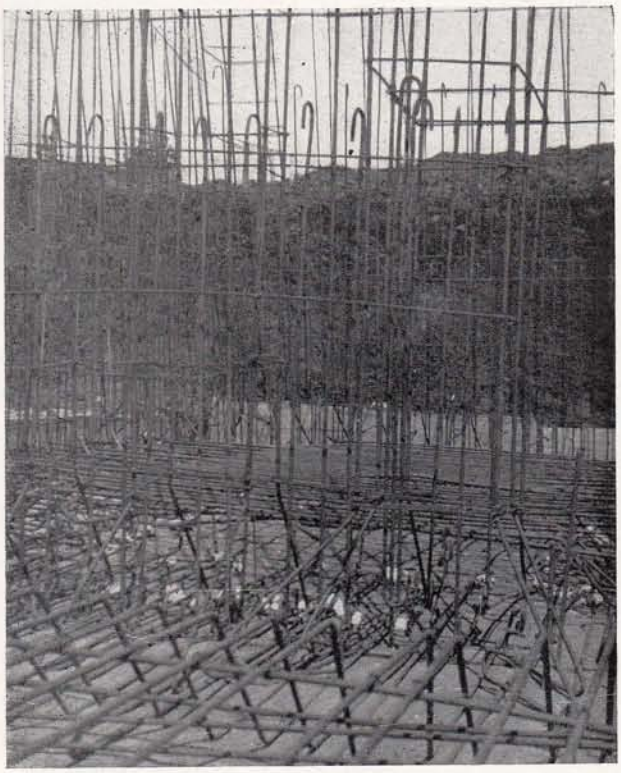
VISITA AI LAVORI PER IL PROLUNGAMENTO
DEL CANALE C. M. DE VECCHI



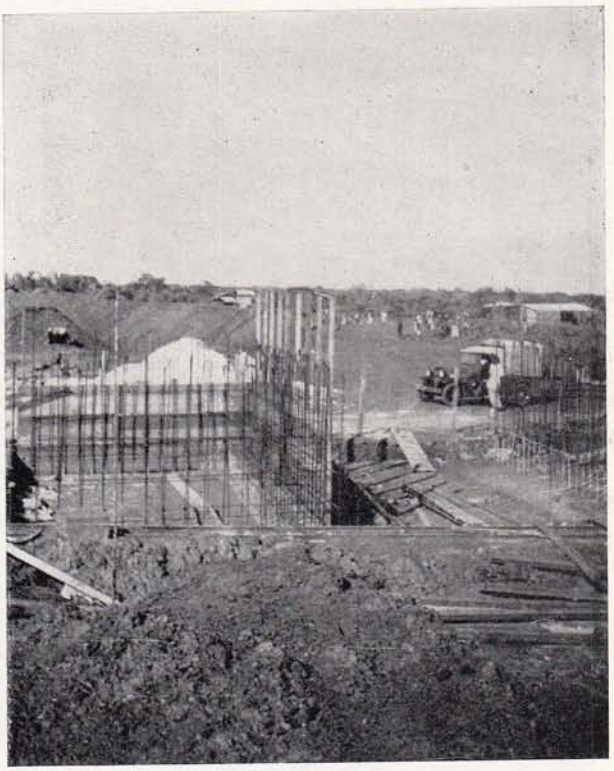
PONTE CON SARACINESCHE SUL RROLUNGAMENTO
DEL CANALE C. M. DE VECCHI



OPERE DI PRESA IN COSTRUZIONE SUL CANALE CESARE MARIA DE VECCHI



DISPOSIZIONE DEI FERRI DELL'OPERA DI PRESA PRINCIPALE SUL CANALE C. M. DE VECCHI



COSTRUZIONE DI UN PONTE IN CEMENTO ARMATO PER DECAUVILLE SULLA STRADA VITTORIO D'AFRICA-MOGADISCIO



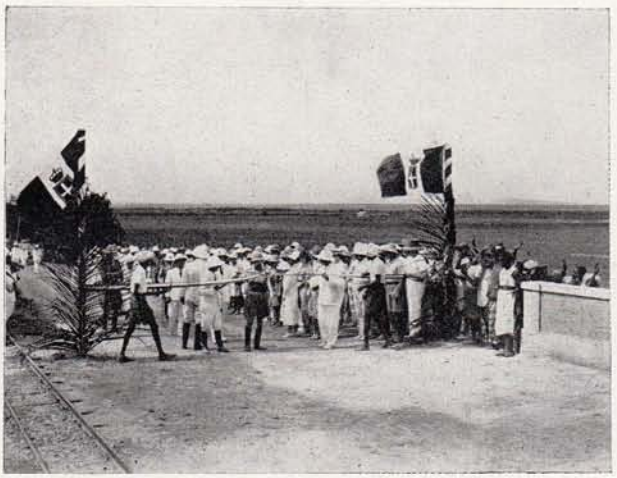
SBARRAMENTO SUL CANALE QUINTO SECONDARIO



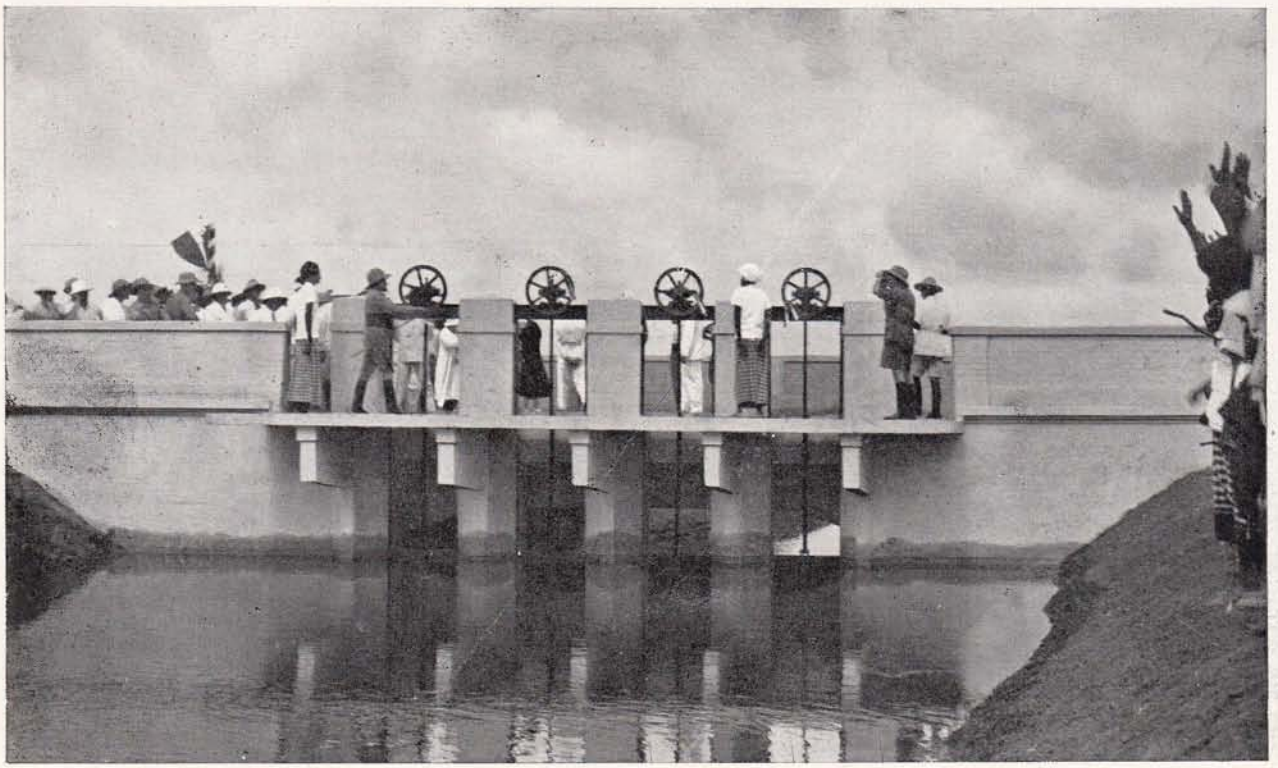
NUOVO PONTE IN COSTRUZIONE SUL CANALE QUINTO SECONDARIO



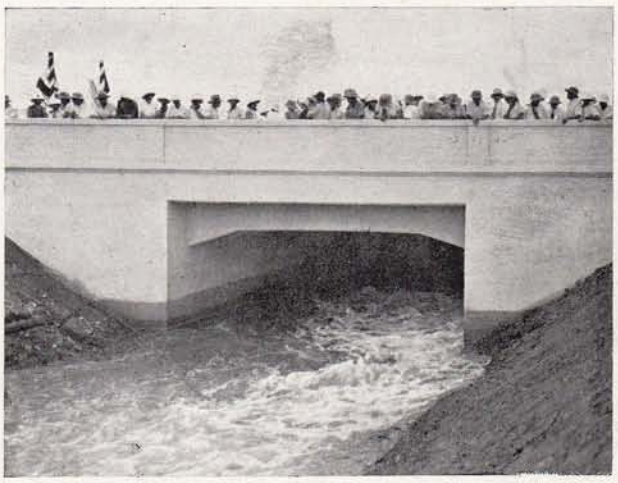
LAVORI PER IL PROLUNGAMENTO DI KM. 5,600 DEL CANALE PRINCIPALE CESARE MARIA DE VECCHI



INAUGURAZIONE DEL NUOVO TRATTO DEL CANALE



IL GOVERNATORE ALZA LE SARACINESCHE DEL NUOVO CANALE



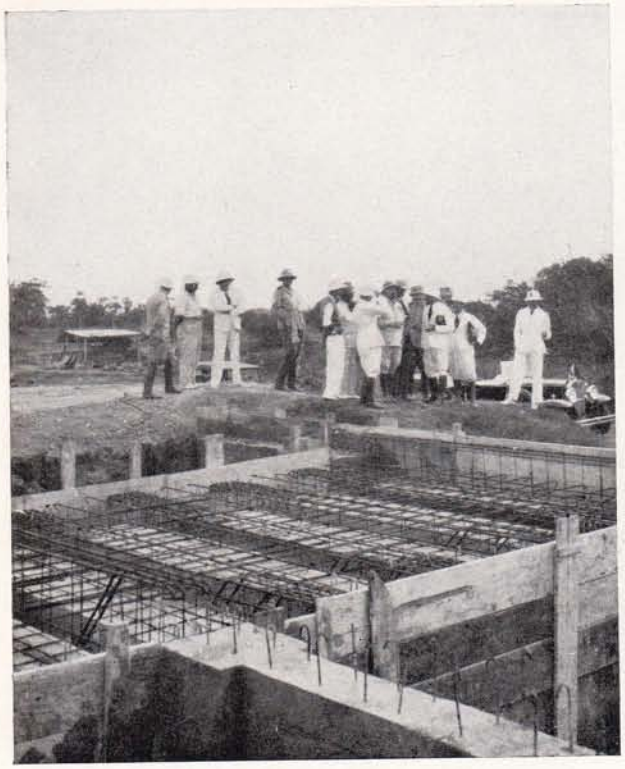
LE ACQUE IRROMPONO NEL NUOVO CANALE



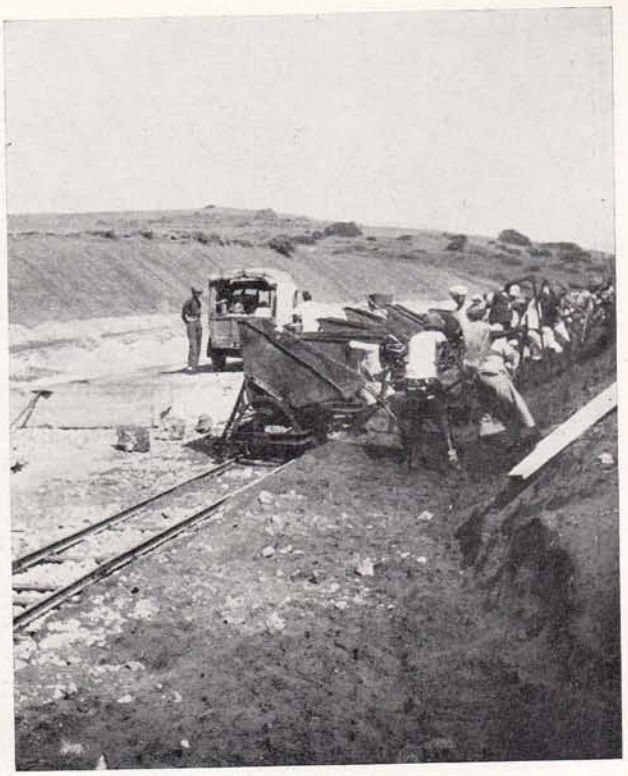
TRATTRICE IN AZIONE PER L'ESCAVO DI CANALI NEL COMPRENSORIO DI GENALE



ESCAVATRICE IN AZIONE A GENALE



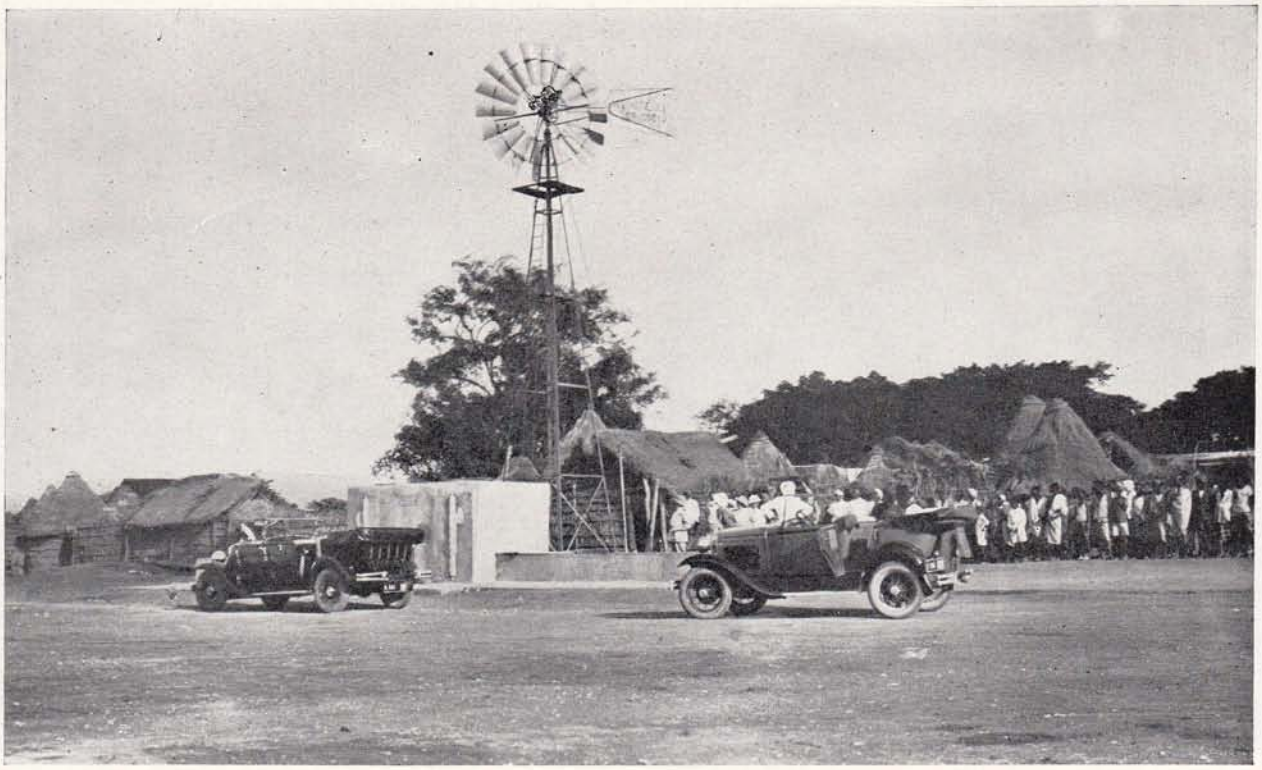
PONTE DELLA DECAUVILLE IN COSTRUZIONE
NEL COMPRENSORIO DI GENALE



CARICO DI VAGONCINI DECAUVILLE
NEL COMPRENSORIO DI GENALE



VISITA ALLA SCUOLA DI AVVIAMENTO ALL'AGRICOLTURA PER RAGAZZI INDIGENI ORFANI



NUOVO POZZO CON AEROMOTORE AD AFGOI

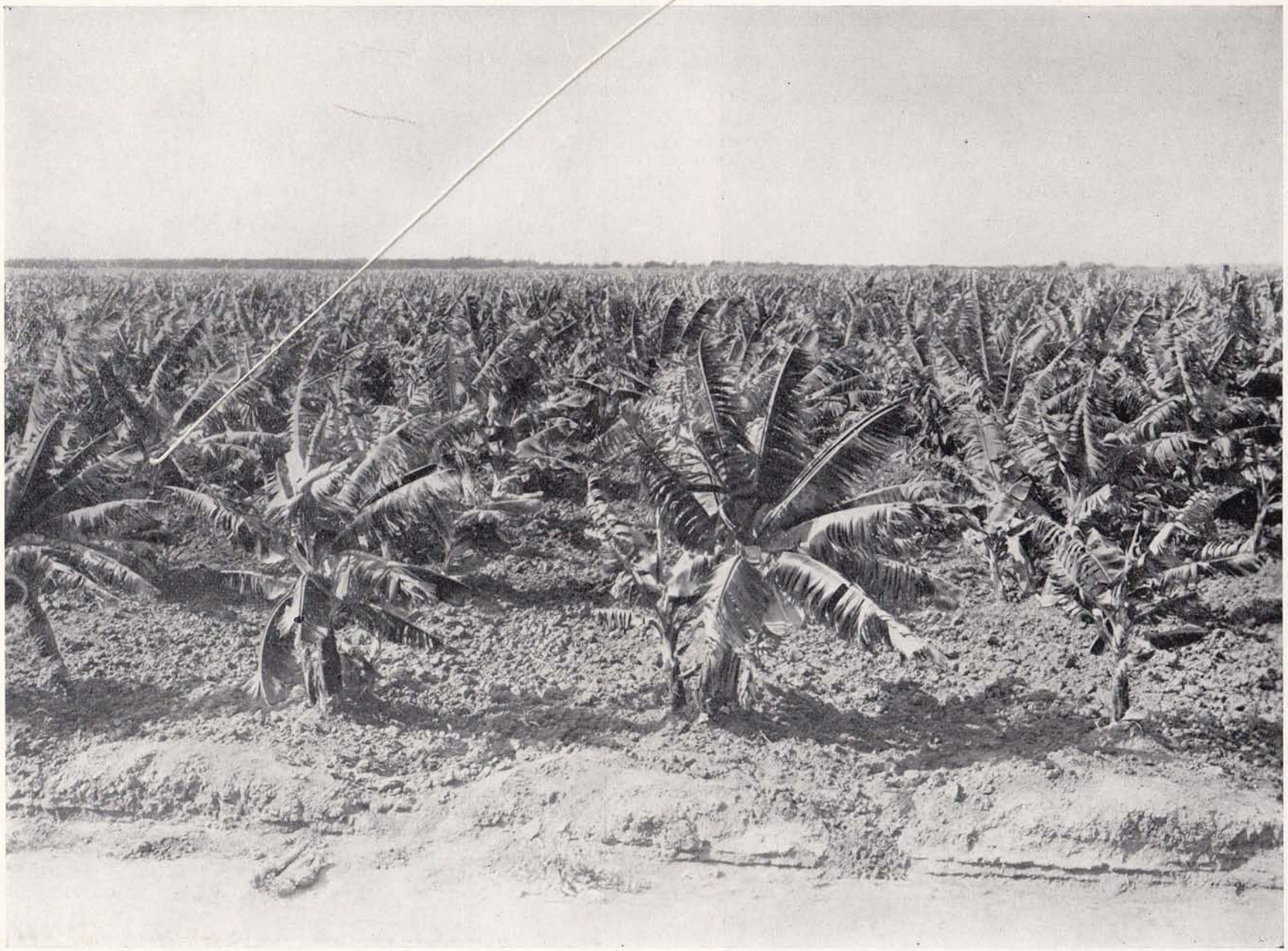




NUOVO POZZO CON AEROMOTORE AD AFGOI



IMPIANTO IDRICO IN UNA CONCESSIONE AD AFGOI



UN BANANETO A GENALE



RACCOLTA DELLE BANANE IN CONCESSIONE

Coltivazione ed esportazione banane

Anno	Ettari coltivati	ESPORTAZIONE DA		Mogadiscio	Totale quintali
		Chisimaio quintali	Merca Quintali		
1930	584,00	—	—	—	—
1931	1.235,00 (solo nel 2° semestre)	1.573,01 (2° semestre)	9.072,12 (2° semestre)	1.034,42 (2° semestre)	11.679,55 (2° semestre)
1932	2.030,86	6.287,95	49.077,44	1.117,86	56.483,25
1933	2.644,12	11.453,70	97.882,13	3.455,49	112.791,32
1934	2.644,12 (gennaio-giugno)	6.582,04	67.505,74	4.230,90	78.318,68
	TOTALI	25.896,70	223.537,43	9.838,67	259.272,80

Valore delle banane esportate ragguagliato a lire 80 il quintale

Anno 1931 (secondo semestre)	L.	934.364,00
» 1932	»	4.518.660,00
» 1933	»	9.023.305,60
» 1934 (gennaio-giugno)	»	6.265.494,40



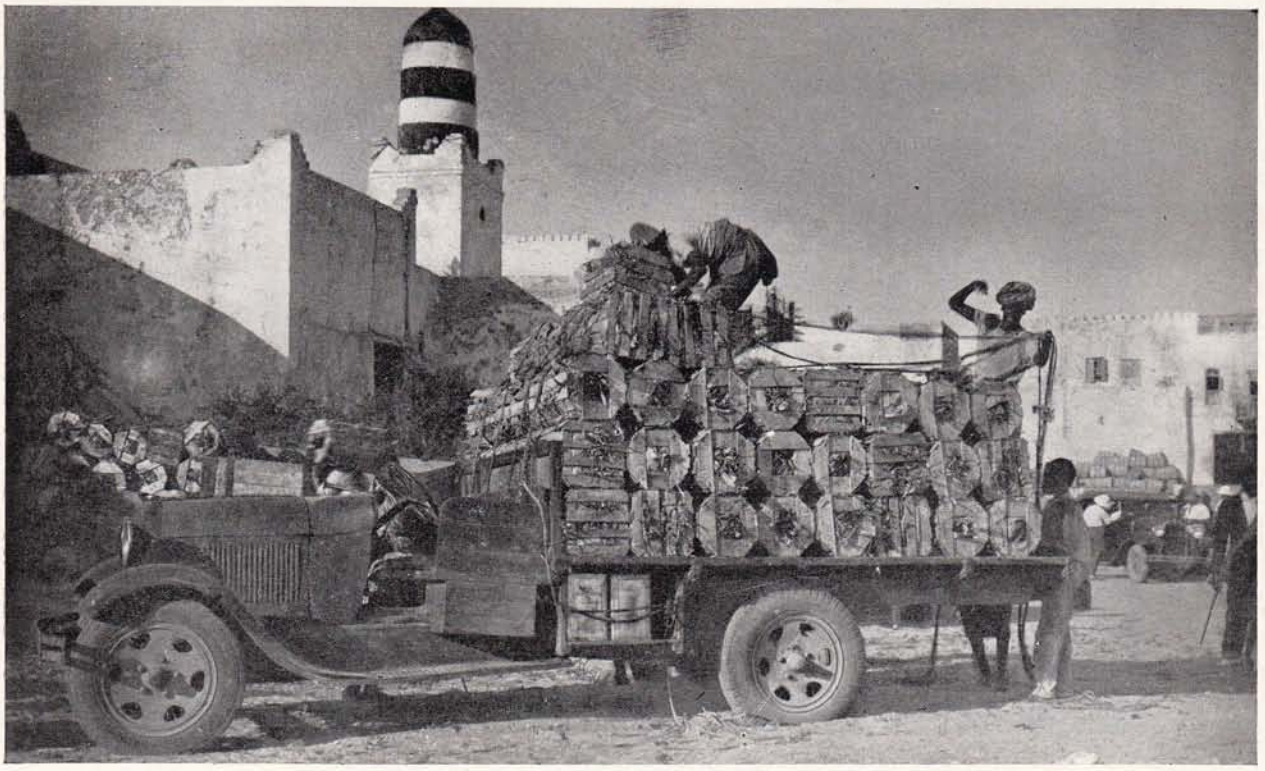
VISITA E CERNITA DELLE BANANE PRIMA DELL' IMBALLAGGIO



BANANE PRONTE PER L' IMBALLAGGIO



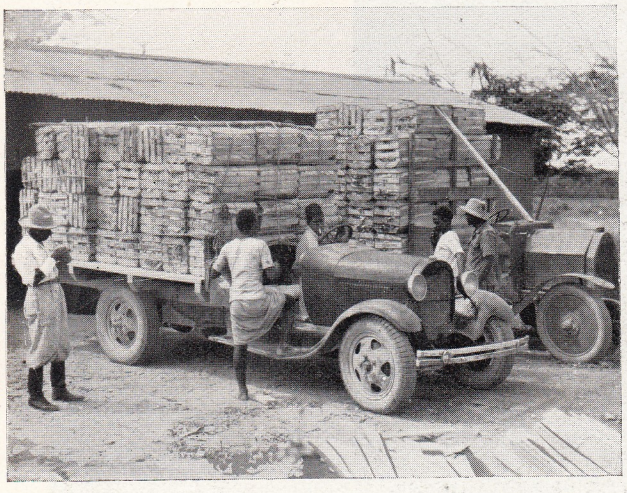
CASCHI DI BANANE IMBALLATE E PRONTE PER IL TRASPORTO



AUTOCARRI CON I CASCHI IMBALLATI PRONTI PER L'IMBARCO



AUTOCARRO IN CAMMINO DALLE CONCESSIONI ALL'IMBARCO



CASCHI DI BANANE IN ATTESA DEL TRASBORDO SUI BANANIERI



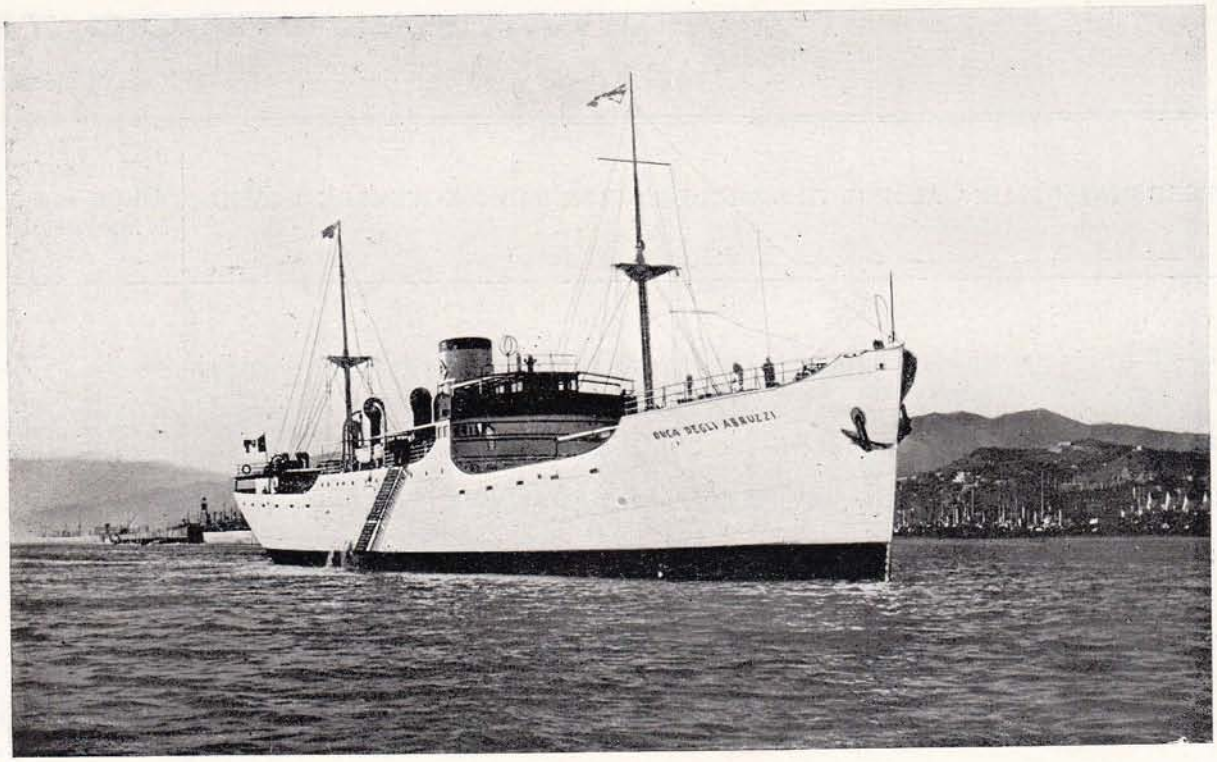
TRASPORTO DEI CASCHI DI BANANE IMBALLATI DAGLI AUTOCARRI ALLE MAONE



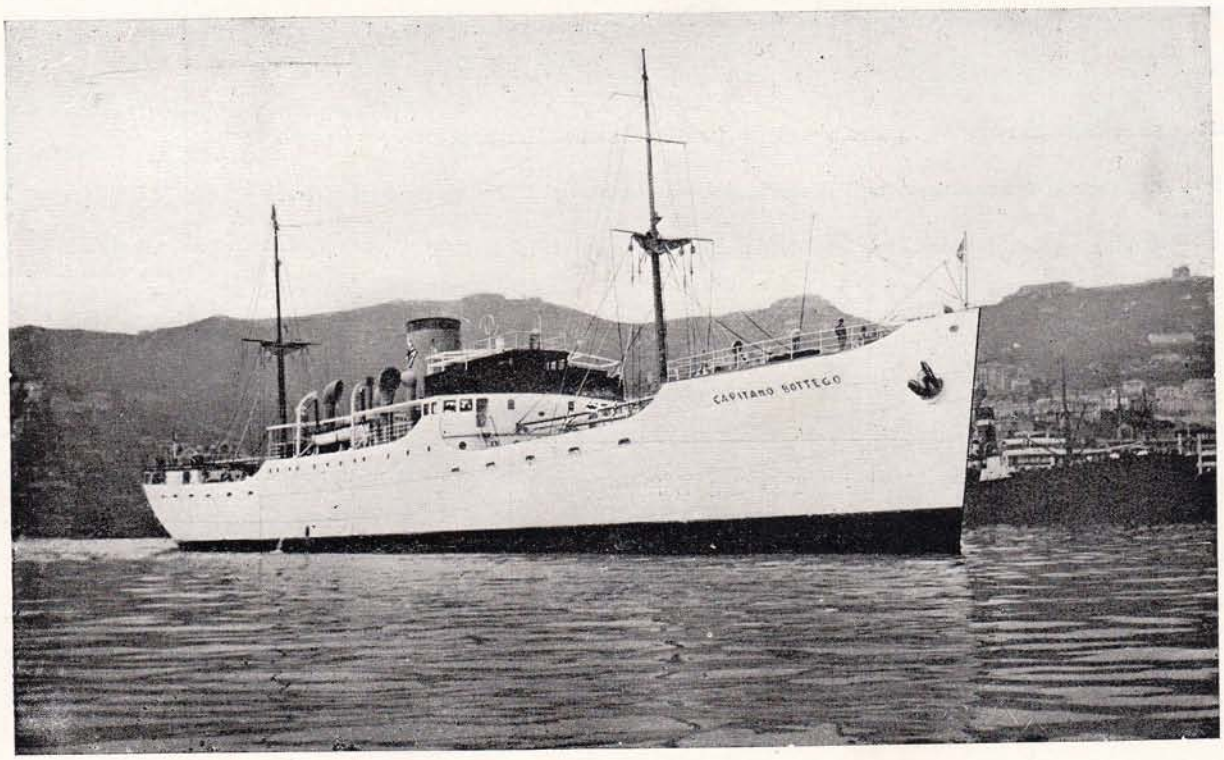
CARICO DEI CASCHI DI BANANE SULLE MAONE PER IL TRASPORTO SUL BANANIERO



UNA MAONA SOTTO BORDO



LA MOTONAVE BANANIERA « DUCA DEGLI ABRUZZI »



LA MOTONAVE BANANIERA « CAPITANO BOTTEGO»

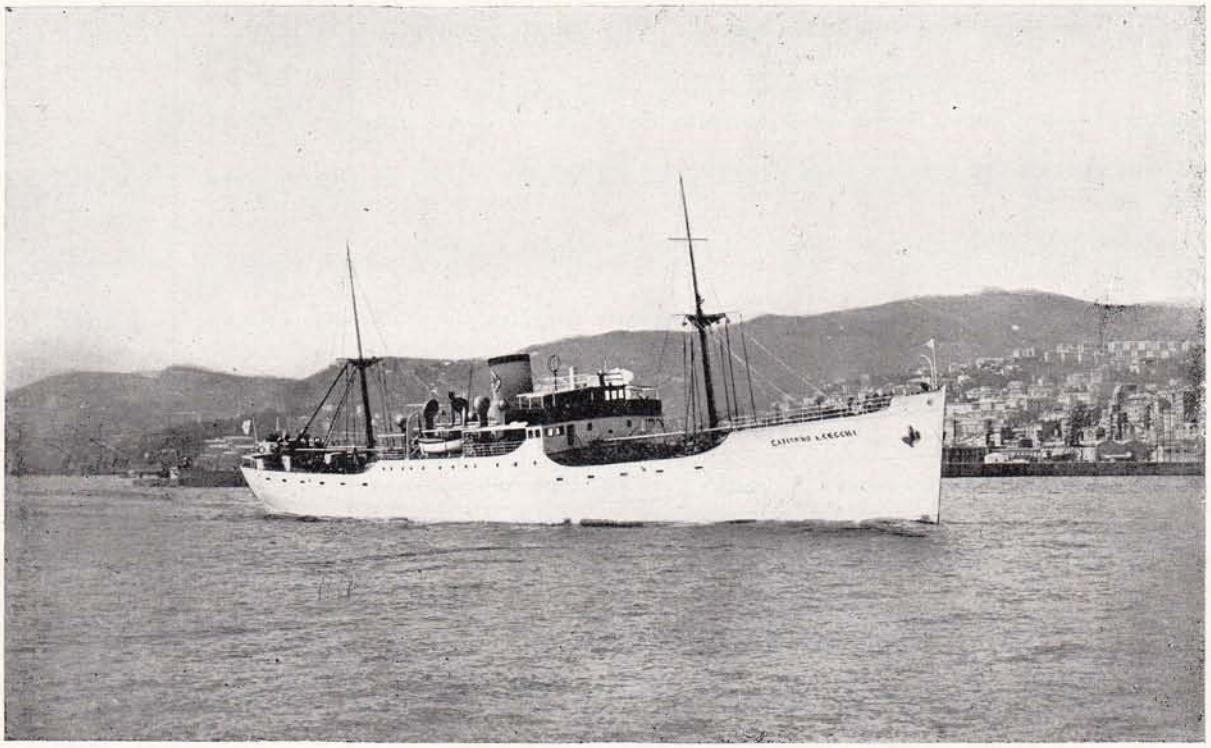
OPERE DI ORDINARIA AMMINISTRAZIONE ESEGUITE DAL 9 NOVEMBRE 1933-XII	Numero del personale indigeno	Importo Lire
1 — Distribuzione dell'acqua d'irrigazione alle aziende agricole del Comprensorio di Genale **ha. 20.000**, erogazioni **mc. 20** al minuto secondo	20	72.000
2 — Manutenzione di Km. 130 di argini di canali Demaniali	36	48.000
3 — Manutenzione di Km. 60 di argini dell'Uebi Scebeli	14	20.000
4 — Sorveglianza e manutenzione della diga di Genale e di 18 sbarramenti esistenti sui canali demaniali, sorveglianza e manovra di 136 prese d'acqua	20	80.000
5 — Installazione e manutenzione idrometri a Belet Uen, Balad, Audegle, Mallable, Genale, e Caitoi		3.000
6 — Sezioni del letto dell'Uebi Scebeli	10	1.000
7 — Ricognizioni dell'Uebi Scebeli	6	2.000
8 — Sorveglianza delle derivazioni indigene esistenti nella zona di Genale per l'irrigazione di circa 7000 ha.		
9 — Sorveglianza canali condominiali del Comprensorio di Genale		
10 — Assistenza strade e zone neutre esistenti fra le aziende agricole		
11 — Sorveglianza per Km. 5 circa del *farta* Uebi Gofca a Goluin		
12 — Assistenza costruzione prese d'acqua e ponti-sifoni nel Comprensorio di Genale .		
13 — Assistenza costruzioni canali e derivazioni indigene del Comprensorio di Genale .		
14 — Studio e relazione delle portate dell'Uebi Scebeli dal 1918 al 1932		
TOTALE	106	226.000

TOTALE	
UOMINI	LIRE
106	226.000
4241	619.830
4347	845.830

PER LE ACQUE PUBBLICHE

Novembre 1933-XII

OPERE STRAORDINARIE ESEGUITE IN ECONOMIA DAL 9 NOVEMBRE 1933-XII	Numero del personale	Importo Lire
1 — Demolizione scogli nella rada di Obbia		800
2 — Manutenzione paratoie della diga e sbarramenti posti sui canali Demaniali	20	4.530
3 — Sopraelevazione e ripristino argini a monte della Diga di Genale	250	16.000
4 — Costruzione muraglioni di difesa argini dell'Uebi Scebeli a valle della Diga di Genale	200	96.000
5 — Costruzione di un ponte sul canale Demaniale I° sec. a Genale	30	12.000
6 — Costruzione di un ponte sul canale Demaniale I° sec. a Caitoi	25	8.000
7 — Costruzione di uno sbarramento e di una presa d'acqua a tre derivazioni sul canale Demaniale II° sec.	30	9.800
8 — Costruzione argini a valle della Diga e prosciugamento bacini esistenti a mezzo di moto pompe	300	20.000
9 — Costruzione di un magazzino in blocchetti di cemento e legname alla diga di Genale	16	4.000
10 — Rilievo azienda agricola Buffo ha. 620		
11 — Costruzione di 4 capannoni in blocchetti per la scuola agricola del centro agrario di Genale	48	93.000
12 — Costruzione di un pozzo per il centro agrario di Genale con applicazione pompa a noria	15	10.000
13 — Costruzione di un locale ad uso doccie per la scuola agricola di Genale	14	5.000
14 — Costruzione di un pozzo per la scuola agricola di Genale	8	7.000
15 — Impianto di sollevamento dell'acqua con moto pompa per la scuola agricola di Genale	5	9.500
16 — Costruzione di una vasca serbatoio in cemento armato per la scuola agricola di Genale	12	7.500
17 — Costruzione di un locale ad uso cucina per la scuola agricola di Genale	18	24.000
18 — Costruzione di un locale ad uso doccie per 200 persone	20	18.000
19 — Ripristino del Canale Condominale Gattone-Angeleri	30	700
20 — Costruzione strada della V^a^ zona del Comprensorio	120	4.000
21 — Sistemazione soprapassaggio in zona di Genale	60	10.200
22 — Costruzione soletta in cemento armato sul canale V° sec.	30	9.800
23 — Spurghi canali Demaniali nell'esercizio finanziario 1934-35	3000	250.000
TOTALE	4241	619.830



LA MOTONAVE BANANIERA « CAPITANO CECCHI »

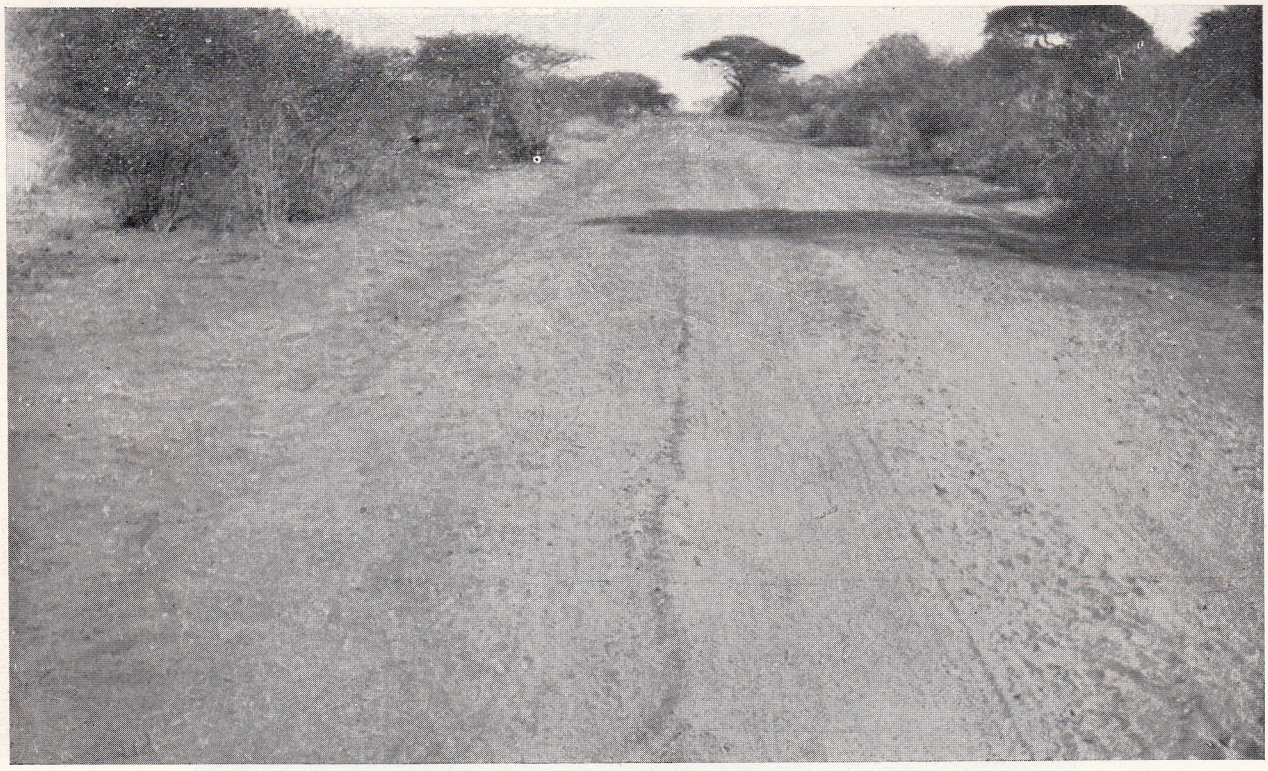
STRADE

STRADE



La Somalia ha una rete stradale di oltre 10.000 km., il doppio circa della rete stradale tripolitana; queste strade attraversano i più vari paesaggi: talvolta sulle rive del mare. talvolta in mezzo alla boscaglia fitta dalla quale emergono le acacie ombrellifere, talaltra nei boschi d'alto fusto, o tra le coltivazioni.

Dovunque, tranne in alcune località semimontuose del Mudugh, del Nogal e della Migiurtinia, le strade sòmale presentano lo stesso grave problema della manutenzione, sia nei periodi di secca, sia, ed anche più, nei periodi delle pioggie equatoriali, poichè all'infuori della strada Mogadiscio-Afgoi, della strada Vittorio d'Africa-Merca e di quelle interne dei maggiori centri, tutte le strade della Somalia sono a fondo naturale, e così



STRADA BUR HACABA-BAIDOA



STRADA PER MUSTAIL

dovranno rimanere per molto tempo ancora, poichè la grande scarsezza di pietra in tutta la Colonia, e le grandi distanze delle poche località dove scarsa pietra potrebbe trovarsi, dalla rete stradale, porterebbe la massicciatura a somme proibitive, o tali almeno, da non potersi certo prendere in considerazione sui bilanci di cui la Somalia può disporre.

Nei lunghi periodi di secca le strade divengono facilmente polverose, sabbiose, con solchi di carreggiate profonde che per chilometri e chilometri le renderebbero impraticabili se non vi fosse una continua manutenzione. Durante il periodo delle pioggie, invece, si trasformano in veri e propri pantani, quando non addirittura in canali o fiumi; e dopo le pioggie bisogna pazientemente e laboriosamente ricominciare a sistemarle, a rullarle e talvolta a tracciarle di nuovo.

Il Governo della Somalia ha perciò istituito una sezione speciale delle Opere Pubbliche (A.S.S.I. Azienda Stradale Somalia Italiana), sotto la direzione di un ingegnere, suddi-

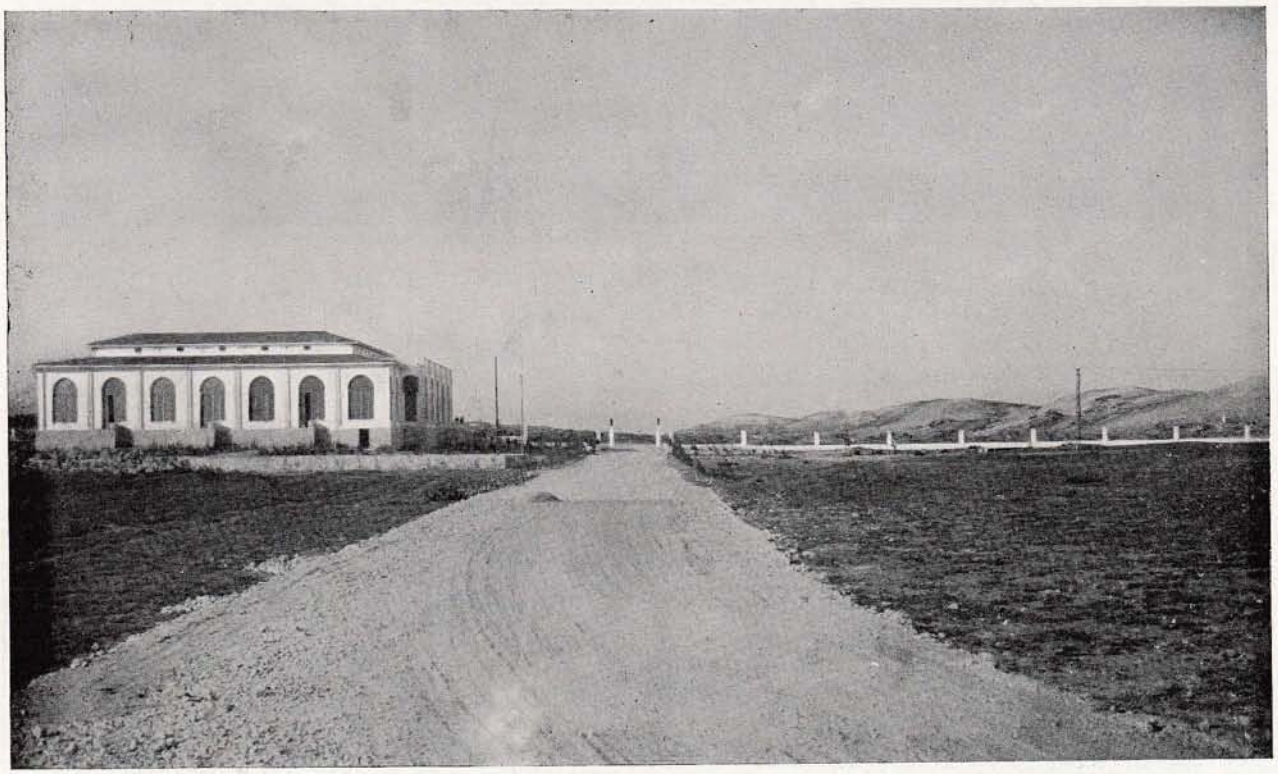
1. - *Opere in muratura costituenti l'ingresso dell'Aeroporto « E. Petrella »*.

Ingresso Aeroporto: Cinta in pilastri in muratura con balaustra in legno. - Ingresso: cancello in ferro, sormontato dalla scritta « Regia Aeronautica - Aeroporto « E. Petrella ».

2. - *Corpo di Guardia*: Consta di un locale di m. 3 × 3 circondato su tre lati da un porticato. - La costruzione è coperta con battuto alla tripolina.

5. - *Ampliamento campo di atterraggio*: Portato dalle dimensioni di m. 350 × 200 alle dimensioni di m. 920 × 760 × 900 × 580, completo di tutti i segnali d'atterraggio regolamentari, piazzola per bussole, cerchio e scritta centrale, linea di lancio in battuto di calce imbiancato a calce. - Al centro del nuovo campo esistevano vecchi ruderi della vecchia Hamar Ger Geb, insabbiati da dune. Si è effettuato un movimento di circa 280.000 metri cubi di terreno.

6. - *Palazzina alloggio Ufficiali e Circolo Ufficiali*: Superficie coperta mq 1140.



STRADA D'ACCESSO ALL'AERODROMO PETRELLA

3. - *Palazzina degli Uffici Comando Aviazione*: Edifici a piano rialzato, coperti con lastre ondulate di eternit, ad incavallature in legno. - Consta di 6 ambienti adibiti ad uffici. - Pavimento in cemento colorato. - Soffittature in perline di abete. - Ampi finestroni doppi.

4. - *Uffici Voli e Addestramento*: Costruzione in muratura, coperta in battuto alla tripolina. - Consta di 3 ambienti: 2 adibiti ad uffici, 1 ad infermeria.

7. - *Autorimessa*: Tale costruzione, di dimensioni proporzionate alla dotazione degli automezzi del Comando Aviazione della Somalia, è composta di un grande ambiente per ricovero automezzi ed avente il lato prospettico completamente aperto per la facile entrata ed uscita delle macchine. Il locale è completato da due ambienti per un piccolo magazzino e per un'officina del reparto. La copertura è in eternit e le pareti in pietrame grezzo e calce comune. Area coperta mq. 140.

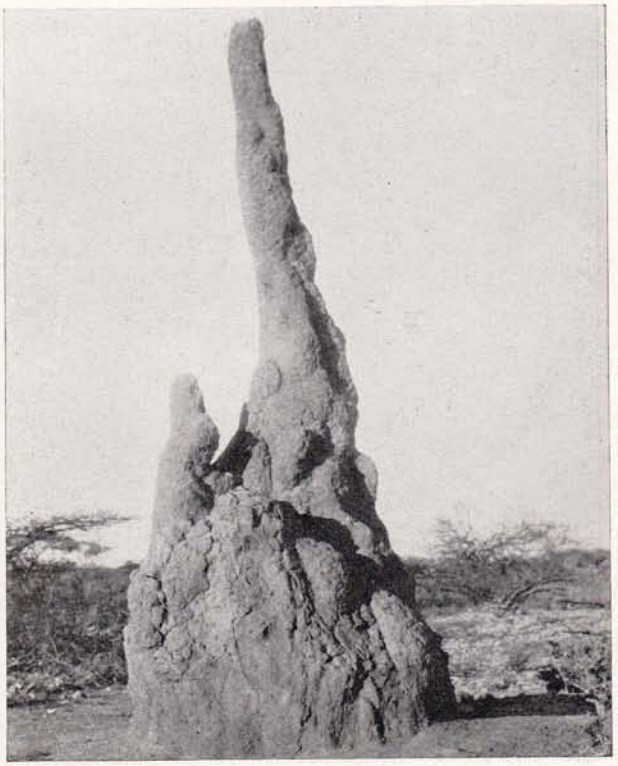


BOSCO DI PALME DUM PRESSO MUSTAIL

visa in gruppi militarizzati, ciascuno alle dipendenze di un capo gruppo, e destinata unicamente alla manutenzione della vasta rete stradale somala. (1)

L'Azienda dispone di tre gruppi Caterpillar con livellatori, erpici, ruspe, rimorchi. Il primo e il secondo gruppo servono per manutenzioni e rifacimenti completi di strade; il terzo per l'ordinaria manutenzione. I gruppi Caterpillar vengono fatti funzionare da personale indigeno sotto la direzione di assistenti metropolitani.

L'impiego di questi gruppi oltre a rendere



TERMITAIO SULLA STRADA FER FER-DUSA MAREB

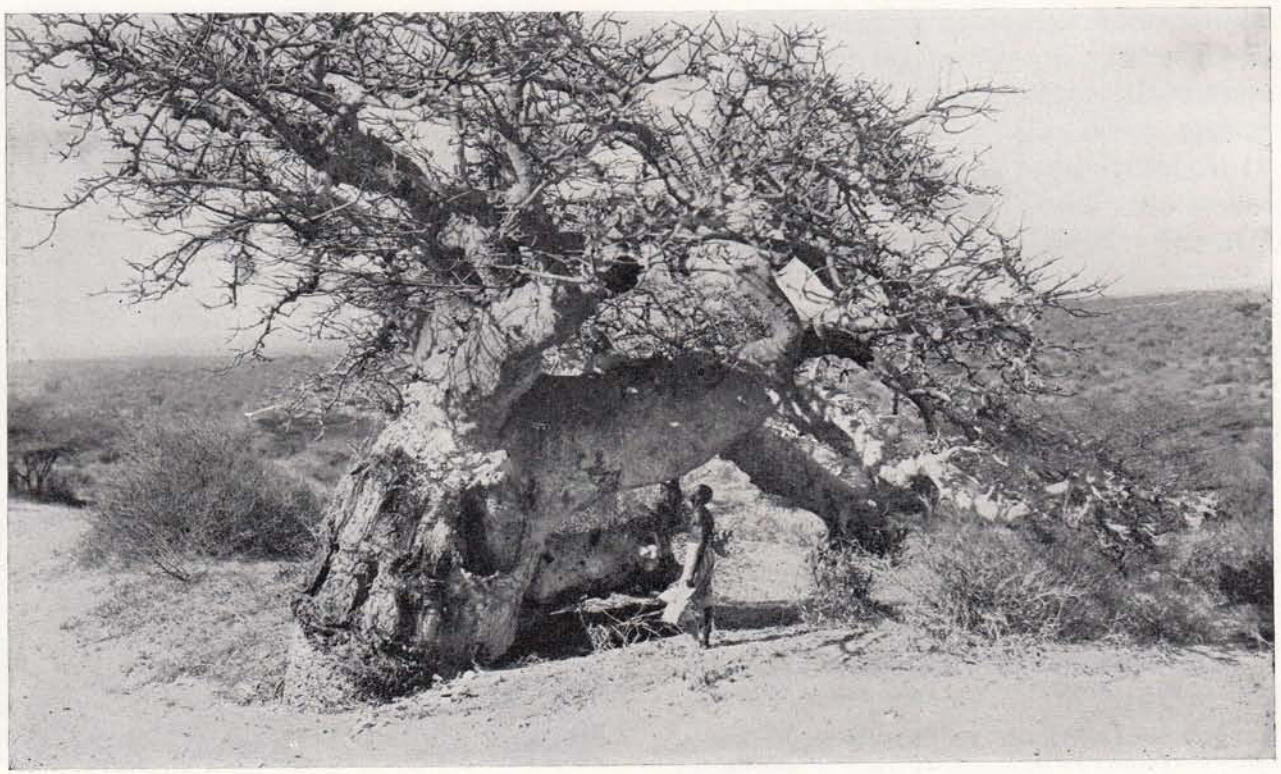
(1) L'Azienda Stradale è costituita da 480 indigeni, reclutati fra i migliori elementi; vi sono stati inclusi anche ex graduati che hanno prestato servizio nel R. C. T. C. quali capi gruppo e capi squadra.

A capo dell'Azienda, come si è detto, vi è un ingegnere, coadiuvato da un Geometra - 4 assistenti metropolitani - 1 contabile 1 cassiere.

Sono comprese nell'organico dell'Azienda alcune squadre volanti, per le rapide riparazioni, necessarie specialmente durante e dopo i periodi di pioggia, dotate di autocarri, 5 Fiat 621 e 3 Fiat 614, essendo 8 i Commissariati della Colonia.



STRADA ATTRAVERSO L'ISOLA DI ALESSANDRA



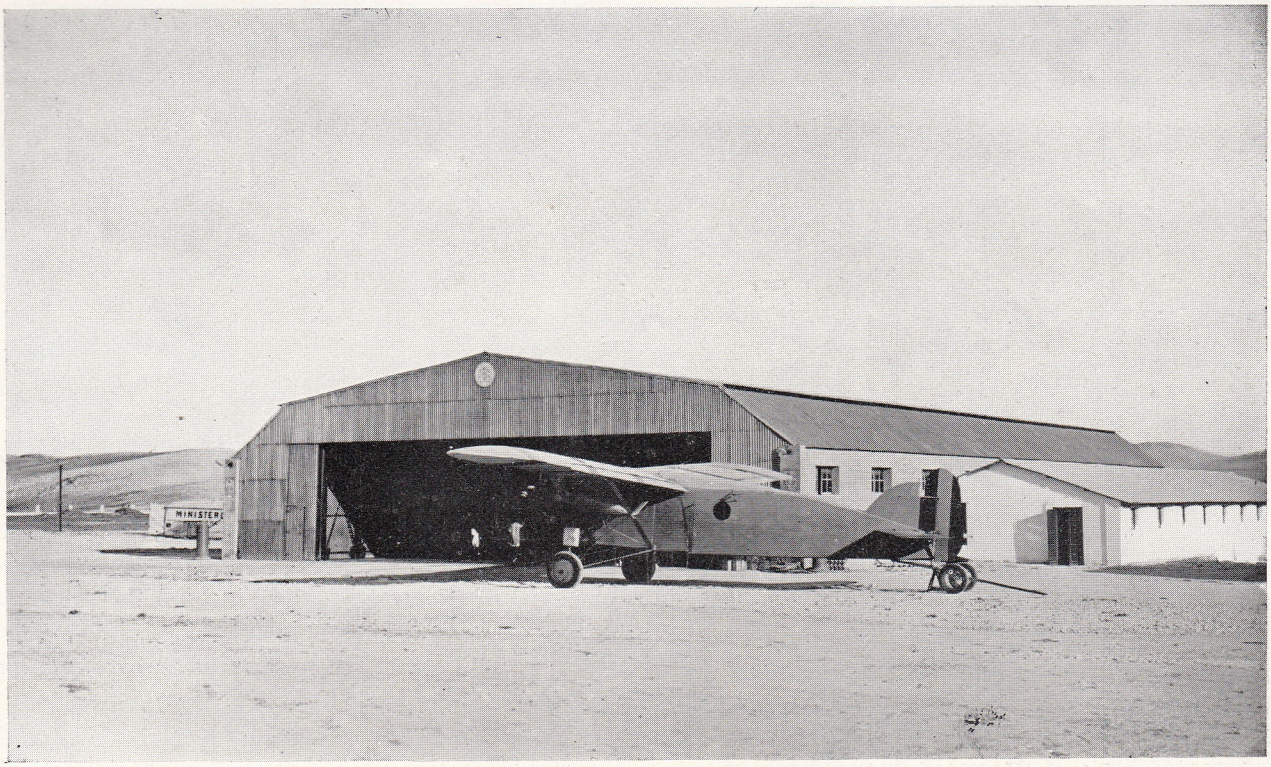
BAOBAB SULLA STRADA PER BURGAO



STRADA IN COSTRUZIONE IN MIGIURTINIA, VISTA DALL'AEROPLANO



STRADA MOGADISCIO-BALAD DURANTE I PERIODI DI SECCA, PRIMA DELLA SISTEMAZIONE



UNO DEGLI HANGAR E GLI ANNESSI MAGAZZINI



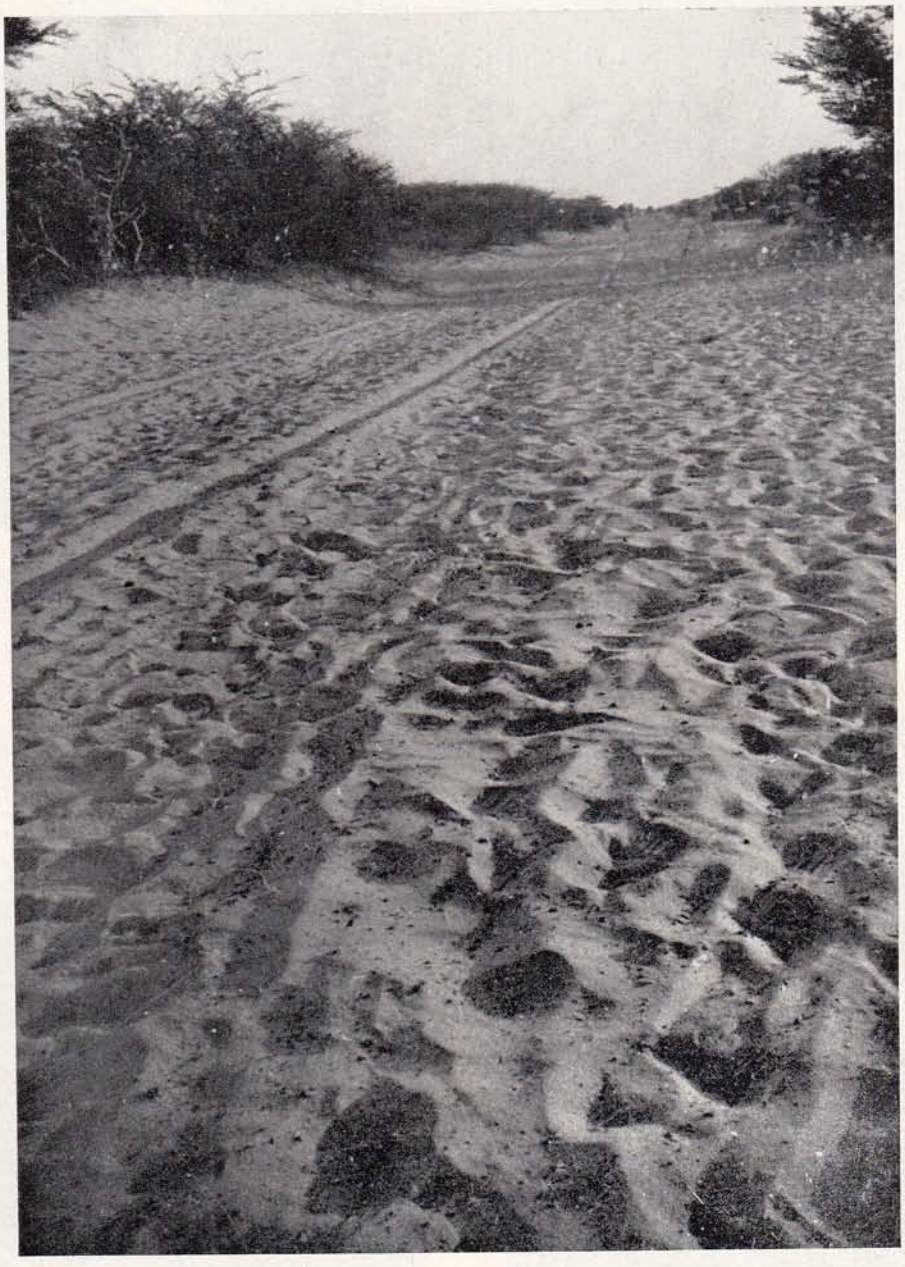
HANGAR PER LE RIPARAZIONI DEGLI APPARECCHI



BOVINI VERSO I POZZI SULLA STRADA DI GESIRA



POZZI LUNGO LA STRADA DI GESIRA



ASPETTI DELLE STRADE SOMALE PRIMA DELLA SISTEMAZIONE



« AUTOPATROL » IMPANTANATO DURANTE IL PERIODO DELLE PIOGGE



STRADA BUR HACABA-UANLE DURANTE IL PERIODO DELLE PIOGGE





ASPETTI VARI DELLE STRADE SOMALE DURANTE IL PERIODO DELLE PIOGGE

SERVIZI PUBBLICI



STRADA BELET UEN-TIGEGLÒ TRASFORMATA IN FIUME DURANTE IL PERIODO DELLE PIOGGIE

più speditive le riparazioni, consente ottime sistemazioni stradali e la possibilità di ottenere un fondo maggiormente consistente in modo da permettere, durante i periodi normali di pioggia, la minima sospensione del transito.



UNA SQUADRA DELL'« ASSI » TRA GOLUIN E MACAIDUMI



STRADA AUDEGLE-BUR HACABA ALLAGATA, PRIMA DELLA SISTEMAZIONE



SQUADRA DELL'ASSI AL LAVORO SULLA STRADA DI GOBUEN



TRATTRICI CON CATERPILLAR PER LA COSTRUZIONE DI UNA NUOVA STRADA



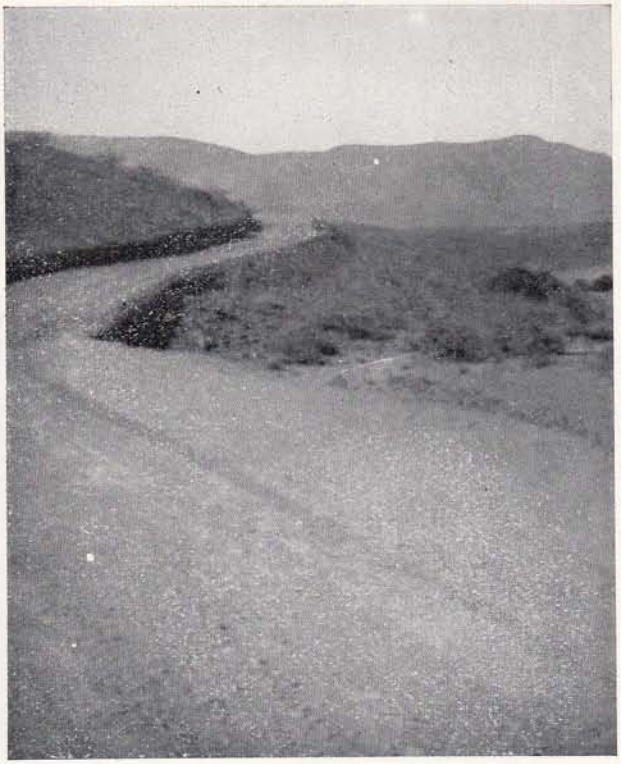
SISTEMAZIONE DI STRADE NEL COMPRENSORIO DI GENALE



STRADA AFGOI-BALAD DOPO LA SISTEMAZIONE



APERTURA DI UNA NUOVA STRADA
ATTRAVERSO LA BOSCAGLIA BASSA



STRADA GAROE - GARDÒ



STRADA GARDÒ - CARIM - BENDER CASSIM DOPO LA SISTEMAZIONE



FRANTOIO A MOTORE PER LA MASSICCIATURA
DELLA STRADA



VAGLIATURA DEL PIETRISCO



COSTRUZIONE DELLA NUOVA STRADA
VITTORIO D'AFRICA-MERCA



MASSICCIATURA DI UN TRONCO STRADALE
DELLA VITTORIO D'AFRICA-MERCA



LAVORI DI RIATTAMENTO DELL'OSPEDALE « G. DE MARTINO »

città, il quale permette, senza scomodo per i connazionali, che gli indigeni vi affluiscano direttamente dai loro villaggi.

Vi verranno sistemati cinque ambulatori ognuno dei quali doppio, l'uno cioè per i connazionali, l'altro per gli indigeni.

Gli ambulatori sono i seguenti:

1. - Ambulatorio chirurgico;
2. - Ambulatorio Medico;
3. - Ambulatorio dermosifilopatico;
4. - Ambulatorio odontoiatrico;
5. - Ambulatorio oculistico;

Gli ambulatori avranno annessi sala d'aspetto ed i servizi inerenti. Per permettere un lavoro più calmo e redditizio, nel piano superiore dello stabile verranno sistemati gli alloggi dei medici.

Ospedale principale « G. De Martino ». - Costruito quando per la Somalia non era ancora suonata la diana di un'èra nuova, non poteva avere speciali esigenze e rispondeva solo a quanto poteva occorrere dieci anni or sono.

Situato in posizione poco favorevole, battuto dai venti saturi di umidità, e soggetto a continue esigenze di manutenzione, comprometteva l'efficacia delle cure agli ammalati. Non pochi furono quelli che ricoverati per malaria od altro, venivano colpiti da artralgie reumatiche, quando non anche da bronco polmoniti.

Era composto esclusivamente di un padiglione per connazionali, suddiviso in corsia e camere; da un padiglilone per medicina indigeni uomini, da un padiglione per chirurgia uomini ed uno misto per medicina e chirurgia donne indigene.

Non quindi reparti per partorienti, non reparti di specializzazione, nè reparto per bambini.

Oltre all'insufficienza dei locali esisteva una non buona distribuzione dei vari servizi.

Un'unica camera per partorienti connazionali, era situata nello stesso padiglione della lavanderia, e con essa in comunicazione diretta.

Le cucine, nel pianterreno del fabbricato adibito per la Direzione di Sanità e per la Direzione dell'Ospedale, usufruivano di locali

	ESERCIZIO 1933-34		PERSONALE	
			METROPOLITANO	INDIGENO
1°	**Tronchi stradali ricostruiti con disboscamento-rifacimento degli allineamenti, cunette ecc.**			
	Goluin Brava	Km. 90	N. 3 assistenti	N. 532
	Gelib - Brava	» 85		
	Giumbo - Gelib	» 60		
	Chisimaio - Soia	» 12		
	Afmadù - Soia	» 15		
	Gobuen - Alessandra	» 10		
	Brava - Havai - Dinsor	» 5		
	Afgoi - Balad	» 41		
	Balad - Mahaddei	» 70		
	Bulo Burti - Villaggio Duca Abruzzi	» 120		
	Bulo Burti - Giglei	» 65		
	Belet Uen - Giglei	» 45		
	Uanle - Bur Hacaba	» 190		
	Rocca Littorio - Obbia	» 60		
2°	**Nuove strade costruite**			
	Direttissima Gherrouè - Gardò (fondo artificiale)	Km. 90	—	Eseguita con le bande armate di confine
	Strada Rocca Littorio – Obbia » »	» 5	N. 1 geometra N. 4 assistenti	N. 410
	Strada Baidoa - Uegit (fondo naturale)	» 90		
	Strada Radio Mogadiscio - Villaggio Arabo (fondo artificiale)	» 3		
	Strade urbane Mogadiscio » »	» 3		
	Strada Campo aviazione Mogadiscio - Km. 4 » »	» 1,900		
	Pista massicciata tratto tra Danane e Gondersce	» 8		
3°	**Grande Manutenzione stradale con n. 2 gruppi Caterpillar**			
	Afgoi - Balad - Ghersale		N. 2 assistenti	N. 50
	Mahaddei - Bulo Burti - Belet Uen			
	Afgoi - Uanle Uen			
	Uanle - Bur Hacaba			
	Afgoi Vittorio d'Africa			
	Strade Comprensorio di Genale			
4°	**Traghetti:**			
	Presi in consegna dall'impresa appaltatrice in data 13 marzo 1934 e provveduto alla ordinaria manutenzione ed al funzionamento.		—	N. 40

TUZIONE (1° Luglio 1933-XI)

ESERCIZIO 1934-35	PERSONALE	
	METROPOLITANO	INDIGENO
5° Nuove strade costruite		
Tronco stradale dal passaggio a livello (Km. 4) al Km. 8 sulla Mogadiscio-Afgoi (fondo artificiale) . . . . . Km. 4	N. 1 assistente	N. 350
Litoranea Meregh - Itala - (Uarscek - Mogadiscio)	—	N. 3000 concorso cabile
6° Lavori di sistemazione e riparazione		
Mogadiscio - Afgoi - con ricarico di pietrisco, rullatura con acqua e sistemazione curve, banchine ecc.	N. 3 assistenti	N. 456
Modun - Brava - Havai	N. 1 assistente	» 56
Modun - Gelib		» 201
Gelib - Margherita	N. 1 assistente	» 188
Audegle - Bur Hacaba		» 17
Oddur - Uegit		» 266
Baidoa - Lugh	N. 1 assistente	» 45
Ghersale - Mahaddei		» 19
Bulo Burti - Mahaddei		
Giglei - Belet Uen	N. 1 geometra	» 300
Danaiò - Goddere	N. 1 assistente	» 40
Strade di Migiurtinia		
7° Grande manutenzione stradale con 3 gruppi Caterpillar		
Afgoi - Uanle - Bur Hacaba		
Bur Hacaba - Baidoa		
Baidoa - Berdale - Lugh Ferrandi		
Baidoa - Abauez (Oddur)		
Audegle - Bur Hacaba	N. 2 assistenti	N. 80
Gelib - Margherita - Gobuen		
Gobuen - Ionte - Alessandra		
Goluin - Modun		
Comprensorio Genale		
8° Riparazione traghetti sul Giuba e sull'Uebi Scebeli		
Eseguite rappezzature-chiodature-verniciature-sostituzione cavi-ancoraggi ecc.	—	N. 40
9° Ponte in barche di Belet Uen		
Eseguite riparazioni concernenti rappezzatura barche, sostituzione cavi, nuovi ancoraggi, applicazione ferri sagomati per piano portante e verniciatura generale nonchè trasporto a Mustahil e relativa messa in opera		

GENIO MILITARE

ELENCO DEI LAVORI EDILI

ESEGUITI DAL R. CORPO TRUPPE COLONIALI

DAL 1° LUGLIO 1931 AL 1° GIUGNO 1934

ELENCO DEI LAVORI EDILI

ESEGUITI DAL REGIO CORPO TRUPPE COLONIALI DAL 1° LUGLIO 1931 AL 1° GIUGNO 1934

1. — PRESIDIO DI MOGADISCIO.

ESERCIZIO 1931-32.

Campo militare « Gen. A. Di Giorgio »:

Costruzione della palazzina alloggio per due ufficiali con famiglia
Importo L. 35.000 —

Costruzione di una cucina per la palazzina predetta Importo L. 1.550 —

Costruzione di una scuderia cavalli
Importo L. 27.000 —

Costruzione di un locale destinato ad infermeria uomini
Importo L. 27.000 —

Costruzione del magazzino e laboratorio della compagnia genio
Importo L. 29.000 —

Costruzione del campo ascari della terza compagnia del IV battaglione
Importo L. 31.531 —

Costruzione del deposito dura (comprende due silos) Importo L. 4.846 —

Sistemazione di una baracca destinata a mensa e circolo ufficiali.
Importo L. 13.000 —

Manutenzione immobili.
Importo L. 4.719 —

Costruzione di una palazzina alloggio per ufficiali celibi.
Importo L. 31.531 —

Forte « Cecchi »:

Costruzione dell'armeria
Importo L. 240.000 —

ESERCIZIO 1932-33.

Campo militare « Gen. A. Di Giorgio »:

Costruzione del campo della compagnia mezzi celeri. Importo L. 37.063 —

Costruzione del campo della compagnia genio Importo L. 61.190 —

Ampliamento del campo della compagnia deposito. Importo L. 17.600 —

Costruzione capannone foraggio.
Importo L. 15.600 —

Costruzione degli uffici comando delle compagnie seconda e terza del IV battaglione e di 2 tucul.
Importo L. 13.000 —

Riattamento magazzino della compagnia genio.
Importo L. 16.800 —

Sistemazione alloggi ufficiali del IV battaglione.
Importo L. 3.500 —

Miglioramenti al magazzino materiali vari.
Importo L. 2.200 —

Costruzione di un locale destinato a spaccio cooperativo.
Importo L. 2.200 —

Sistemazione tucul delle compagnie seconda e quarta del IV battaglione.
Importo L. 4.050 —

Costruzione del poligono di tiro.
Importo L. 5.800 —

Prolungamento della linea elettrica.
Importo L. 1.800 —

Impianto luce elettrica al campo del IV battaglione.
Importo L. 650 —

Costruzione di 32 tucul per il IV battaglione.
Importo L. 24.000 —

Costruzione del magazzino viveri, vestiario ed equipaggiamento.
Importo L. 67.000 —

Costruzione del magazzino materiali sanitari. Importo L. 61.000 —

Già nell'attuale zona del Lazzaretto, nel 1932-33 fu costruito il leprosario. Esso consta di due reparti, uno per donne ed uno per uomini, e dei servizi inerenti (cucine, ambulatorio, bagni ed uno studiolo per il sanitario).

Nel Lazzaretto è stata creata (1933-34), una stazione per disinfezioni con camera settica ed asettica, i camerini da utilizzarsi per bagni, quelli per la disinfezione del personale addetto.

Una stufa di metri 2,50 per metri 1,25 (misure interne), giunta or ora dall'Italia, verrà installata sul muro di divisione della camera asettica e settica.

Come fu detto sopra, il Lazzaretto ricoverava gli ammalati più eterogei, e conteneva anche il reparto ricovero delle prostitute.

Prospettata la possibilità della creazione di un reparto dermoceltico in zona più adeguata, per giungere intanto ad una allontanamento delle prostitute dalla zona infetti, sempre nel recinto del Lazzaretto ma isolato nel modo migliore e con una sistemazione provvisoria, sono state costruite due ampi *arisc* di metri 25 per 4,30. Detti *arisc* completamente recintati hanno annessi cucine, bagni e latrine.

Con ciò il Lazzaretto sta assumendo un carattere definitivo e una sistemazione adeguata, che verrà completata nei tempi successivi a secondo delle disponibilità finanziarie.

DEPOSITO CENTRALE MATERIALE SANITARIO

Il D.C.M.S. è stato iniziato nell'esercizio 1933-34. L'organizzazione nuova per la Somalia, basata sulle modalità dell'Ordinamento Sanitario per le Colonie, ha come scopo precipuo il rifornimento di medicinali e di materiale di medicazione alle varie unità Sanitarie, e la formazione del magazzino ai fini della mobilitazione. Al D.C.M.S. è affidato il rinnovamento del materiale chirurgico, degli apparecchi scientifici, del materiale di disinfezione, ecc. Esso ne cura il controllo, gli acquisti e le eventuali riparazioni.

Nell'esercizio 1933-34, per quanto non completamente sistemato per mancanza di locali ha provveduto al rifornimento delle unità sanitarie con oltre 1200 spedizioni.

Una notevole economia e un serio miglioramento nelle qualità di materiali si è verificata durante questo esercizio, mentre i







NUOVI REPARTI IN COSTRUZIONE NEL LAZZARETTO

Costruzione di 4 scuderie per quadrupedi del IV battaglione.

Importo L. 110.000 —

Completamento campo ascari delle compagnie prima e seconda del IV battaglione.

Importo L. 72.000 —

Costruzione caserma militari nazionali.

Importo L. 183.993,45

Forte « Cecchi »:

Ampliamento campo ascari della sezione servizi di artiglieria.

Importo L. 15.170 —

Sistemazione alloggio del comandante di artiglieria. Importo L. 4.000 —

Sistemazione alloggio dell'ufficiale al materiale di artiglieria.

Importo L. 7.400 —

Riparazioni alle coperture dei magazzini.

Importo L. 13.000 —

Riparazioni al pavimento dell'armeria.

Importo L. 2.300 —

Costruzione di un magazzino per materiali di artiglieria. Importo L. 83.535,35

Locali vari:

Sistemazione locali « Arco delle rondini » destinati al Tribunale militare.

Importo L. 10.000 —

Sistemazione e recinzione padiglioni « Generale De Vita » alloggi per sottufficiali.

Importo L. 25.000 —

Riparazioni ai padiglioni predetti.

Importo L. 8.000 —

Miglioramenti vari agli alloggi demaniali.

Importo L. 4.000 —

Sistemazione giardino e impianto di una elettro-pompa edificio Comando Truppe.

Importo L. 7.300 —

Lavori di minuto mantenimento.

Importo L. 10.000 —

Lavori di consolidamento e di grande manutenzione all'edificio del Comando Truppe.

Importo L. 42.000 —

ESERCIZIO 1933-34.

Campo militare « Gen. A. Di Giorgio »:

Costruzione dell'autorimessa dell'autoreparto.

Importo L. 414.267,70

Completamento dell'autorimessa predetta: pavimentazione in asfalto su massicciata di pietrame.

Importo L. 53.000 —

Completamento autorimessa predetta: fornitura e messa in opera di grondaie pluviali e tubi di convolgimento delle vasche.

Importo L. 50.000 —

Ampliamento infermeria quadrupedi.

Importo L. 6.400 —

Costruzione campo plotone comando IV battaglione.

Importo L. 20.000 —

Ampliamento campo ascari dell'autoreparto.

Importo L. 14.500 —

Ampliamento campo ascari della compagnia deposito.

Importo L. 15.500 —

Sistemazione del campo sportivo.

Importo L. 6.000 —

Costruzione tucul della fanfara.

Importo L. 4.000 —

Grande manutenzione tucul dell'autoreparto.

Importo L. 4.180 —

Rifacimento copertura 34 tucul della compagnia deposito.

Importo L. 18.000 —

Costruzione del muro di cinta alla sciamba della compagnia deposito.

ESERCIZIO 1933-34:

Costruzione della strada di accesso alle scuderie della compagnia deposito.

Costruzione di un abbeveratoio in cemento presso le scuderie della compagnia deposito.

Importo L. 1.633 —



IL NUOVO LAZZARETTO - VEDUTA D'INSIEME



UNO DEGLI OTTO POSTI DI MEDICAZIONE NEL COMPRENSORIO DI GENALE

quantitativi di medicinali e il materiale di medicazione forniti, ha superato di molto le precedenti annate.

Il D.C.M.S. troverà, anch'esso, fra non molto, completa sistemazione in magazzini appositamente attrezzati, sufficientemente ampi, e ben distribuiti per una giusta suddivisione dei vari materiali.

SCUOLA ALLIEVI INFERMIERI

La scuola fu istituita con Decreto Governatoriale, ed ebbe inizio nel luglio 1933, con il preciquo scopo di formare abili infermieri ed assistenti levatrici indigene pratiche, e di preparare infermieri pratici per carovane all'interno, e sorveglianti sanitari.

Vennero ammessi gli euro-africani, e i sudditi della colonia, a loro domanda e dopo accertamento di ottimi precedenti morali e politici, della necessaria attitudine fisica, e della conoscenza della lingua italiana.

Più di ottanta furono gli indigeni che domandarono di inscriversi; molti furono respinti per mancanza di uno dei requisiti necessari, altri abbandonarono il corso perchè riconosciuti inadatti.

Agli esami si presentarono ben 40 nuovi allievi infermieri, e dimostrarono di possedere un'ottima preparazione, solo 12 vennero respinti.

Sostennero gli esami altri 12 infermieri che avevano precedentemente prestato servizio; per questi il corso riuscì ancor più completo in quanto erano già dirozzati e poterono apprendere la loro arte con maggiore facilità.

I corsi, riguardanti l'igiene, la patologia locale, le malattie infettive, le nozioni più elementari di chirurgia, e di fisiologia e anatomia umana, furono suddivisi in teorici e pratici. Per la pratica gli allievi vennero destinati ai vari reparti.

BIBLIOTECA DELL'ISPETTORATO DI SANITÀ

Non esisteva in Somalia una biblioteca medico scientifica che permettesse ai sanitari di ritrovarvi quanto potesse loro occorrere per consultazioni.

Fu preventivata per l'esercizio 1933-34 la spesa di L. 30.000. Con acquisti per oltre 9000 lire si è potuto intanto iniziare la biblioteca fornendola delle opere e riviste più importanti.

Costruzione di una scuderia per la compagnia deposito.

Importo L. 55.000 —

Completamento infermeria uomini.

Importo L. 111.300.—

Forte « Cecchi »:

Costruzione campo della batteria autotrainata.

Importo L. 49.400 —

Trasformazione di una tettoia cannoni in magazzino per materiali di artiglieria.

Importo L. 18.150 —

Autorimessa per la batteria autotrainata.

Importo L. 92.176,30

Costruzione di un magazzino per materiali di mobilitazione.

Importo L. 79.634,30

2. — PRESIDIO DI BAIDOA.

ESERCIZIO 1931-32:

Ampliamento del campo del battaglione e della batteria.

Importo L. 16.200 —

Costruzione del muro perimetrale del campo.

Costruzione dell'ingresso principale del campo, con mura merlate e torrioni.

Rifinitura della cisterna per raccolta dell'acqua piovana per gli ufficiali e sottufficiali del presidio.

Inizio della costruzione delle scuderie del plotone comando del I battaglione.

Importo L. 3.800 —

ESERCIZIO 1932-33.

Ampliamento del campo « Bottego ».

Importo L. 10.000 —

Completamento della scuderia per il plotone comando del I battaglione.

Recinzione campo famiglie e costruzione strada fra il campo stesso e quello degli ascari.

Costruzione di un locale destinato a spaccio cooperativo.

Costruzione di tre pozzi nel letto del torrente Iscia.

Importo L. 3.950 —

Costruzione di una scuderia per i quadrupedi della prima batteria cammellata.

Inizio costruzione scuderia per i quadrupedi delle compagnie prima e terza del I battaglione.

ESERCIZIO 1933-34.

Ampliamento campo del primo gruppo tattico.

Importo L. 9.455 —

Costruzione di m. 1000 di strada a fondo artificiale, allacciante il campo « Bottego » alla ridotta « Molinari e Bongiovanni » e costruzione del ponte in muratura sul torrente Iscia.

Importo L. 600 —

Ultimazione dei tre pozzi costruiti nel letto del torrente Iscia.

Sistemazione del campo sportivo.

Lavori vari di sistemazione del campo « Bottego ».

Importo L. 1.550 —

Costruzione di condotti per la raccolta delle acque piovane.

Importo L. 2.050 —

3. — PRESIDIO DI BELET UEN.

ESERCIZIO 1931-32:

Costruzione di una palazzina destinata ad alloggio per 2 capitani.

Importo L. 45.000 —

Costruzione uffici comando e magazzini di due compagnie del II battaglione e della prima batteria cammellata.

Importo L. 8.600 —

Costruzione di due torrette ai lati del muro di cinta del campo « Generale G. Pantano ».

Importo L. 2.500 —

ESERCIZIO 1932-33.

Costruzione dell'ufficio comando e del magazzino della quarta compagnia del II battaglione.

Ampliamento campo del secondo gruppo tattico.

Importo L. 8.000 —

Costruzione di una moschea.

Importo L. 500 —

ESERCIZIO 1933-34:

Costruzione di un magazzino materiali vari.

Importo L. 4.000 —

Sistemazione ingresso del campo e costruzione corpo di guardia.

Importo L. 4.300 —

Ampliamento del campo della prima compagnia del II battaglione.

Importo L. 15.000 —

Costruzione di una cisterna per la raccolta dell'acqua piovana.

Importo L. 6.300 —

Costruzione di una cisterna e installazione di un aeromotore.

Importo L. 27.000 —

4. — PRESIDIO DI UEGIT

ESERCIZIO 1931-32:

Costruzione della palazzina alloggio del comandante del presidio.

Importo L. 33.140 —

Sistemazione della ridotta « Lombardi » e riparazioni varie.

Importo L. 8.715 —

Lavori di ordinaria manutenzione.

Importo L. 1.000 —

ESERCIZIO 1932-33:

Costruzione di una palazzina destinata a mensa e circolo ufficiali.

Importo L. 60.7000 —

Costruzione di 5 alloggi per ufficiali.

Costruzione dell'infermeria uomini.

Importo L. 28.260 —

Costruzione di 4 casette destinate ad uffici comando di compagnia e batteria.

Importo L. 26.000 —

Costruzione del magazzino di battaglione.

Importo L. 17.000 —

Costruzione di un locale di isolamento.

Risanamento pozzi.

Importo L. 4.000 —

Riparazioni varie e sistemazione degli uffici del comando di presidio e del battaglione

Importo L. 2.400 —

ESERCIZIO 1933-34:

Completamento infermeria uomini.

Importo L. 28.260 —

Maggiore spesa sostenuta per il completamento degli alloggi ufficiali.

Importo L. 1.800 —

Costruzione di 4 alloggi per ufficiali.

Importo L. 9.800 —

Ampliamento dei campi ascari.

Importo L. 9.410 —

Sistemazione ridotta «Tenente Lombardi».

Importo L. 6.315 —

5. — PRESIDIO DI LUGH FERRANDI.

ESERCIZIO 1931-32:

Riparazioni alla palazzina governatoriale, al campo ascari, alla ridotta ed agli alloggi ufficiali.

Importo L. 5.326 —

ESERCIZIO 1932-33:

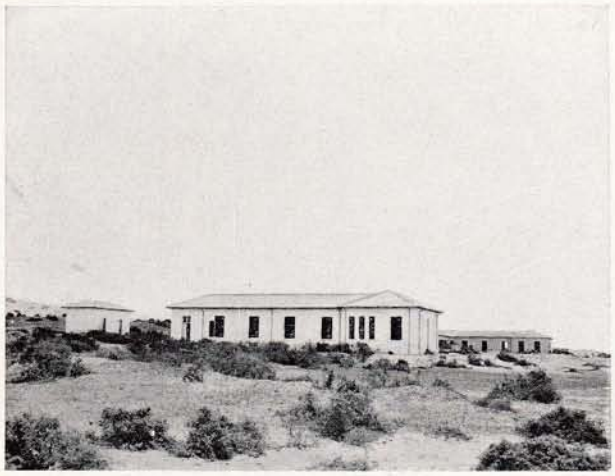
Lavori di riattamento alla palazzina governatoriale e ampliamento campo ascari.

Importo L. 5.500 —

ESERCIZIO 1933-34:

Lavori vari di restauro ed ampliamento campo ascari.

Importo L. 13.350 —



IL NUOVO OSPEDALE DI VITTORIO D'AFRICA IN COSTRUZIONE

CAMPAGNA ANTIVAIOLOSA
E CAROVANA SANITARIA

In quest'esercizio (1933-34) furono iniziate le carovane sanitarie aventi per scopo di percorrere le zone che sfuggono per la loro lontananza e per la mancanza di viabilità al controllo sanitario. Una prima carovana fu espletata nella zona di Bur Hacaba, Baidoa, Uanle. Una seconda si spingeva nel Doi, ed una terza percorreva tutta la sponda destra del Basso Uebi Scebeli. Quest'ultima più importante veniva a raggiungere zone infette di vaiolo; ivi attrezzava lazzaretti, campi di concentramento e spingeva ad oltranza la lotta contro il dilagare dell'epidemia. I risultati di queste carovane possono definirsi



senza alcuna iperbole, meravigliosi. Ad esse in gran parte devesi se l'epidemia assai violenta del vaiolo fu stroncata.

Dal marzo 1933 a tutt'oggi sono state iniettate circa un milione di dosi di vaccino antivaioloso. E' questa la prima ed unica vaccinazione che possa ritenersi completa, della popolazione sòmala.

COMPRENSORIO DI GENALE

Le condizioni sanitarie della zona, come fu detto sopra, non corrispondevano affatto alle necessità. Venne quindi affrontata in pieno nell'esercizio 1933-34 l'organizzazione del comprensorio. Il programma, assai vasto, in parte attuato ed in parte in corso di attuazione è il seguente:

Costruzione in muratura di un ambulatorio in Goluin, estremo limite attuale delle concessioni, destinandovisi in permanenza un sanitario. A Goluin fanno capo numerosissimi e popolatissimi villaggi che fino ad ora rimanevano fuor dalla sorveglianza del sanitario.

Costruzione in muratura di un ambulatorio a Genale in sostituzione del vecchio *bungalow*.

Costruzione in muratura di altri sette ambulatori, sparsi in mezzo alle varie concessioni. Detti ambulatori, arredati con lettini per visita, armadi, tavoli, sedie ecc. e di tutto lo occorrente per le prestazioni di pronto soccorso, sono affidati ad infermieri provetti. Il sanitario giornalmente, e ad ore fisse, si porta negli ambulatori di sua giurisdizione.

Costruzione dell'Ospedale di Vittorio d'Africa. A quest'Ospedale faranno capo tutti gli ammalati bisognosi di ricovero dalle concessioni e dalle zone limitrofe. E a tale scopo, approfittando della Decauville che si dirama fra concessione e concessione, si sono costruiti due carrelli-ambulanza, che raccoglieranno giornalmente gli ammalati e li porteranno all'Ospedale di Vittorio d'Africa.

Ivi, oltre alle consuete cure mediche, si effettueranno cure speciali per malarici, luetici, e si avrà un reparto attrezzato per le indigene partorienti.

A completamento del servizio di ambulanza su carrelli si sta attrezzando un'auto-

6. — PRESIDIO DI AFGOI.

ESERCIZIO 1931-32:

Lavoro di disboscamento adiacenze polveriera « Generale Villani ».
Importo L. 8.000 —

Riparazione di una tettoia.
Importo L. 1.500 —

Costruzione di un capannone per ricovero bombe a gas dell'aviazione.

Costruzione di due capannoni per ricovero munizioni.
Importo L. 190.418,50

Costruzione di un capannone per ricovero detonanti dell'aviazione.

Costruzione di un alloggio per sottufficiali.
Importo L. 129.713,22

ESERCIZIO 1932-33:

Sistemazione della decauville.
Importo L. 9.500 —

Completamento lavori a tre capannoni per ricovero munizioni ed esplosivi.
Importo L. 42.710 —

Costruzione di un capannone per ricovero esplosivi.
Importo L. 98.695,10

Sistemazione di alcuni capannoni.
Importo L. 24.420 —

ESERCIZIO 1933-34:

Riparazione ai capannoni n. 11 e 12.
Importo L. 2.000 —

Costruzione di tre cisterne e tubatura per il trasporto dell'acqua dalla cisterna del chilometro 24 della ferrovia al campo della compagnia cannonieri.
Importo L. 64.273,50

Costruzione di due capannoni ricovero munizioni.
Importo L. 184.359 90

Costruzione alloggio ufficiali e ufficio comando della compagnia cannonieri.
Importo L. 65.000 —

7. — PRESIDIO DI MAHADDEI UEN.

ESERCIZIO 1931-32:

Riparazioni magazzino munizioni, campo ascari della seconda compagnia del IV battaglione e della compagnia cannonieri.
Importo L. 12.196 —

8. — PRESIDIO DI SCUSCIUBAN

ESERCIZIO 1933-34:

Lavori di prima necessità tendenti a rimettere in efficienza i locali del vecchio campo.
Importo L. 9.845,65

RIEPILOGO GENERALE

DELLE SPESE SOSTENUTE DAL REGIO CORPO PER I LAVORI ESEGUITI DAL 1° LUGLIO 1931-IX AL GIUGNO 1934-XII:

Esercizio finanziario 1931-32
L. 938.185,72

Esercizio finanziario 1932-33
L. 1.286.186,80

Esercizio finanziario 1933-34
(fino al 1° giugno) L. 1.527.650,35

Totale . . . L. 3.752.022,87

PRESIDIO DI MOGADISCIO



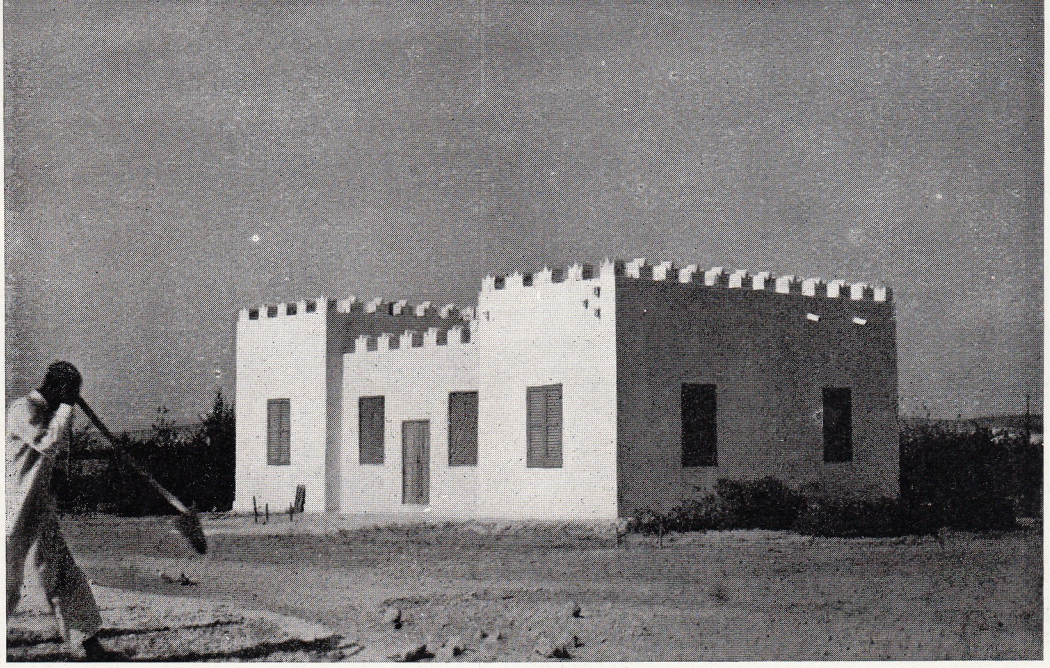
PARTICOLARE DEL CAMPO MILITARE DI HAMMAR GEB-GEB



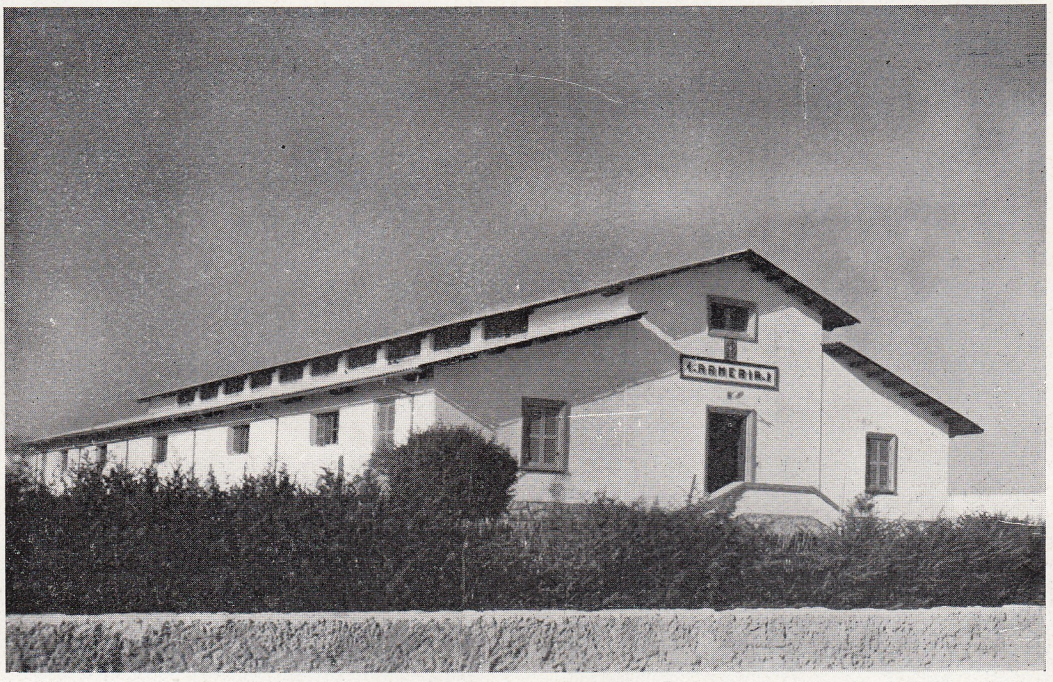
PALAZZINA DI DODICI VANI PER ABITAZIONE DI UFFICIALI



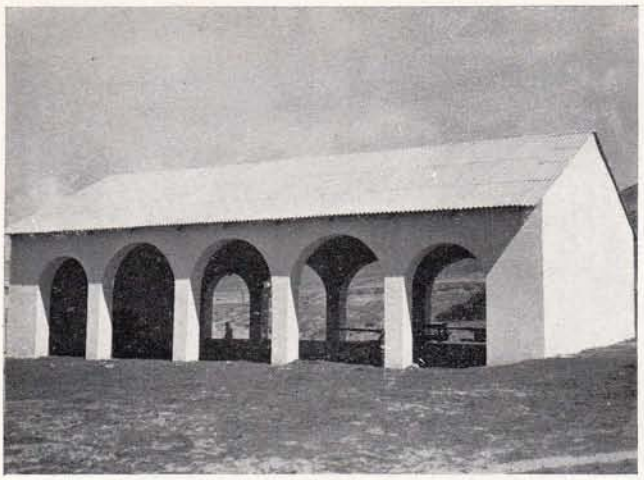
TIPO DI PALAZZINA PER UFFICIALE AMMOGLIATO



ALLOGGIO PER UFFICIALI CELIBI



ARMERIA PER LA SISTEMAZIONE DI 15.000 SERIE DI ARMAMENTO



CAPANNONI IN MURATURA PER FORAGGIO



MAGAZZINO VIVERI ED EQUIPAGGIAMENTO



MAGAZZINO MATERIALI SANITARI



COMPLETAMENTO CAMPO ASCARI DEL IV BATTAGLIONE



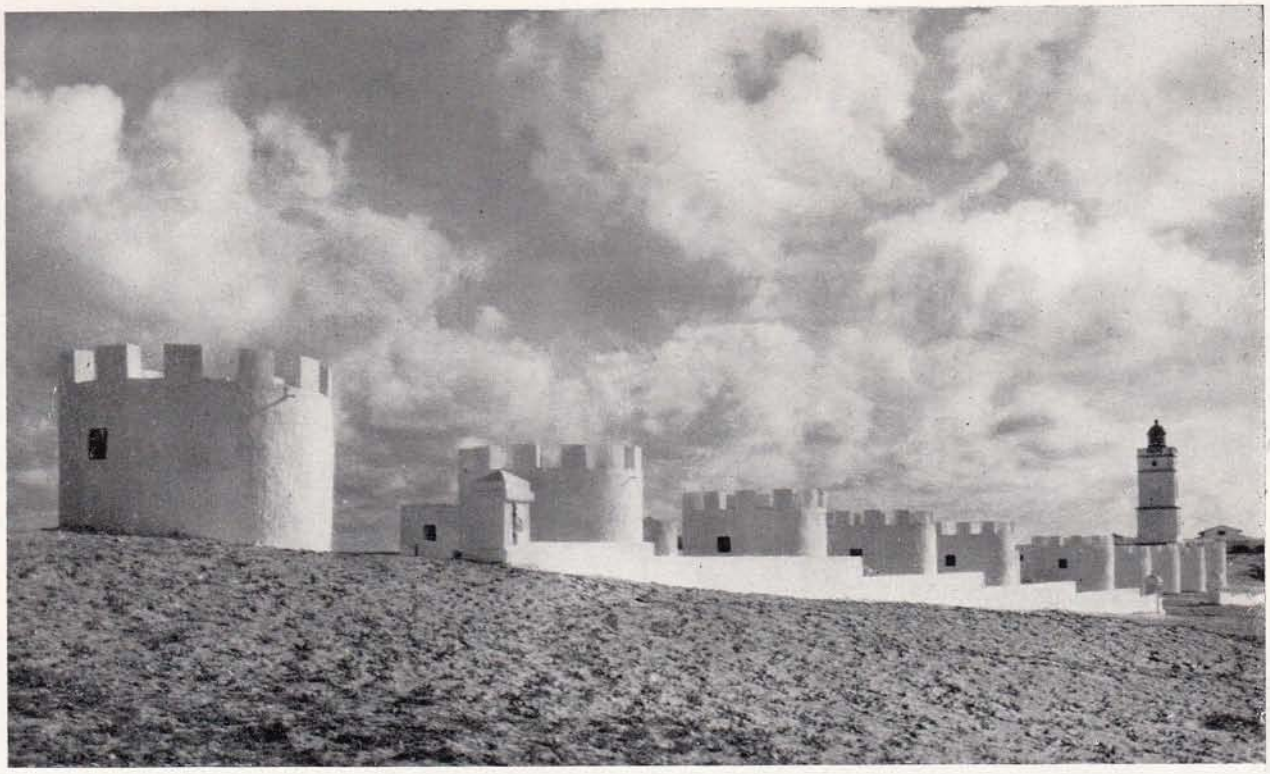
CASERMA PER MILITARI NAZIONALI



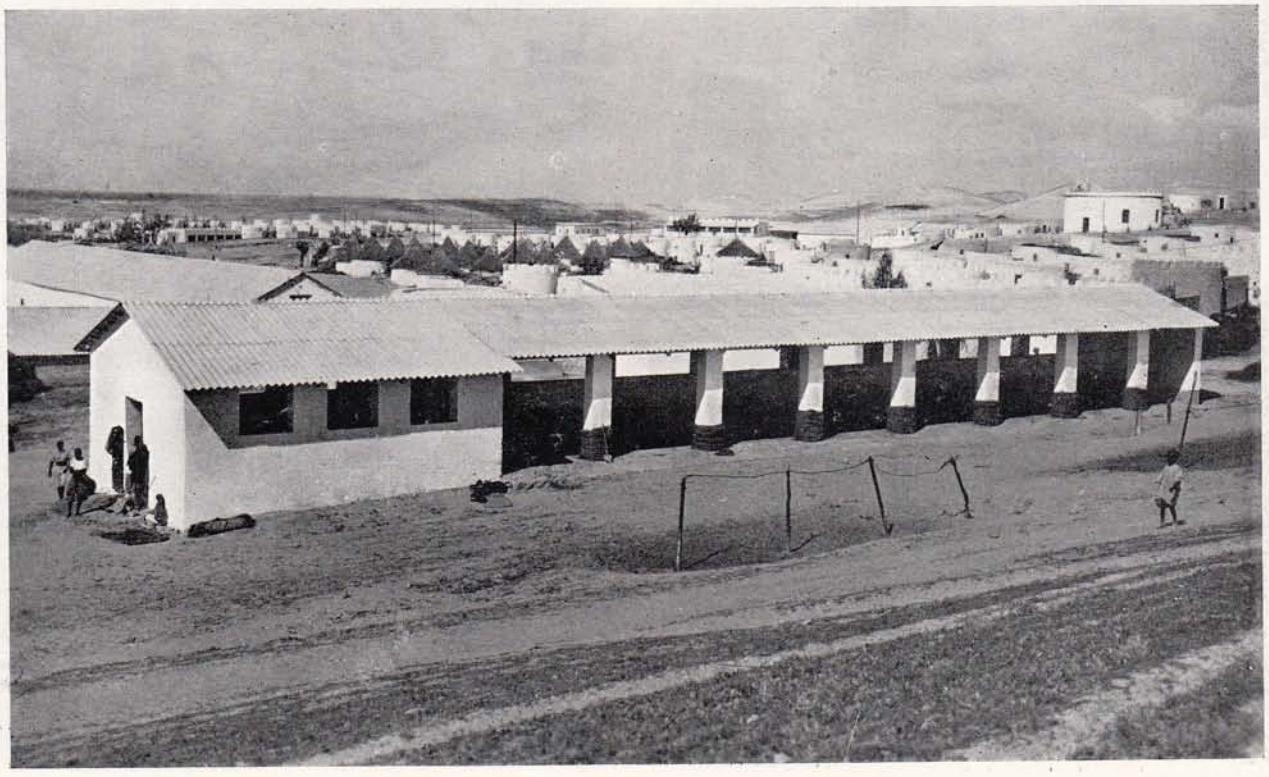
CORTILE DELLA CASERMA

INDIGENI

OSPEDALI E INFERMERIE	Infermi ricoverati						Giornate di degenza					
	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
1° Semestre 1931-32												
Ospedale « G. De Martino »	240	325	287	295	315	326	6840	7267	7325	6989	7148	7456
» Chisimaio	35	39	44	39	46	36	473	558	675	633	576	671
» Villabruzzi	82	113	122	130	129	104	1030	1412	1557	1455	1338	1342
Reparto Dermoceltico Infettivo	62	78	71	81	75	99	1371	1456	1479	1590	1409	2027
Afgoi	21	24	33	28	19	17	404	434	419	494	350	312
Alula	17	13	10	15	12	14	265	200	165	197	171	204
Baidoa	29	36	33	38	44	48	445	567	489	635	795	840
Bardera	10	12	9	14	18	15	449	389	219	547	653	576
Bender Cassim	5	8	10	12	9	5	158	253	247	429	235	319
Belet Uen	23	22	18	23	17	13	371	255	325	345	234	227
Brava	18	11	25	12	14	19	168	172	247	150	169	229
Bulo Burti	15	30	20	19	18	25	216	270	222	175	387	398
Dante	12	18	42	46	39	35	229	316	374	347	376	429
Genale	108	95	104	90	47	68	1488	1669	1964	1818	906	1260
Lugh Ferrandi	24	19	20	15	24	17	260	249	208	198	181	177
Gelib	27	27	25	35	38	42	319	342	239	331	395	495
Gelib (Lebbrosario)	103	114	118	127	127	127	3257	3338	3373	3754	3735	3735
Oddur	32	34	38	19	35	17	425	416	438	278	652	696
Merca	50	53	66	57	56	48	698	794	794	773	630	667



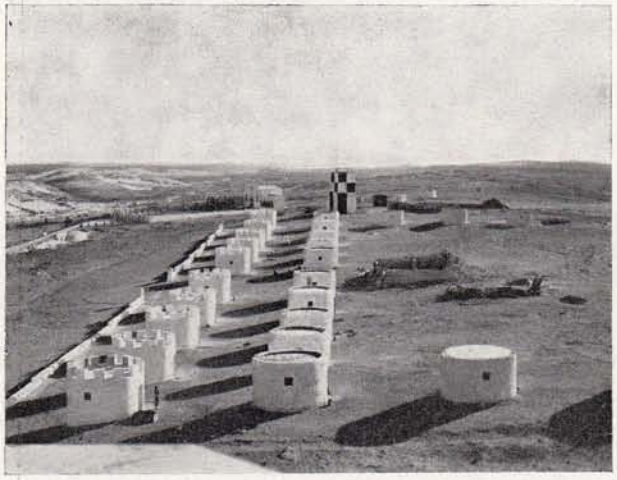
CAMPO ASCARI DELLA SEZIONE SERVIZI DELL'ARTIGLIERIA



SCUDERIE DELLA COMPAGNIA DEPOSITO



INFERMERIA QUADRUPEDI



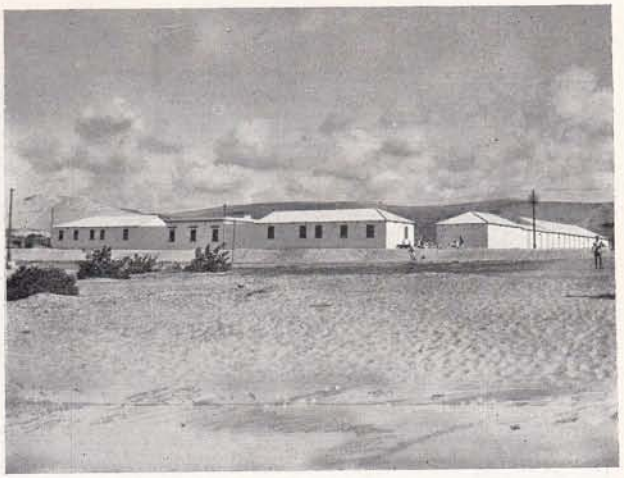
AMPLIAMENTO DEL CAMPO ASCARI DELLA SEZIONE
SERVIZI DI ARTIGLIERIA



CAPANNONE PER BOMBE D'AEREOPLANO
(POLVERIERA GENERALE VILLANI – AFGOI)

INDIGENI

OSPEDALI E INFERMERIE	Infermi ricoverati						Giornate di degenza					
	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
I° Semestre 1932-33												
Ospedale « G. De Martino »	175	184	197	168	175	185	4972	5168	5276	4895	4987	5032
» Chisimaio	30	31	38	28	19	22	867	812	910	967	862	575
» Villabruzzi	129	168	172	118	151	176	1317	1147	1371	1437	1568	1622
Reparto Dermoceltico Infettivo	109	108	124	105	127	132	1640	1931	2016	1931	2192	2566
Afgoi	19	22	31	32	30	38	356	595	516	607	529	589
Alula	15	14	14	18	12	9	294	268	185	327	276	81
Baidoa	56	40	49	39	51	42	977	669	712	826	839	928
Bardera	13	12	11	11	23	21	458	435	331	379	467	395
Bender Cassim	6	3	7	7	7	8	112	93	131	61	76	108
Belet Uen	14	11	15	17	16	27	194	176	208	179	185	236
Brava	14	10	15	9	20	9	224	122	165	178	208	65
Bulo Burti	13	23	14	14	24	24	179	216	336	284	343	299
Dante	26	12	16	17	23	32	517	340	224	325	409	434
Gelib	22	31	30	27	17	22	755	773	969	883	626	752
Gelib (Lebbrosario)	158	154	156	154	128	156	4943	4867	4973	4745	3951	4801
Genale	68	65	59	55	61	63	1346	1127	1457	987	998	1010
Lugh Ferrandi	22	16	17	15	11	14	191	159	196	232	178	198
Merca	70	59	53	56	59	65	1034	961	768	814	783	919
Oddur	49	51	51	62	60	59	598	611	621	684	532	669



COSTRUZIONE DELL'AUTORIMESSA PER L'AUTOREPARTO



PARTICOLARI DELLA RIMESSA DELL'AUTOPARCO



AUTORIMESSA PER MEZZI CELERI



MAGAZZINO E LABORATORIO DEL GENIO



AUTORIMESSA PER LA BATTERIA AUTOTRAINATA



MAGAZZINO PER RICOVERO MATERIALI D'ARTIGLIERIA



UFFICIO DEL COMANDO DELLA COMPAGNIA GENIO



SISTEMAZIONE E RECINSIONE PER ALLOGGI SOTTUFFICIALI

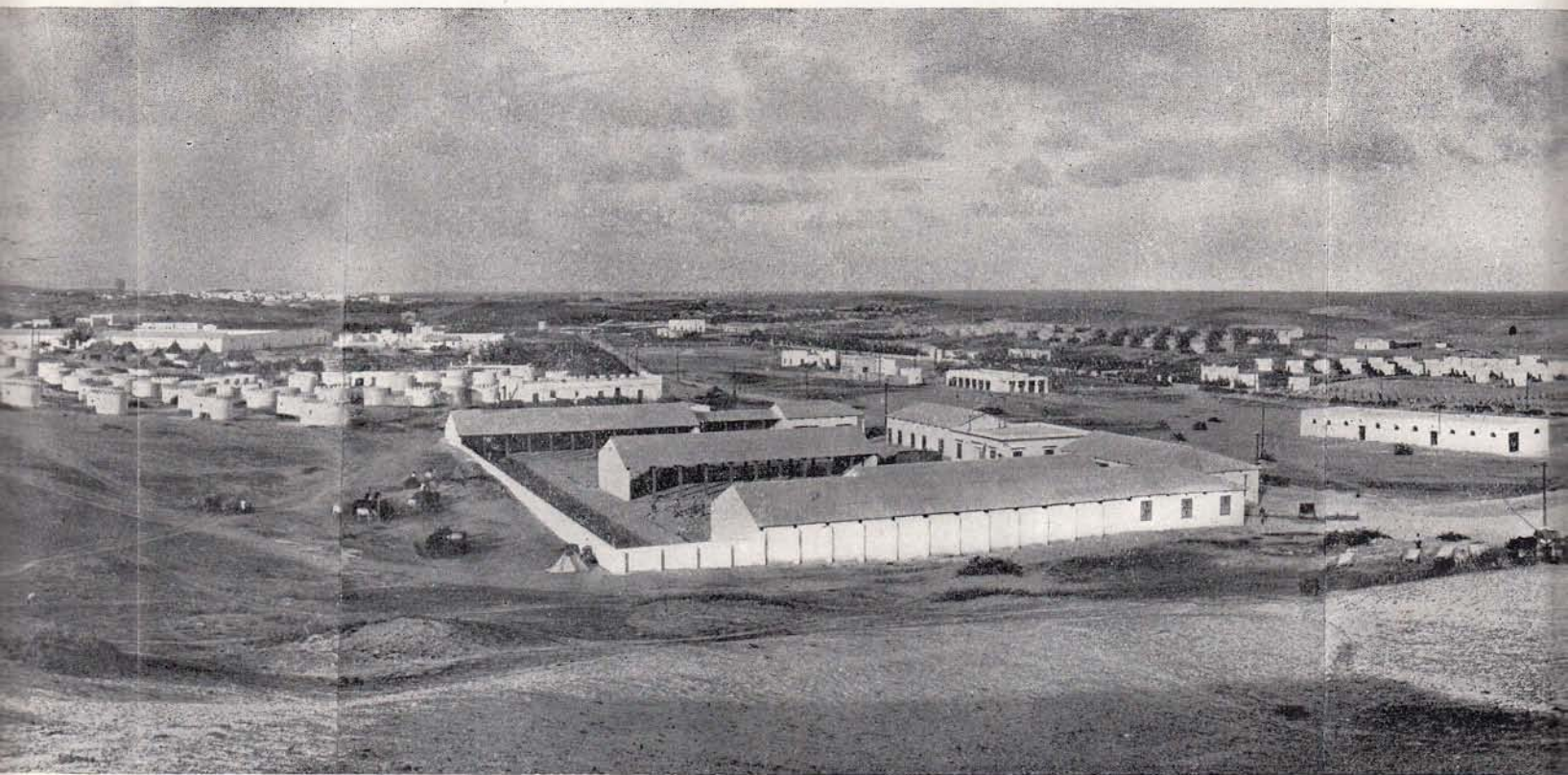


PARTICOLARI DELLA COSTRUZIONE PER L'AUTORIMESSA



PALAZZINA DEL COMANDO DELLA III COMPAGNIA





VEDUTA GENERALE DEL



LE DEL CAMPO DI AMAR GEB-GEB

La principale attività della Regia Marina in Somalia si sviluppa, prescindendo da studi di carattere militare, nell'esercizio dei servizi Radiotelegrafici e dei Fari e Segnalamenti Marittimi.

La rete radiotelegrafica della Colonia è attualmente costituita da ventisei stazioni R.T. delle quali le dieci stazioni costiere sotto indicate disimpegnano, oltre al servizio per le comunicazioni interne della Colonia, anche servizio navale. Tali stazioni sono: Bender Kassim, Alula, Crispi, Dante, Obbia, Itala, Mogadiscio, Merca, Brava, Chisimaio.

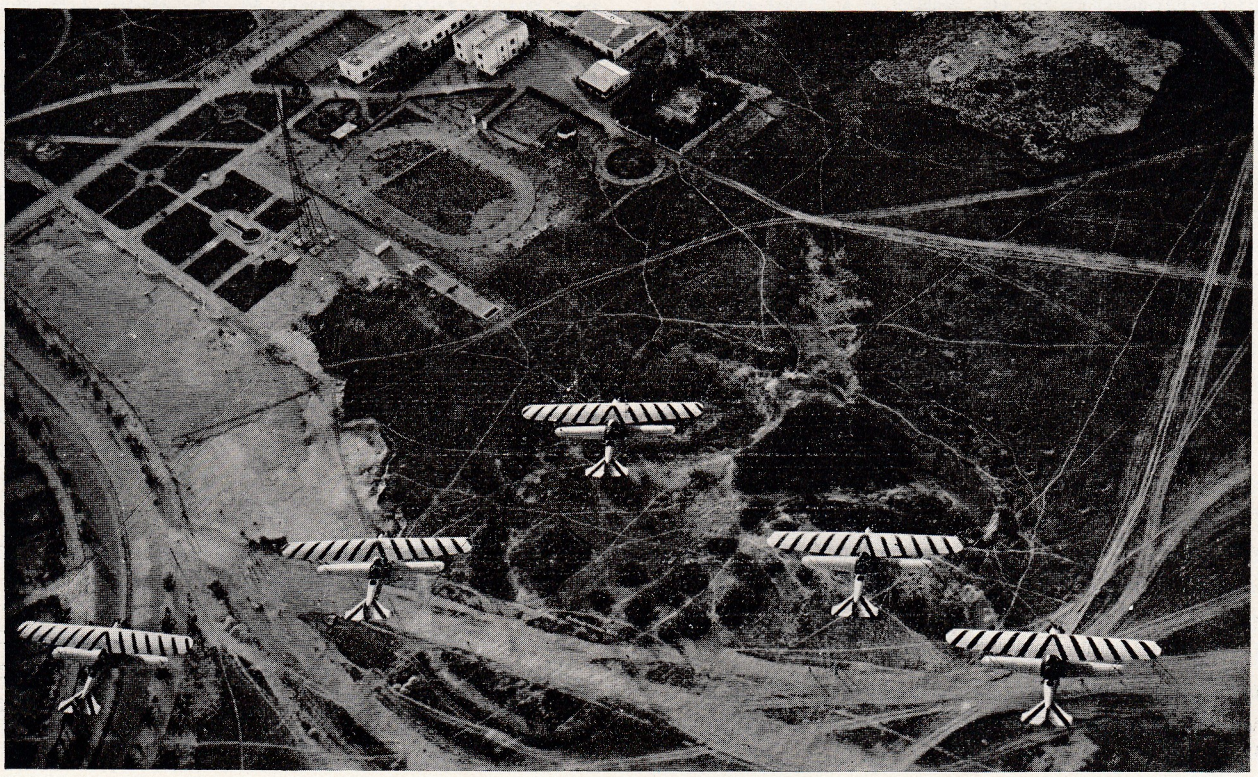
Le seguenti stazioni fisse dell'interno: Eil, Rocca Littorio, El Bur, Belet Uen, Bulo Burti, Villaggio Duca degli Abruzzi, Oddur, Baidoa, Lugh, Bardera, Alessandra, Afmadù, disimpegnano servizio interno nella Colonia.

Le autoradio di Mustail, Gheroe, Goddere e Galadi disimpegnano servizio Militare per le Bande di Confine.

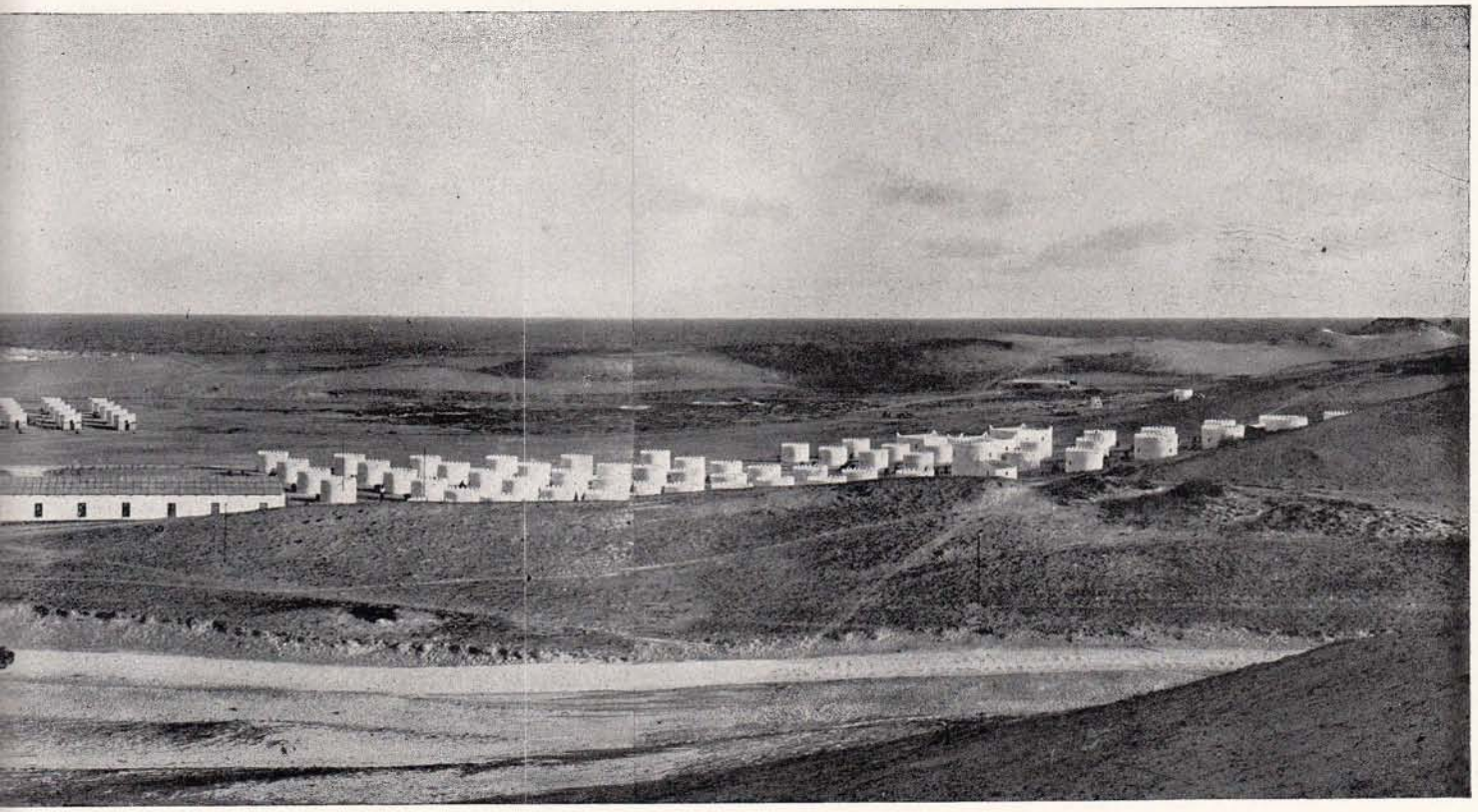
Alla stazione di Afgoi è affidato il collegamento con l'Italia e con l'Eritrea, e disimpegnerà fra poco anche il servizio con Addis-Abeba. Essa è anche impiegata occasionalmente per inoltrare comunicazioni a Navi lontane ed alla stazione R. T. di Pekino.

Le comunicazioni con le Colonie vicine sono assicurate dalle stazioni R. T. di Bender Kassim, Alula e Chisimaio, collegate rispettivamente a Berbera, Aden e Mombasa.

Tutte le su nominate stazioni R. T. costiere, nonchè la stazione R. T. di Eil eseguono, secondo determinati orari, speciali trasmissioni per servire da radiofaro ai piroscafi che abbiano bisogno di radiogoniometrarle. Tra esse, quella di « Crispi » esegue dette trasmissioni in tutte le 24 ore del giorno servendosi di uno speciale apparato dotato di un trasmettitore proprio che, indipendentemente dagli altri servizi della stazione, emette automaticamente i segnali ogni ora, quando le condizioni atmosferiche sono normali, oppure ogni cinque minuti nei periodi di nebbia o foschia.

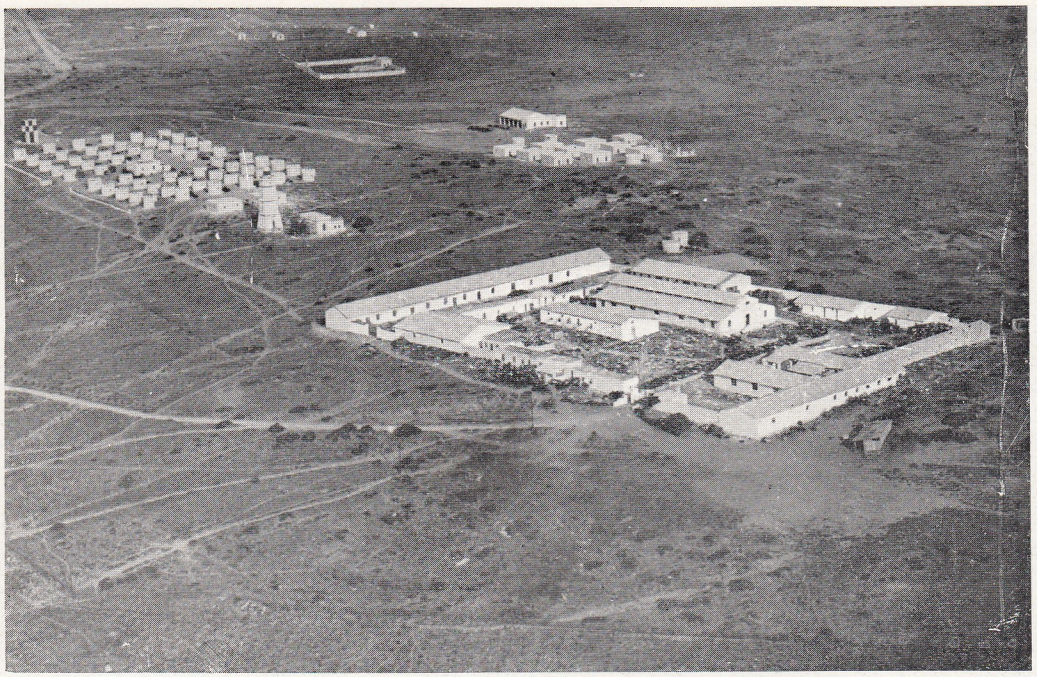


UNA DELLE STAZIONI RADIO DELLA SOMALIA VISTA DALL'AEROPLANO (MOGADISCIO)

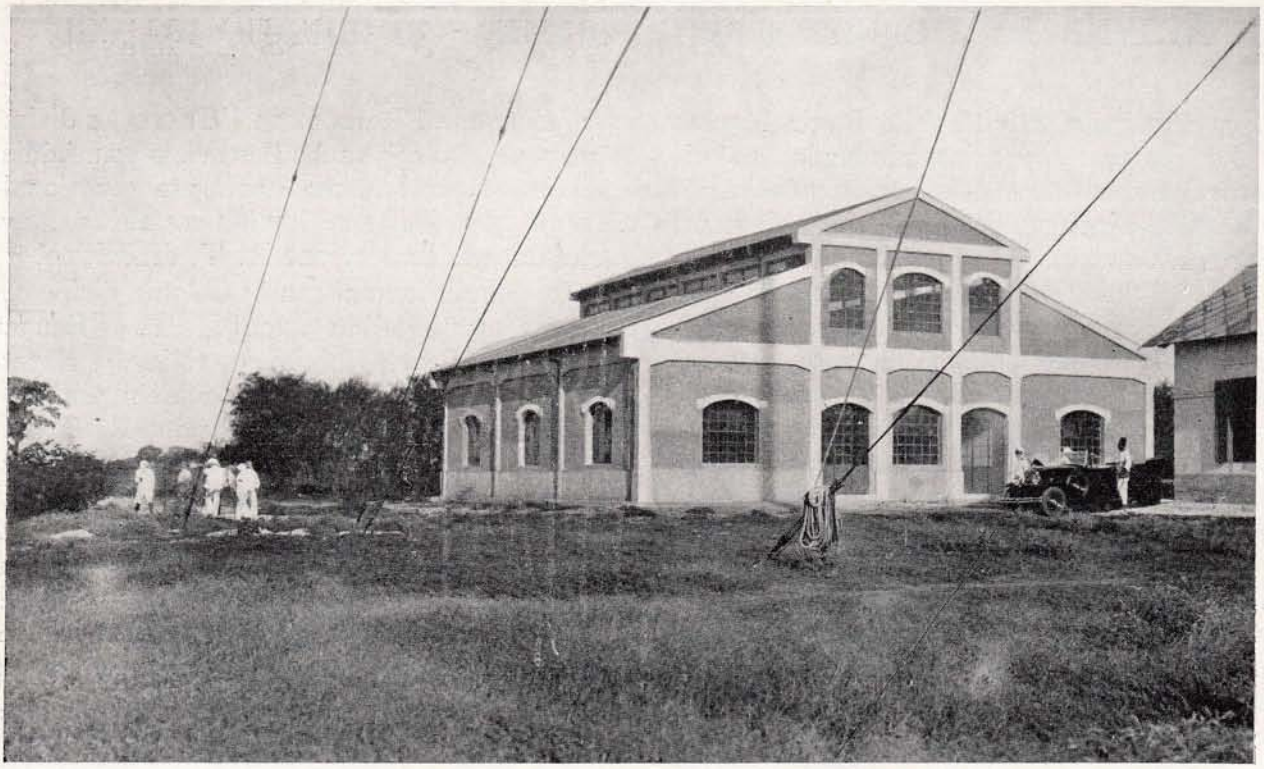




IL CAMPO DELLA COMPAGNIA DEPOSITO E LA CASERMA PER I MILITARI NAZIONALI NEL 1934



LABORATORI DELL'ARTIGLIERIA, CAMPO DEL REPARTO AUTONOMO DELL'ARTIGLIERIA
E BATTERIE AUTOTRAINATE



UNA DELLE NUOVE STAZIONI RADIO

Il servizio navale è integrato dalle stazioni radiogoniometriche di Alula e Crispi che, a richiesta delle navi, danno loro direttamente il rilevamento sul quale si trovano.

Il numero delle stazioni elencate dà già un'idea dello sviluppo preso dai servizi radiotelegrafici nella Somalia Italiana: basti pensare che l'unica Colonia Africana in cui siano sistemate più stazioni R. T. che nella Somalia, la quale ne ha 27, è il Congo ne ha 30, disseminate però in un territorio di estensione quadrupla e abitata da una popolazione quasi decupla di quella della Somalia Italiana.

Le stazioni di questa Colonia hanno poi un traffico attivissimo che è giunto nel 1933 a 16.632.000 parole. Benchè questo traffico gravi su un numero di operatori veramente ridotto, specie se si consideri che il loro lavoro si svolge in massima parte in condizioni di clima e di ambiente poco favorevoli, il numero di disguidi ed altre manchevolezze che si verificano è limitatissimo: nel 1933 su 380.000 dispacci si sono avuti soltanto quindici reclami; all'incirca uno ogni 25.000 telegrammi.

I lavori eseguiti per tenere in esercizio e per migliorare i servizi R. T. della Colonia sono stati limitati nel 1931 e 1932 alle manutenzioni degli apparati e dei fabbricati ed alla sostituzione di alcuni gruppi elettrogeni. Nel 1933 però, mentre per quanto riguarda i fabbricati veniva dato inizio al programma di lavori, ora in pieno sviluppo, inteso principalmente a migliorare, compatibilmente con i mezzi disponibili, le condizioni igieniche di vita del personale, veniva anche concretato un piano di rinnovamento di quella parte di materiale elettrico e radiotelegrafico che non rispondeva più alle esigenze della tecnica moderna.

Tale piano di rinnovamento, che deve essere ultimato nell'esercizio corrente, comprende i seguenti lavori:

a) Sostituzione dei trasmettitori a scintilla delle stazioni R. T. di Eil, Itala, Merca e Brava con apparati a valvole per onde medie e corte da KW 1,5.

b) Sostituzione dei trasmettitori a scintilla delle stazioni di El Bur, Bulo Burti, Vil-

laggio Duca degli Abruzzi, Alessandra, Afmadù, Bardera, Baidoa, Oddur, con apparati a valvola da 150 Watt per onde corte.

c) Assegnazione alla stazione R. T. di Mogadiscio di un terzo trasmettitore a valvola da 3 KW. per onde corte e medie.

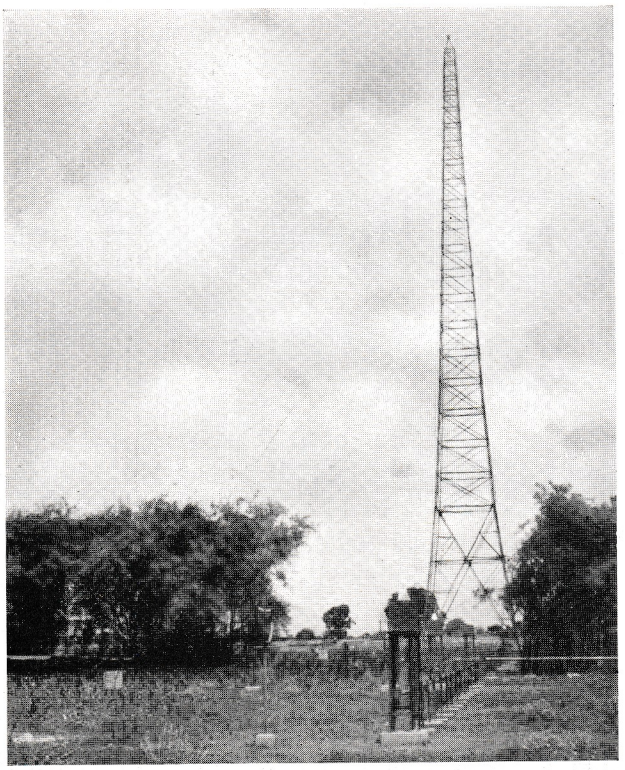
d) Abolizione di tutte le batterie di accumulatori principali delle stazioni, eccettuate le batterie sistemate nell'ultimo biennio, e sostituzione dei gruppi elettrogeni esistenti in tali stazioni con delle dinamo da 6 KW azionate da motori a nafta, atte ad alimentare direttamente gli apparati trasmettitori. I tipi di motori istallati in tutte le stazioni R. T. della Colonia vengono così ridotti ad uno solo, fatta eccezione per le stazioni R. T. di Mogadiscio ed Afgoi nelle quali è necessario disporre di gruppi elettrogeni di maggior potenza.

e) Standardizzazione dei ricevitori limitandoli a due soli tipi, uno per onde corte ed uno per onde medie, fatta eccezione per le stazioni R. T. di Afgoi, Mogadiscio e le tre stazioni R. T. che fanno servizio con Aden, Berbera e Mombasa e che hanno altre esigenze.

Attualmente i materiali occorrenti per dar corso ai suddetti lavori sono preparati. Già si trovano in esercizio la maggior parte dei ricevitori di cui al precedente comma *e*), sono già giunti in Colonia l'apparato da 3 KW per Mogadiscio, gli apparati da KW 1,5 per Eil, Itala e Merca, nonchè 17 dei 35 nuovi gruppi elettrogeni da 6 KW che debbono essere istallati. Sono in viaggio dall'Italia alcuni trasmettitori da 150 Watt ed altri gruppi elettrogeni da 6 KW: il rimanente materiale giungerà entro il corrente anno.

Oltre a tali lavori è stato in questo triennio eseguita la costruzione in Italia e la sistemazione ad Afgoi della nuova stazione per le comunicazioni a grandi distanze.

Essa stazione comprende due trasmettitori, dei quali uno studiato in modo da poter funzionare in telefonia mediante l'aggiunta di un pannello modulatore e di uno speciale ricevitore, alcuni gruppi elettrogeni nuovi, una nuova batteria d'accumulatori di grande capacità e nuovi apparati riceventi. E' stata progettata ed eseguita apportandovi tutti i perfezionamenti e le più recenti in-



UNA DELLE NUOVE TORRI A TRALICCIO

novazioni, e costituirà un impianto veramente notevole sotto ogni punto di vista.

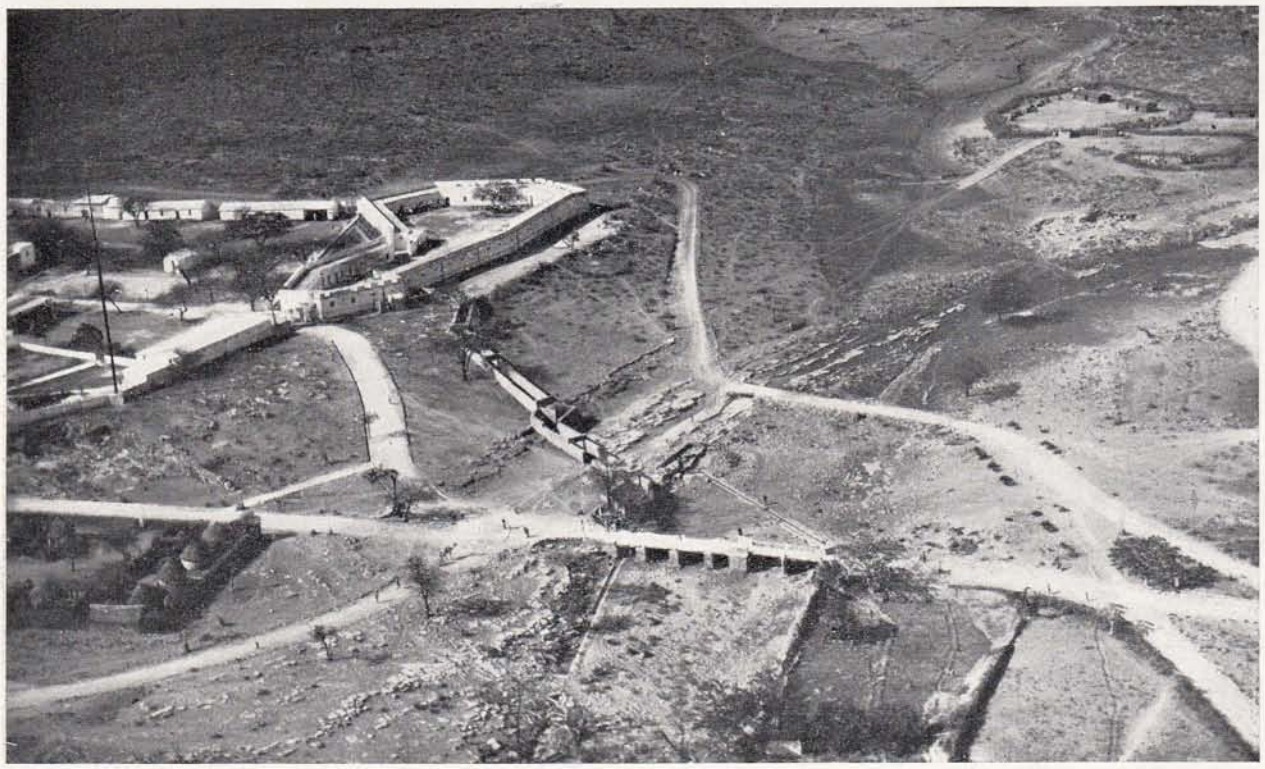
Un'altra caratteristica dello sviluppo dei servizi R. T. della Somalia viene data dalla attuazione di un servizio radiotelefonico duplex tra punti fissi. A questo scopo sono state già costruite e sono attualmente in collaudo in Italia sei stazioni radiotelefoniche ad onde corte da 150 Watt. Una parte dei materiali è già pronta in Somalia.

I trasmettitori di queste stazioni destinate ad allacciare radiotelefonicamente località distanti sino ad oltre 1000 chilometri tra di loro, impiegando limitatissime potenze, rappresentano una brillante soluzione dei difficili problemi.

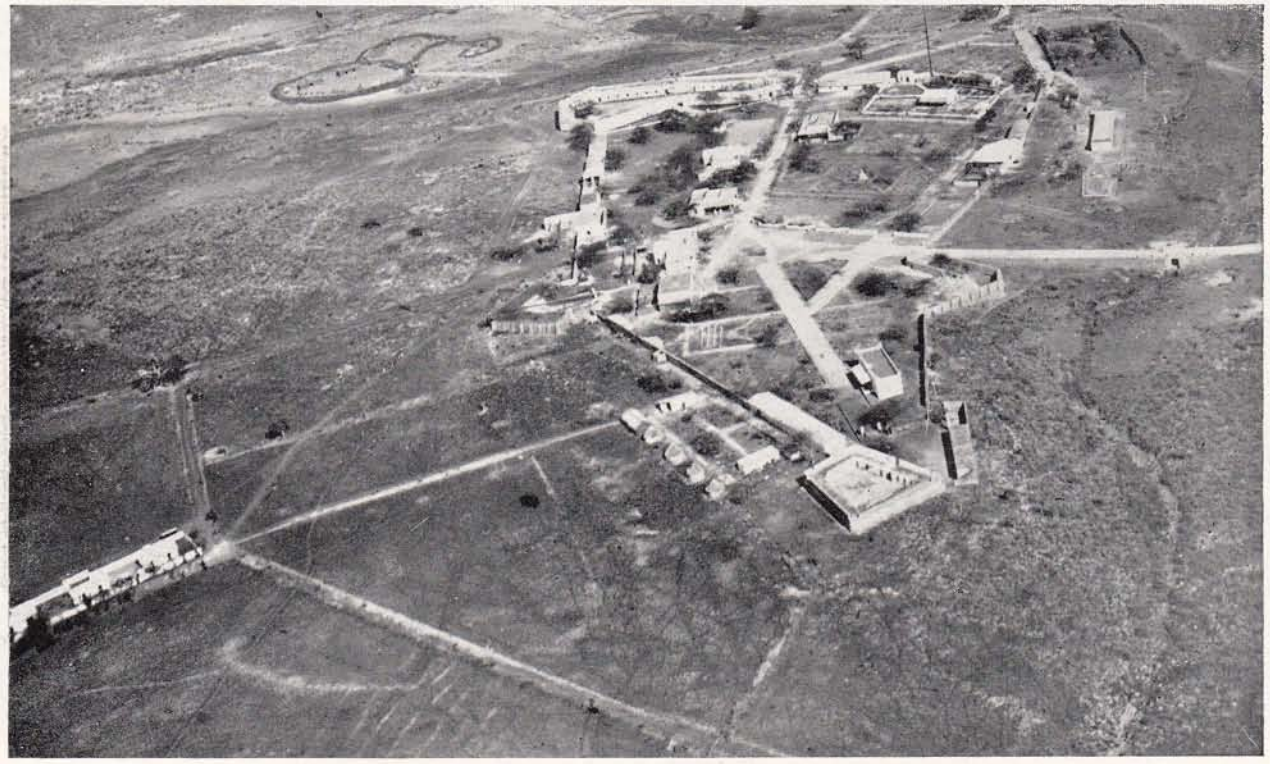
La istituzione di questo servizio costituisce una innovazione che, insieme a tutti gli altri lavori di miglioramento già ricordati, porta la Somalia Italiana in primo piano nel campo delle organizzazioni radiotelegrafiche Coloniali.

Come già accennato, una delle principali attività della R. Marina in Colonia è l'esercizio dei Fari e Segnalamenti Marittimi. In detto campo, nel triennio dal 1° luglio 1931 al 30 maggio 1934, oltre al normale manteni-

PRESIDIO DI BAIDOA

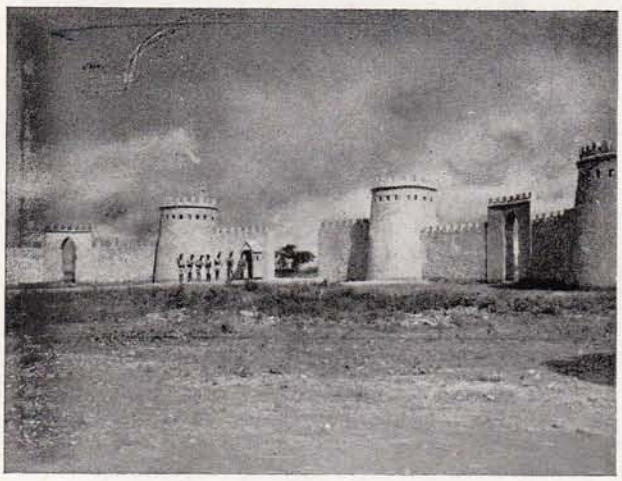


VEDUTE DELLE RIDOTTE MOLINARI E BONGIOVANNI





PARTICOLARE DEL CAMPO VITTORIO BOTTEGO, IN COSTRUZIONE



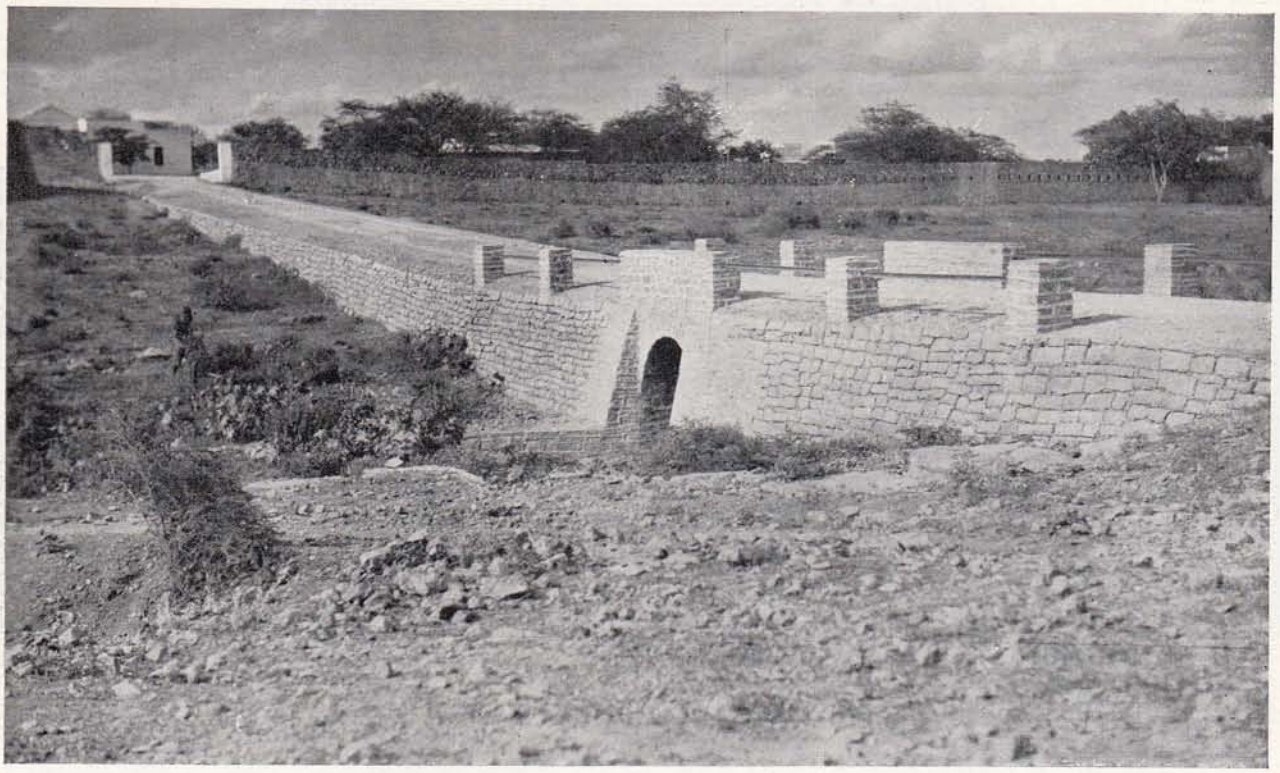
INGRESSO PRINCIPALE AL CAMPO VITTORIO BOTTEGO



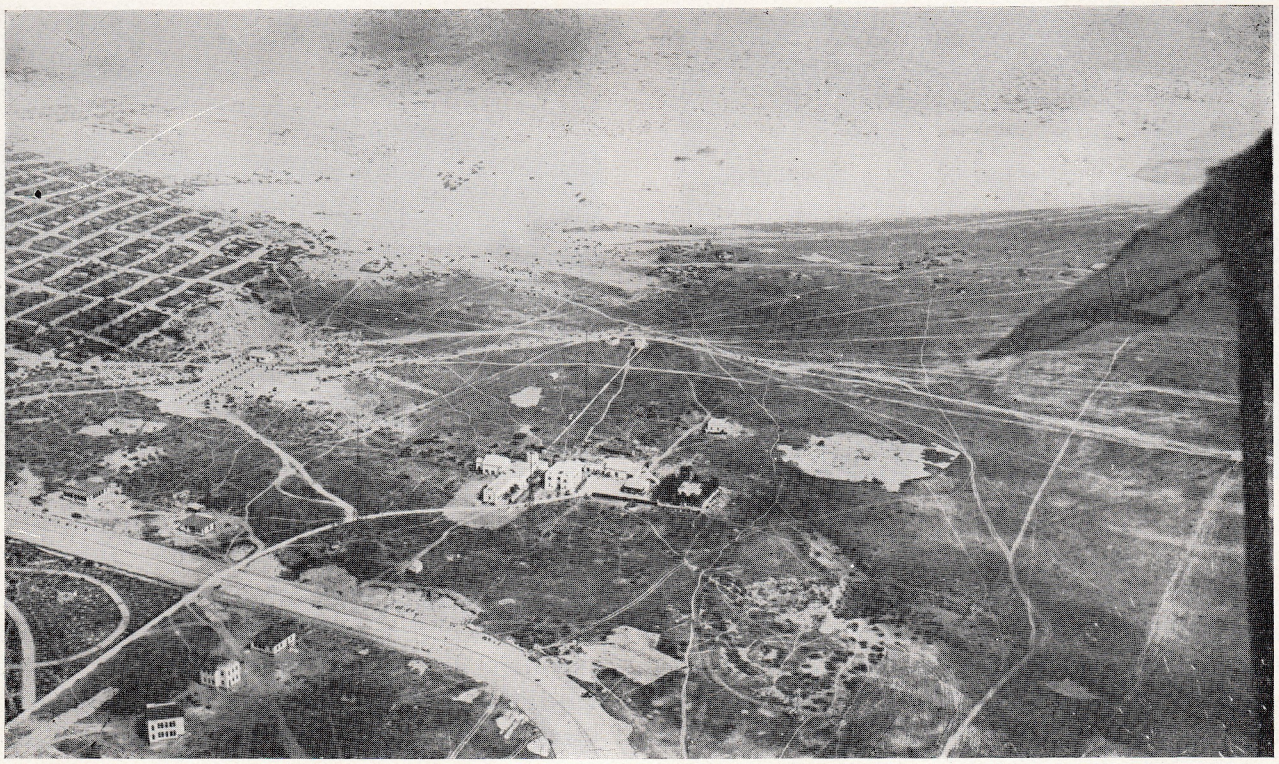
SCUDERIA PER I QUADRUPEDI DELLA I COMP. CAMMELLATA



STRADA A FONDO ARTIFICIALE ALLACCIANTE IL CAMPO V. BOTTEGO CON LE RIDOTTE BONGIOVANNI E MOLINARI



PARTICOLARE DELLA STRADA



STAZIONE RADIO DI MOGADISCIO NEL 1931

ITALA. - Sono state migliorate le sistemazioni esistenti.

LUGH. - Sono stati modificati e migliorati i locali per dare una più conveniente sistemazione agli apparati ed agli alloggi del personale. E' stata inoltre costruita una veranda in legno e muratura che corre lungo il lato Est del fabbricato.

MOGADISCIO. - Sono stati costruiti, la rimessa per le vetture ed il magazzino Fari, sono stati abbattuti e ricostruiti i lavandini, le cucine per il personale, i locali igienici, il forno e la cambusa. Si è iniziata la sistemazione dei terreni circostanti la stazione R.T.

Sono in corso notevoli lavori di riparazione in tutti i locali della stazione.

OBBIA. - Oltre ai lavori di manutenzione dei fabbricati ed al miglioramento dei servizi igienici, è stata iniziata la costruzione di un muro di cinta che è in corso di ultimazione.

ODDUR. - E' stato costruito un piccolo fabbricato in eternit per i servizi igienici del personale.

ROCCA LITTORIO. - Ai fabbricati esistenti sono stati aggiunti una veranda, un magazzino materiali ed un magazzino combustibili. Sono stati migliorati i servizi igienici ed è stato costruito un muro di cinta.

VILLAGGIO DUCA ABRUZZI. - Sono stati eseguiti notevoli lavori di riparazione ai fabbricati esistenti ai quali è stato aggiunto un locale per i servizi sanitari.

ISTALLAZIONI TECNICHE

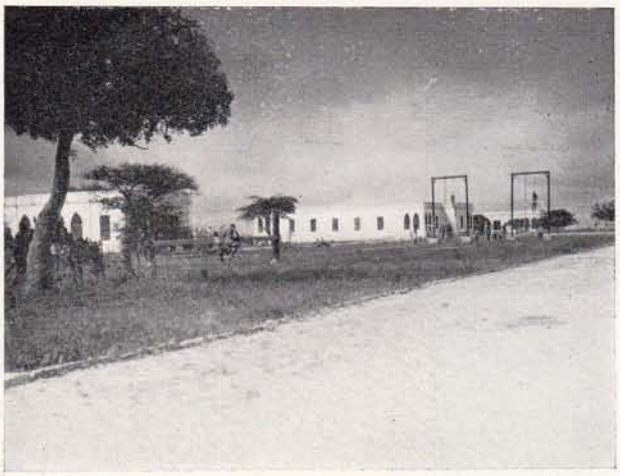
AFGOI. - Dopo una accuratissima revisione, sono stati montati nella nuova centrale elettrica i due complessi elettrogeni Muzzi da 50 e da 40 HP. che già erano sistemati nella vecchia centrale per la carica delle batterie. Al complesso da 40 HP. è stata sostituita la dinamo.

Successivamente è stato sistemato nella nuova centrale un nuovo gruppo moto alternatore O. M. da 25 KWA per l'alimentazione diretta dei trasmettitori, senza servirisi delle batterie di accumulatori.

Contemporaneamente sono state sistemate nel locale ad esse adibite una batteria di 60 elementi T. N. 14 da 1030 Amperora, già esistente, ed una nuova grande batteria di 60 elementi G. N. 14 da 1520 Amperora.



SISTEMAZIONE DEL PIAZZALE DELLA RIDOTTA BONGIOVANNI



CAMPO SPORTIVO DEL PRESIDIO



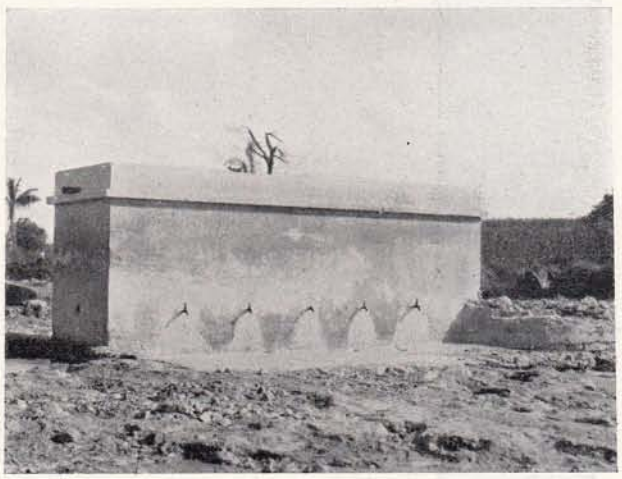
STRADA IN COSTRUZIONE CHE DALL'INGRESSO DEL CAMPO V. BOTTEGO CONDUCE ALLA SEDE DEL COMANDO DI PRESIDIO



ABBEVERATOIO PER I CAMMELLI DELLA I. BATTERIA

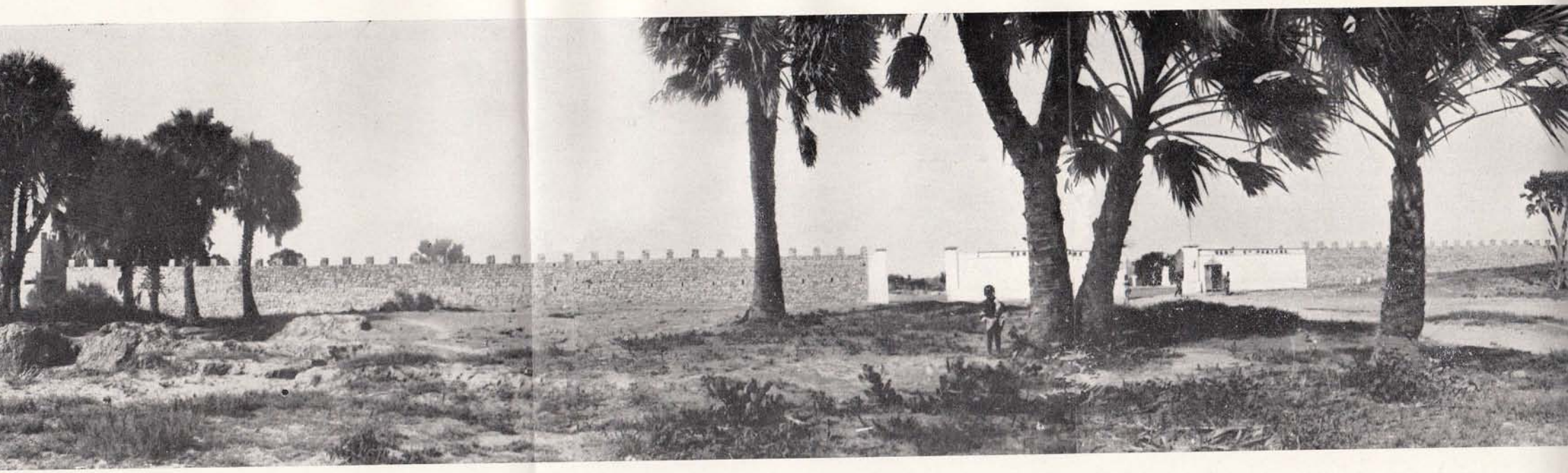


CISTERNA PER LA RACCOLTA DELL'ACQUA PIOVANA NEL RECINTO DEL PRESIDIO



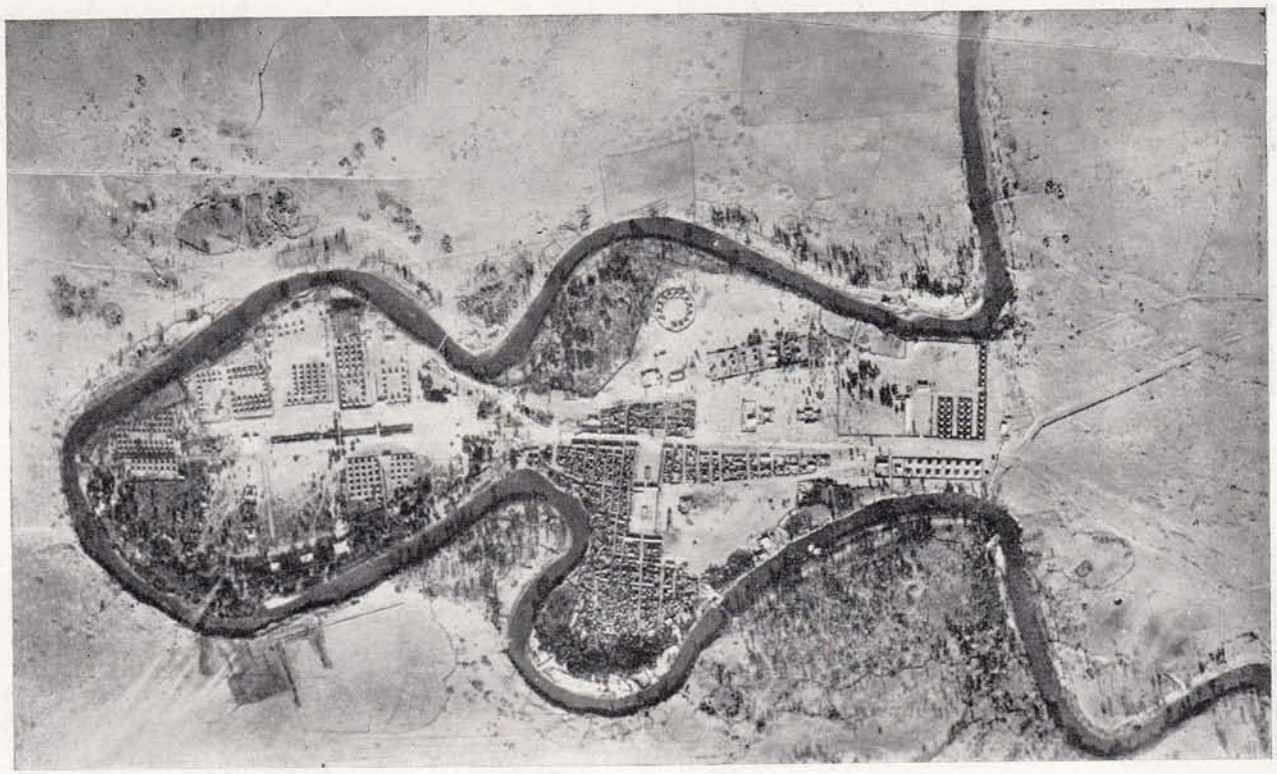
POZZO CON CISTERNA NEL LETTO DELL'ISCIA-BAIDOA

SIDIO DI BELET-UEN



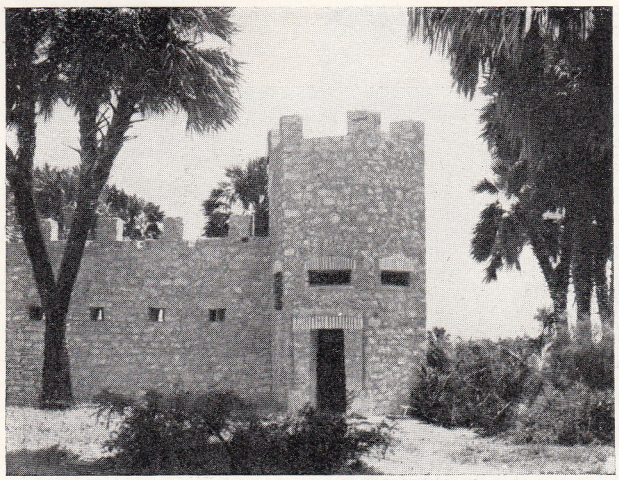
INGRESSO PRINCIPALE AL CAMPO « GENERALE PANTANO »

PRESIDIO DI BELET UEN





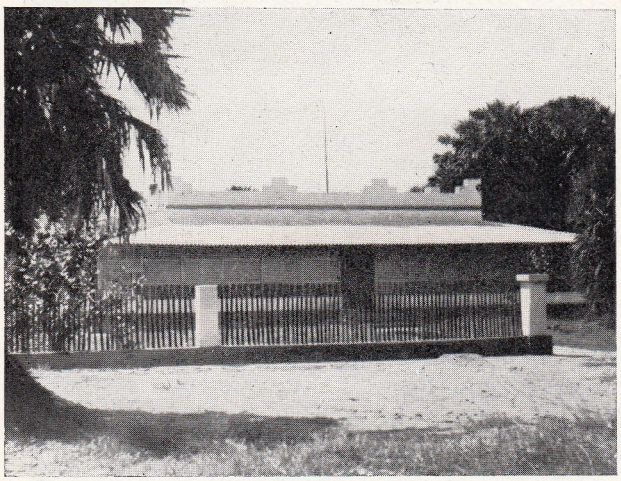
VEDUTA COMPLESSIVA DEL CAMPO GENERALE PANTANO



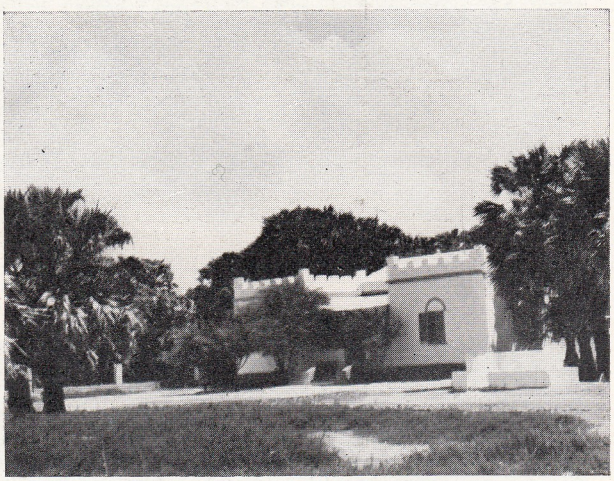
MURO DI CINTA DEL CAMPO GENERALE PANTANO



UNO DEGLI INGRESSI AL CAMPO



ALLOGGIO DEL COMANDANTE DEL PRESIDIO



PALAZZINA MENSA UFFICIALI

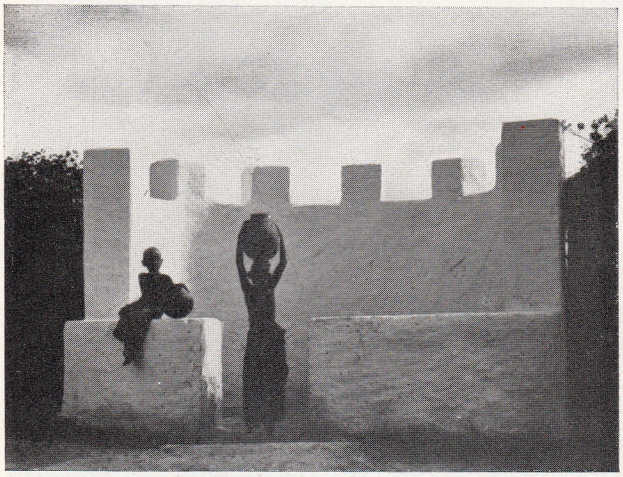




PALAZZINE DEL PRESIDIO DI BELET-UEN



VEDUTA DEGLI ALLOGGI E DEL CIRCOLO UFFICIALI



UN POZZO NEL RECINTO DEL CAMPO



AREOMOTORE SULLA RIVA DELL'UEBI SCEBELI

PRESIDIO DI UEGIT



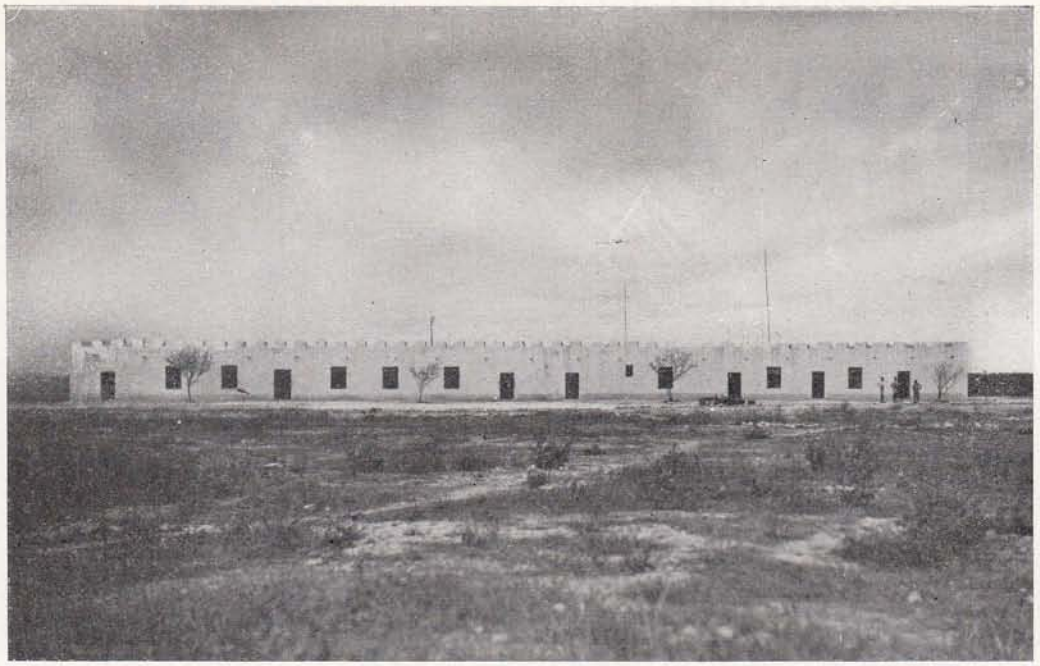
VEDUTA COMPLESSIVA DEL CAMPO GENERALE MALLADRA



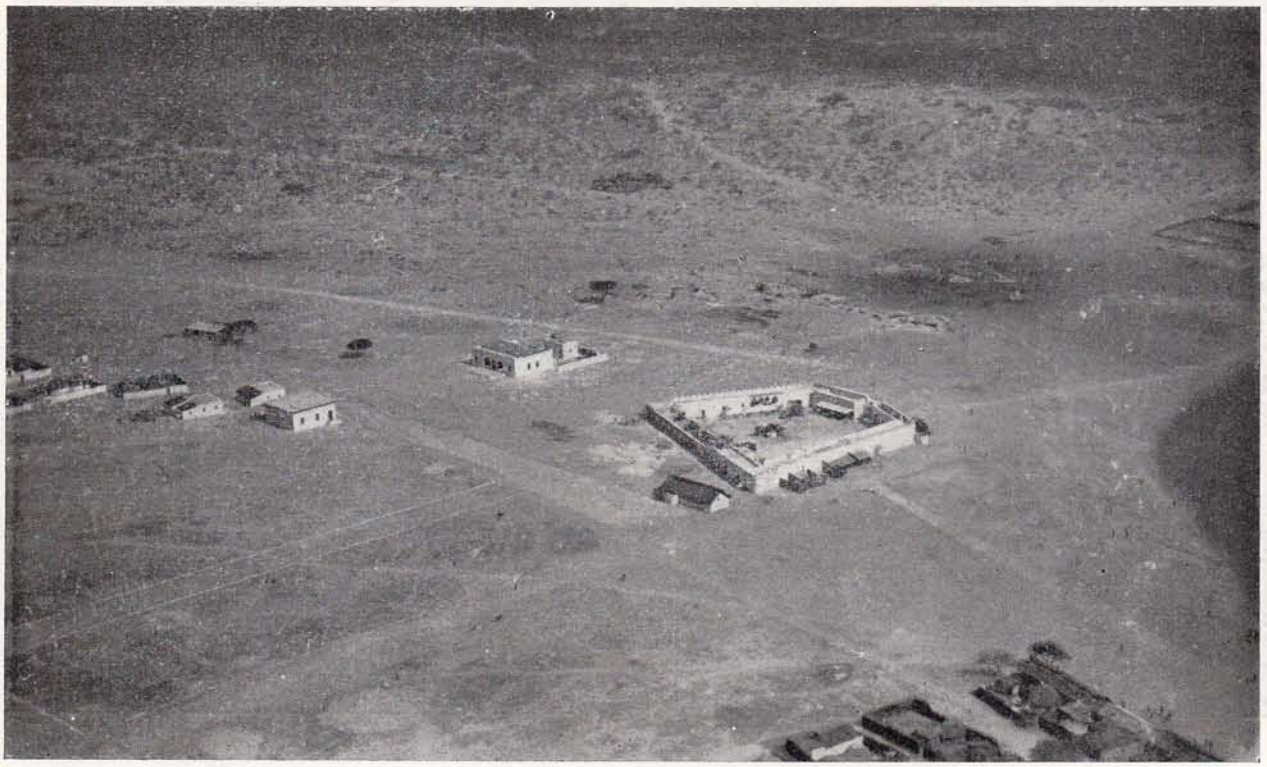
ALLOGGIO DEL COMANDANTE DEL PRESIDIO



VEDUTA COMPLESSIVA DEGLI ALLOGGI PER UFFICIALI



L'INFERMERIA DEL CAMPO GENERALE MALLADRA

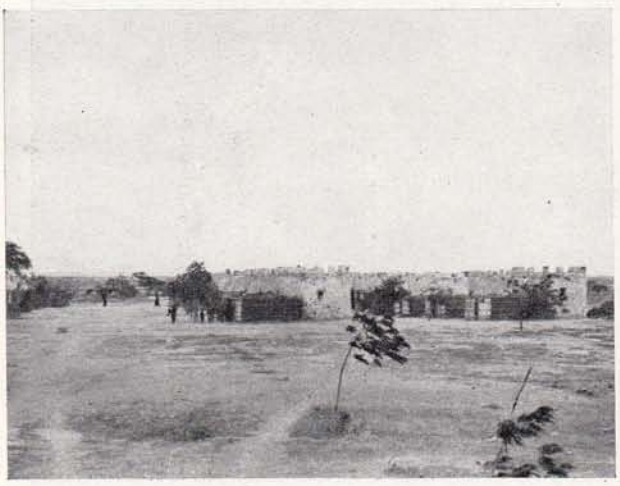


LA RIDOTTA LOMBARDI, GLI ALLOGGI PER UFFICIALI, LA MENSA E IL CIRCOLO

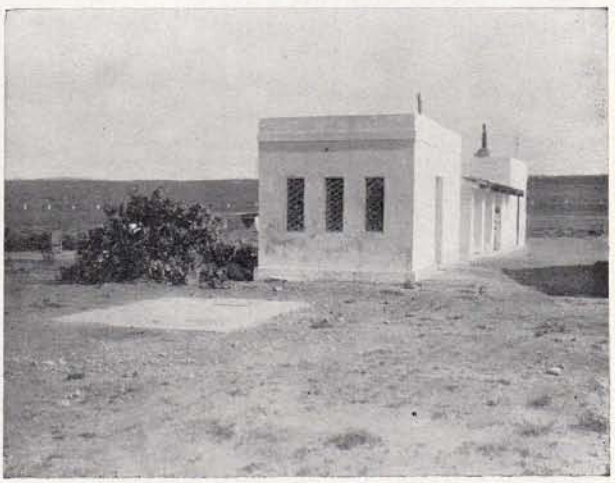
PRESIDIO DI LUGH FERRANDI



VEDUTA COMPLESSIVA DELLA RIDOTTA UGO FERRANDI



VEDUTA DEL NUOVO CAMPO ASCARI



IL PRESIDIO - PALAZZINA DEL COMANDANTE

PRESIDIO DI SCUSCIUBAN



VEDUTA COMPLESSIVA DEL CAMPO DI SCUSCIUBAN



IL CAMPO MILITARE DI SCUSCIUBAN DOPO LA SISTEMAZIONE NEL 1934



NUOVO FARO SULL'ISOLA DEI SERPENTI

BARDERA. - E' stato migliorato il trasmettitore a scintilla in attesa di istallarne uno a valvola che verrà sistemato entro il c. a. La stazione è stata attrezzata per la ricezione ad onde corte dotandola di due ricevitori e di un apposito aereo. E' stato anche cambiato il quadro di distribuizione e modificata la sistemazione della batteria di accumulatori.

BELET UEN. - Il vecchio apparato a scintilla è stato sostituito con un trasmettitore a valvola. Si è attrezzata la stazione per la ricezione delle onde corte e si è sostituito uno dei gruppi elettrogeni.

BENDER CASSIM. - Il trasmettitore a valvola è stato modificato rendendolo atto a trasmettere su onde corte.

La batteria principale di accumulatori è stata completamente revisionata.

BRAVA. - E' stato sostituito uno dei gruppi elettrogeni, sistemato un quadro di carica per gli accumulatori di accensione ricevitori, revisionata la batteria di accumulatori principali e riparato tutto l'impianto elettrico della stazione.

CHISIMAIO. - E' stata istallata la stazione nei nuovi locali, portandovi il trasmettitore, i ricevitori ed i gruppi elettrogeni già esistenti e sistemandovi una nuova batteria principale di accumulatori composta di 60 elementi T. N. 5 da 370 Amperora.

CRISPI. - Sono stati sostituiti ambedue i gruppi elettrogeni ed è stata sistemata una nuova batteria principale di accumulatori composta di 60 elementi P. 12 da 430 amperora.

E' stata impiantata e messa in esercizio la stazione Radiogoniometrica dotata di radiogoniometro Telefunken tipo *Spez.*

E' stato sistemato l'apparato per la trasmissione automatica di Radiofaro, dotato di trasmettitore indipendente.

DANTE. - Il trasmettitore a valvola è stato modificato rendendolo atto alla emissione di onde corte. La batteria principale di accumulatori è stata revisionata ed è stato riparato tutto l'impianto elettrico della stazione.

ITALA. - Il gruppo convertitore dell'apparato trasmittente è stato sostituito ed è stata migliorata la sistemazione dell'apparato medesimo.

LUGH E MERCA. - E' stata eseguita una radicale riparazione alle batterie principali di accumulatori, ai circuiti elettrici ed ai gruppi elettrogeni.

MOGADISCIO. - Sono stati eliminati i vecchi trasmettitori a scintilla e riparate le torri a traliccio. A Mogadiscio sono state eseguite le prove preliminari di collegamento con l'Italia con l'apparato di 1 KW antenna poi sistemato ad Afgoi come apparato di riserva.

E' stato approntato un nuovo apparato trasmittente da 3 Kw che sarà prossimamente istallato.

OBBIA. - E' stata eseguita la sostituzione di ambedue i gruppi elettrogeni.

ROCCA LITTORIO. - E' stata eseguita la sostituzione di ambedue i gruppi elettrogeni. Sistemata una nuova batteria di accumulatori di 60 elementi P. 5 da 180 amperora. Modiifcato il trasmettitore rendendolo atto alla emissione di onde corte e sistemato un gruppo convertitore di riserva per la alimentazione di tale apparato.

VILLAGGIO DUCA ABRUZZI. - E' stato aggiunto un gruppo elettrogeno per la carica della batteria principale di accumulatori.

MUSTAHIL - GHEROE - GODDERE. - E' stato eseguito il montaggio e messa in esercizio delle Autoradio munite di trasmettitore da 20 Watt antenna per onde corte e di ricevitori per onde corte e medie.

GALADI. - E' stata messa in esercizio la stazione R. T. ricevente. In corso il montaggio della autoradio.

In tutte le stazioni sono stati eseguiti i necessari lavori di manutenzione e riparazioni agli aerei ed alle loro alberate.

Anche nelle stazioni non elencate sono stati eseguiti notevoli lavori di revisione alle batterie principali di accumulatori ed ai gruppi elettrogeni.

FARI E SEGNALAMENTI MARITTIMI

BENDER KASSIM. - Sono state costruite due mede di allineamento sormontate da segnale di lontananza e da fanale rosso, sistemate l'una presso il limite occidentale della scogliera che si trova a levante dell'abitato, e l'altra presso la *garesa*, definiscono l'allineamento sul quale danno fondo i piroscafi.

ALULA. - E' stato modificato il faro aumentandone la portata a miglia 12.6.

BAIA DEL NEGRO. - E' stato istituito un nuovo fanale, sistemato su meda prismatica in muratura, in modo da agevolare l'approdo dei piroscafi all'ancoraggio di Bedei che era sprovvisto di qualsiasi segnalamento diurno e notturno.

GIUMBO. - E' stato radicalmente riparato il traliccio metallico sul quale è sistemato il faro ed è stata ricostruita l'abitazione per i fanalisti.

CHISIMAIO. - E' stato sistemato sulla sommità dell'isola dei Serpenti un nuovo faro in sostituzione di quello esistente presso la punta Sud dell'Isola, il quale in alcuni settori era occultato dalle alture dell'isola stessa.

E' stato pure completato lo studio dei segnalamenti da sistemare per rendere più sicura l'entrata e l'uscita delle navi dalla rada interna.

SERVIZI DELLA MARINA MERCANTILE

SERVIZI DELLA MARINA MERCANTILE IN SOMALIA

DAL 1° LUGLIO 1931 AL 30 GIUGNO 1934

L'AMMINISTRAZIONE DELLA MARINA MERCANTILE

All'Amministrazione Marittima provvedono la R. Capitaneria di porto di Mogadiscio che ha giurisdizione su tutto il litorale della Colonia, due Uffici Circondariali Marittimi, cinque Uffici Marittimi locali e dieci Delegazioni di Spiaggia.

Ad eccezione della Capitaneria di porto di Mogadiscio che è retta da un Ufficiale Superiore delle Capitanerie di porto coadiuvato da personale di ruolo, tutti gli altri Uffici della Circoscrizione sono retti da personale non di ruolo, appartenente, in massima parte, al personale delle RR. Dogane ed a contratto.

Le attribuzioni della R. Capitaneria e degli Uffici dipendenti, in seguito all'estensione a questa Colonia del Codice della Marina Mercantile della Libia, con decorrenza 1° aprile 1934, sono quelle appunto determinate dal citato Codice.

Prima dell'estensione del Codice della Libia alla Somalia, la Capitaneria ha provveduto all'Amministrazione della Marina Mercantile, nei riguardi degli indigeni, attingendo norme alle consuetudini e ai *testur;* man mano che alcune leggi in vigore nel Regno venivano estese alla Colonia, provvedeva ad applicarle integralmente a tutto il territorio.

Sono state perciò emanate numerose circolari agli uffici dipendenti, riguardanti: la sanità marittima, la gente di mare, il naviglio, la pesca, le statistiche ecc. ecc. e può affermarsi che durante il periodo citato, il servizio si è svolto sempre regolarmente.

Per quanto concerne l'ordinamento interno, tutti gli Uffici sono stati dotati di una imbarcazione per i servizi d'istituto; la Ca-



RADA DI MOGADISCIO

pitaneria di porto di Mogadiscio, allo scopo di rendere possibile, con il minor pericolo possibile, la gita a bordo delle navi, durante il periodo del monsone del SW, ha trasformato la grossa barca n. 2, rendendola più atta al servizio cui era stata adibita, ed ha fatto costruire una sedia speciale che rende più agevole lo sbarco e l'imbarco sui piroscafi, durante il periodo del monsone di SW; sull'esempio della Capitaneria, alcuni piroscafi che battono questi mari, hanno provveduto a costruire sedie speciali per l'imbarco e lo sbarco dei passeggieri, con mare agitato, ossia durante il periodo che va dal mese di giugno al mese di settembre di ogni anno.

Sono stati costruiti dei parati ed una slitta per il tiro a secco dei galleggianti in dotazione.

La Capitaneria di porto di Mogadiscio è stata provveduta di luce elettrica, di acqua corrente ed è stata abbellita con due recinti in cui prosperano 400 piante di palma cocco, di casuarine e di palma dum.

E' stata inoltre dotata:

1. - Di due magazzini in legname per la conservazione dei natanti e degli attrezzi nautici in dotazione;

2. - Di due pozzi ad uso del personale indigeno e per annaffiare le piante;

3. - Di una presa diretta di acqua per il rifornimento dei sambuchi;

4. - Di un albero da segnali alto m. 62;

5. - Di una testa d'albero per segnalazioni notturne con le navi in rada, della portata di miglia due;

6. - Di due serie nuove di bandiere da segnali; di bandiere nazionali di diverse grandezze e bandiere estere, per imbarcazioni, delle grandi potenze;

7. - Di una pompa a mano per estinzione incendio della portata di litri ottanta al minuto che, in caso di bisogno, può essere impiegata anche per la città.

8. - Di una officina di riparazioni per tutti i galleggianti del R. Governo. Vi si è costruita una barca nuova, all'uso indigeno, per la Delegazione di Spiaggia di Meregh ed è in progetto la costruzione di una nuova barca da servire durante il periodo del monsone di SW;

9. - Di un verricello per il tiro a secco dei galleggianti in dotazione;

10. - Di quattro pile in cemento ad uso dei marinai indigeni;

11. - Di un pavese elettrico.

La Capitaneria infine ha costruito il punto franco dove i sambuchi, senza aggravio di spesa, possono compiere agevolmente le operazioni commerciali.

LA GENTE DI MARE

E' stato provveduto al censimento e al disciplinamento della gente di mare, mediante l'iscrizione di tutti i marittimi in appositi registri, distinguendo i naviganti dal personale addetto alle arti e alle industrie marittime (pescatori, barcaiuoli, naviganti costieri, ecc.).

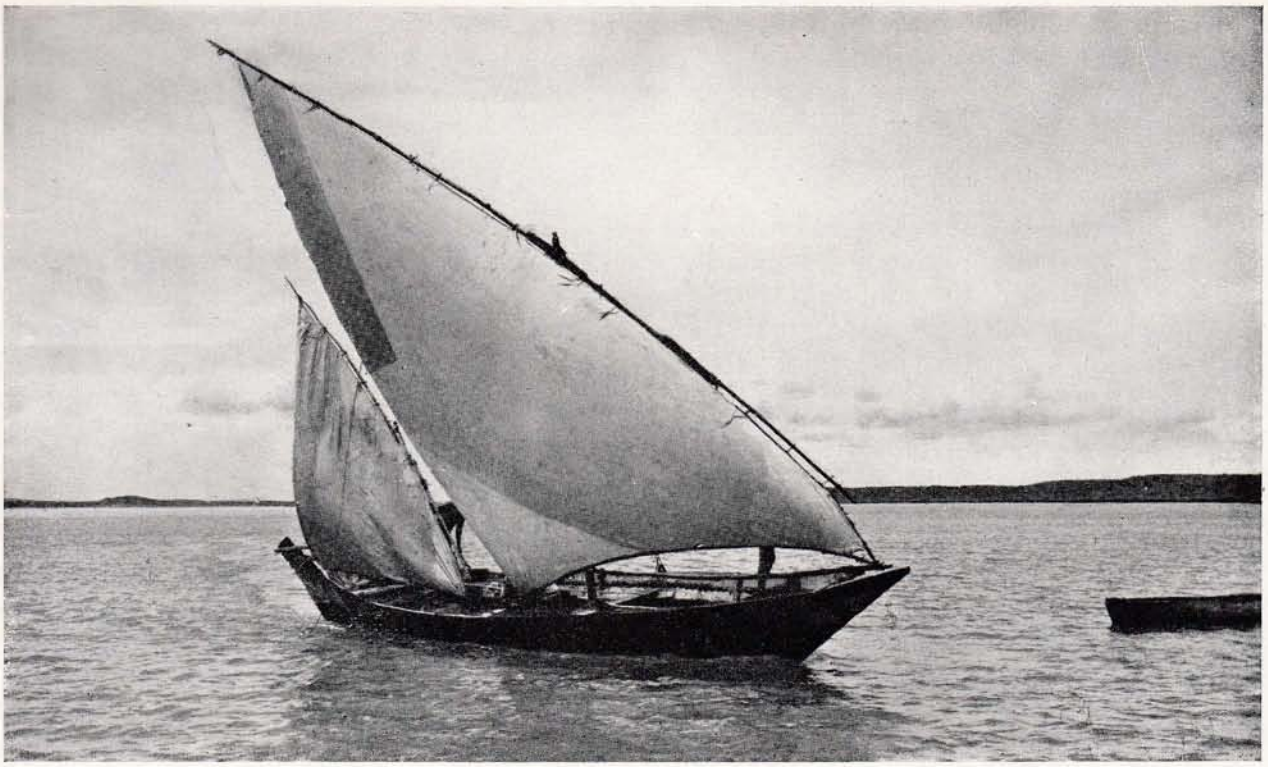
Ai naviganti, a quelli cioè che esercitano la navigazione di alto mare, è stato rilasciato un libretto di navigazione, mentre alle persone addette alle industrie e alle arti marittime è stato rilasciato un foglio di riconoscimento, giusta le vigenti disposizioni.

I risultati conseguiti sono stati notevoli, come appare dalla seguente tabella:

Situazione della Gente di Mare del Compartimento Marittimo di Mogadiscio al 31 dicembre 1933-XII

Iscritti di prima categoria:	
marinai	3
fuochisti	4
Iscritti di seconda categoria:	
piloti pratici	3
nacuda (capi barca) . . .	321
marinai e pescatori . . .	3172
barcaiuoli	872
motoristi	5
maestri d'ascia - calafati . .	56
Totale . . .	4436

Con questo censimento si è ottenuto il duplice risultato di allontanar dal mare i non idonei, e di attribuire il lavoro marittimo soltanto alla gente di mare, diminuendo di molto, se non addirittura eliminando, la disoccupazione marittima.



SAMBUCO SOMALO

Nel campo dell'assistenza sociale, la Capitaneria, non ha tralasciato occasione per costringere gli imprenditori a corrispondere alla gente di mare indigena equi salari, mediante convenzioni di arruolamento da stipularsi davanti la locale Autorità Marittima, e tenendo presenti le consuetudini locali; ha pure prescritto che, in caso di decesso o d'infortunio sul lavoro, gli imprenditori corrispondano agli aventi diritto l'indennità stabilita dalla consuetudine e dai *testur*.

L'azione della Capitaneria e degli uffici dipendenti si è estesa parecchio nel campo giuridico-sociale, conciliando le numerose vertenze che sorgono fra gli indigeni sia nel lavoro che nelle vicende familiari; e le Autorità portuali hanno assolto con molta delicatezza l'incarico facendo opera di persuasione perchè tutte le questioni aventi carattere marittimo vengano ad esse portate per la decisione.

Questo principio è ormai prevalso tra i Rer Magno, (la cabila del mare), sicchè ora tutte le controversie vengono risolte dall'Autorità Marittima, la quale non emette sentenze, secondo le prescrizioni del Codice Marittimo vigente in Colonia, ma concilia amichevolmente le parti, rispettando le consuetudini locali.

Il giudizio viene da tutti accettato e rispettato e l'intervento dell'Autorità Marittima è dai Rer Magno richiesto e sollecitato anche nelle più piccole questioni.

I GALLEGGIANTI

E' stato ultimato il lavoro relativo al censimento dei galleggianti e dei sambuchi esistenti nella Colonia, ed è stata accertata in pari tempo la proprietà dei medesimi mediante atti notori ricevuti dai Cadi.

La massima parte dei sambuchi è adibita al traffico costiero per il trasporto di merci; i *beden* sono adibiti all'esercizio promiscuo della pesca e del trasporto di merci; altri galleggianti infine sono adibiti alle operazioni di carico e scarico delle merci nelle rade della Colonia.

La Capitaneria, senza aggravio di spese, ha curato che i sambuchi prima di partire, si trovassero in condizioni di potere intraprendere la navigazione; sono state pertanto fatte

numerose ispezioni ai sambuchi per accertare il loro buono stato di conservazione dal punto di vista della sicurezza della navigazione e sono stati adottati provvedimenti a carico dei sambuchi che presentavano qualche deficienza.

Poichè lo stato igienico dei sambuchi è in generale piuttosto deficiente, si è provveduto a numerose disinfezioni, curando la vaccinazione antivaiolosa di tutti gli indigeni sia fra i componenti l'equipaggio che tra i passeggieri.

Nel recinto della Capitaneria è stato inoltre istituito un posto di pronto soccorso, munito di barelle, di medicinali di primo uso e di ferri chirurgici.

Si riporta qui di seguito il quadro statistico dei galleggianti esistenti in Colonia al 31 dicembre 1933-XII.

Località	Sambuchi		Beden		Moto barche	Barche da carico	Barche da carico	Altri galleggianti
	N.	Tonn.	N.	Tonn.				
Mogadiscio	1	24	—	—	4	41	3	—
Dante	10	391	83	294	7	8	—	20
Chisimaio	21	782	—	—	5	16	—	—
Brava	—	—	—	—	—	1	2	—
Merca	—	—	—	—	1	12	7	—
Obbia	—	—	24	73	—	4	—	—
Alula	17	445	16	46	3	—	—	—
Bender Cassim	5	165	—	—	—	1	—	—
Eil	—	—	16	49	—	—	—	—
Itala	—	—	2	10	—	—	—	—
Candala	6	198	—	—	—	—	—	—
Meregh	—	—	1	4	—	—	—	—
Bender Meraio	12	339	14	35	—	—	—	—
Bargal (Dante)	—	—	13	33	—	—	—	—
Tohen (Alula)	14	560	—	—	—	—	—	—
Bereda (Alula)	8	175	4	20	—	—	—	—
TOTALE	94	3079	173	564	20	83	12	20

Gli *uri*, piccoli batteli scavati nei tronchi d'albero ed adibiti alla pesca cogli ami durante il *tangabili* non vengono iscritti per consuetudine sul registro dei galleggianti.

I SERVIZI MARITTIMI

Particolare cura ha posto questa Capitaneria nei servizi della navigazione sovvenzionata.

Premesso che dal 1° luglio 1931 ad oggi, non si è avuto alcun sostanziale mutamento nelle linee sovvenzionate che toccano la Somalia, le quali sono sempre la 61-62 e 63 della Tirrenia e quelle del periplo africano Est Ovest ed Ovest Est, della Navigazione Libera Triestina, la Capitaneria ha esercitato costante ed assidua cura affinchè fossero osservate tutte le condizioni contenute nelle singole convenzioni. I risultati ottenuti sono stati in generale soddisfacenti perchè tutti i servizi hanno funzionato regolarmente ed in genere hanno corrisposto ai bisogni della Colonia.

La Capitaneria ha cercato di rendere sicuro l'imbarco e lo sbarco dei passeggieri durante il periodo del mare agitato che coincide col periodo del monsone del Sud Ovest, e vi è riuscita, facendo costruire dalle varie Imprese Imbarchi e Sbarchi della Colonia e dall'Amministrazione grandi imbarcazioni che armate da 20-24 abili vogatori hanno perfettamente corrisposto allo scopo.

L'Impresa Imbarchi e Sbarchi di Mogadiscio, per l'imbarco e lo sbarco dei passeggieri durante il periodo di mare agitato ha fatto costruire una grande imbarcazione mista, a motore ed a remi, la quale ha dato buona prova. Lo stesso tipo di imbarcazione verrà quindi esteso alle varie rade della Colonia.

La Capitaneria ha anche disciplinato l'imbarco e lo sbarco dei passeggieri dai piroscafi emettendo regolare ordinanza.

A fianco alle linee sovvenzionate, una rete di servizi liberi è esercitata dalla Società di Navigazione Italo-Somala, la quale con tre motonavi di nuova costruzione: « Duca degli Abruzzi », « Capitano Bottego » e « Capitano Cecchi », ha intensificato i rapporti con la Madrepatria mediante approdi quasi settimanali a Mogadiscio e Merca, e mensili a Chisimaio.

Le motonavi, com'è noto, sono adibite sopra tutto al trasporto delle banane, le quali vengono caricate a Merca, Chisimaio e Mogadiscio; le banane vengono poi scaricate nei porti di Napoli e Genova, di dove vengono inoltrate in ogni parte della Penisola. Le motonavi sono state autorizzate anche a trasportare passeggieri fino al numero massimo di dodici per ogni traversata.



SPIAGGIA DINANZI A GESIRA

I PORTI

Il lavoro d'imbarco e sbarco delle merci in quasi tutti i porti della Colonia prima dell'istituzione della Capitaneria veniva effettuato dall'Amministrazione la quale doveva pertanto mantenere un'organizzazione costosa, con molti marinai pagati a mese e parecchio materiale occorrente per le operazioni di trasporto e movimento delle merci; il lavoro nelle varie rade consisteva nello imbarco e sbarco di poche tonnellate durante gli scarsi approdi delle navi.

Ad eliminare questa organizzazione antieconomica, si è provveduto, specialmente nei centri maggiori, a dare in appalto il servizio relativo all'imbarco e sbarco delle merci, ottenendo così anche un maggiore rendimento di lavoro.

Le rade in cui il servizio relativo all'imbarco e allo sbarco è stato affidato ad imprese, sono quelle di Mogadiscio, Merca, Brava e Chisimaio; è in corso lo studio per affidare ad imprese private il lavoro relativo alla rada di Dante.

In tutte le rade, con decreto governatoriale, sono state fissate le tariffe per l'imbarco e lo sbarco delle merci: naturalmente tutte le quistioni che sorgono nell'applicazione delle tariffe, vengono risolte dall'Autorità Marittima.

A Mogadiscio, dove le operazioni di imbarco e sbarco delle merci hanno assunto una importanza degna di rilievo, sono state costituite quattro squadre di facchini, ciascuna composta di cinquanta persone, le quali provvedono al trasporto delle merci dalle barche alla spiaggia.

I facchini sono regolarmente inscritti in appositi registri della Capitaneria, tenuti al corrente delle variazioni relative ai decessi, alle inabilità al lavoro, alle assenze ecc.; e ciascun facchino è munito di tessera di identità con fotografia.

Per i bisogni delle navi, è stato istituito un gruppo di facchini, cosidetti « giornalieri di bordo », i quali vengono impiegati per rimuovere le merci nelle stive dei piroscafi.

La Capitaneria anche per i « giornalieri di bordo » ha fissato le tariffe e le ore di la-

voro che si svolge così in perfetto ordine, e con perfetta disciplina.

Il movimento delle merci imbarcate e sbarcate negli scali della giurisdizione, in continuo progressivo aumento, risulta dal seguente quadro statistico:

MOVIMENTO DELLA NAVIGAZIONE

	1931	1932	1933
Numero delle navi a vapore arrivate e partite	887	910	971
Numero delle navi a vela arrivate e partite	1328	1250	1448
Tonnellaggio delle merci sbarcate	33680	44122	65969
Tonnellaggio delle merci imbarcate	113384	186801	170499
Numero dei passeggeri sbarcati	5199	4353	3882
Numero dei passeggeri imbarcati	5396	3743	3804

Le merci imbarcate nel 1933 risultano inferiori a quello del 1932 perchè nell'anno testè decorso dalla Migiurtinia è stato esportato un minore quantitativo di sale.

I passeggieri nel 1931 risultano superiori agli altri anni per un fatto transitorio dovuto al pellegrinaggio della Mecca.

LA PESCA

Per la pesca marittima in Somalia sono estese di fatto le norme del Regolamento 27 marzo 1913, n. 312, per la pesca in Libia e, sussidiariamente, le altre disposizioni in materia vigenti nel Regno, in quanto applicabili.

E' però in corso di approvazione un progetto di legge che regola la pesca marittima nelle acque dell'Africa Orientale Italiana.

L'esecuzione delle norme che disciplinano la pesca di mare, la vigilanza sulla stessa ed il rilascio dei permessi sono di competenza della R. Capitaneria di Porto.

Anche in questo campo la Capitaneria ha cercato di svolgere un'azione proficua incoraggiando lo sviluppo della pesca e curando il perfezionamento del personale e dei prodotti ittiologici, mediante consigli ed insegnamenti di varia specie ai pescatori.

E' certo però che l'attività della pesca è ancora allo stato primitivo, circoscritta nel campo individuale.

Perchè la pesca possa diventare veramente redditizia e possa giungere a risultati concreti, dovrebbe essere esercitata da imprese di pesca con mezzi tecnici e finanziari rilevanti e uomini capaci, costituite dagli stessi indigeni locali sotto forma di cooperative.

In quanto alla pescosità delle acque, è indubbio che i mari della Somalia, circa chilometri 3000, siano ricchi di prodotti ittiologici e la pesca in queste acque opportunamente stimolata e condotta ad una razionale organizzazione di uomini, di mezzi e di sistemi, potrebbe essere una fonte non piccola di ricchezza per la Colonia, ed anche per la Madre Patria.

La pesca in Somalia viene infatti erroneamente valutata sulla base degli esigui bisogni locali, e quindi trascurata, mentre la riconosciuta pescosità del mare somalo deve essere messa in relazione coi bisogni della Madre Patria, la cui bilancia commerciale subisce un deficit di circa un milione di lire al giorno che esula all'estero per le importazioni ittiche.

Si tratterebbe di esportare dalla Somalia non, com'è ovvio, del pesce fresco, sibbene del pesce seccato, affumicato, salato, preparato in scatole ecc.; l'enorme tributo che l'Italia paga all'estero, nonostante l'immensa distesa dei suoi mari si riferisce precisamente a tale genere di prodotto.

Il Governo della Somalia ha iniziato lo studio del problema, pel quale tuttavia necessita il concorso della Madre Patria.

I dati seguenti per gli anni 1932 e 1933 danno un'idea concreta dello sfruttamento assolutamente trascurabile dei mari della Somalia per quanto riguarda la pesca.

COMPARTIMENTO MARITTIMO DI MOGADISCIO

CIRCOMARE DANTE

Statistica della pesca per l'anno 1932

Pescecane q. 412; Madreperla q. 2375; Pesce comune q. 50; Valore pesce pescato lire 125.000; Valore attrezzi L. 76.000; Uomini 1220.

CIRCOMARE MOGADISCIO

Pescecane q. 575; Aragoste q. 33; pesce comune q. 570; Valore pesce pescato L. 82 mila; Valore attrezzi L. 26.600; Uomini 330.

CIRCOMARE CHISIMAIO

Pescecane q. 31; Madreperla e conchiglie q. 36; Aragoste q. 5; Oloturie q. 15; pesce comune q. 135; Valore pesce pescato lire 34846; Valore attrezzi L. 20.000; Uomini n. 50.

Dati relativi alla pesca nell'anno 1933

CIRCONDARIO MARITTIMO DI DANTE

Pescecane q. 19650; Madreperla q. 584; Pesce comune q. 528; Valore del pesce pescato L. 650.000; Valore attrezzi L. 100.000; Uomini 1010.

CIRCONDARIO MARITTIMO DI MOGADISCIO

Pescecane q. 1010; Aragoste q. 50; Pesce comune q. 160; Valore pesce pescato L. 45 mila; Valore attrezzi L. 17.000; Uomini 250.

CIRCONDARIO MARITTIMO DI CHISIMAIO

Pescecane q. 292; Madreperla e conchiglie q. 361; Oloturie q. 10; Pesce comune q. 114; Valore prodotto pescato L. 75.000; Valore attrezzi L. 20.000; Uomini 50.

DEMANIO MARITTIMO

Il Demanio Marittimo, prima dell'estensione del Codice della Libia alla Somalia, veniva di fatto amministrato dai R. Commissariati.

Dal 1° aprile 1934, data di estensione del citato Codice a questa Colonia, l'Amministrazione del Demanio Marittimo è passata alla Capitaneria, la quale sta facendo gli accertamenti allo scopo di stabilire le zone date in concessione per procedere quindi alla regolarizzazione delle concessioni stesse.

Durante l'anno in corso, mediante licenza, si è regolarizzata una economia di Demanio Marittimo a Chisimaio ad uso di cantiere navale.

SERVIZI MILITARI E DI MOBILITAZIONE

La Capitaneria ha organizzato il servizio di Mobilitazione dei militari del C.R.E.M. in congedo, residenti in questa Colonia, istituendo appositi ruoli che tiene costantemente al corrente.

La mobilitazione dei militari in congedo del C.R.E.M. può essere compiuta con la massima celerità, non appena ordinata.

SERVIZI DOGANALI

OPERA SVOLTA DALLA DIREZIONE DELLE DOGANE DAL 1° LUGLIO 1931 AL 30 GIUGNO 1934

L'opera svolta dalla Direzione delle Dogane va considerata sotto tre aspetti principali, che riflettono gli scopi cui — durante il triennio dal 1° luglio 1931 ad oggi — ha mirato il Governo della Somalia Italiana, nell'impartire disposizioni o direttive, che le dogane dipendenti erano via, via, chiamate ad applicare.

Cioè: sotto l'aspetto economico, sotto l'aspetto finanziario e, infine, sotto l'aspetto della organizzazione dei servizi.

1. - ATTIVITÀ DOGANALE SOTTO L'ASPETTO ECONOMICO

Non sarà inopportuno osservare come — nelle attuali, irrequiete condizioni dell'economia mondiale — la funzione economica delle dogane, non solo italiane, ma di tutti i paesi, sia progressivamente ingrandita, in rapporto a quella fiscale.

A questo fenomeno d'indole generale, non sono sfuggite le dogane della Somalia Italiana, la cui funzione economica, oltre che dalle esigenze dell'industria e del commercio della Madre Patria, viene sospinta — e preminentemente — dallo sviluppo agricolo ed industriale della Colonia (al quale tendono i nostri maggiori sforzi di moderni colonizzatori), nonchè dalle alterne vicende della vecchia produzione indigena e dai bisogni delle popolazioni di colore.

A) *Opera svolta per la difesa dei prodotti nazionali.*

Per quanto riguarda il primo assunto — quello, cioè, di favorire i traffici con la Madre Patria nell'interesse delle industrie e del commercio italiani — l'opera della Direzione delle Dogane somale è stata, in questo triennio, quanto mai difficile e laboriosa, avendo dovuto risolvere quotidianamente, una quan-







tità varia e molteplice di casi, che si discostavano, più o meno sensibilmente, dalla normale pratica d'ufficio.

Tale situazione derivava dal fatto che il Governo della Colonia non poteva impartire disposizioni le quali fossero in contrasto con gli impegni internazionali assunti dal nostro Paese e doveva, quindi, lasciare alle dogane il compito di vedere, volta, per volta, se ed in qual misura fosse possibile venire incontro alle richieste dei nostri industriali, senza mancare agli obblighi imposti dal trattato di S. Germano.

In questo campo, quindi, l'opera della dogana — poco appariscente, ma molto onerosa — fu volta a difendere la posizione già guadagnata dalle nostre merci in tempi più propizi.

Non pertanto, in quei casi in cui il Governo potette intervenire con opportune disposizioni, la dogana mise ogni cura ed energia nel renderle efficaci.

Così — per citarne uno dei più importanti — nel caso delle farine.

Come è noto, fino a due anni or sono, la Somalia era tributaria dell'estero di quasi tutta la farina consumata: e, ciò, per effetto d'una disposizione che obbligava le dogane a considerare eritrea anche la farina estera colà nazionalizzata.

Ottenuto che il Ministero delle Colonie modificasse la disposizione suddetta, il locale Governo affidò alle Dogane il compito di accertare in quali casi le farine fossero di vera produzione eritrea: ed il risultato fu, che il rifornimento della massima parte di farina in Colonia passò ai mulini italiani.

Per valutare il vantaggio conseguito dall'industria molitrice italiana, basterà tener presente che l'importazione in Somalia delle farine nel 1930 (cioè nell'anno precedente al triennio in esame) fu di Q.li 405 dall'Italia e di Q.li 13.147 dall'Estero, mentre quella verificatasi nel 1933, risulta di Q.li 5.761 dall'Estero e di Q.li 29.999 dall'Italia.

B) *Opera svolta in sostegno dello sviluppo economico della Colonia.*

L'attività svolta dalle dogane in sostegno dello sviluppo economico della Colonia può identificarsi principalmente nell'applicazione di tre specie di provvedimenti superiori: provvedimenti riguardanti le nuove industrie, in particolare, le industrie agricole; riguardanti la vecchia produzione indigena; e relativi al traffico dei prodotti indigeni od esteri, specialmente coi paesi limitrofi e di tradizionale sbocco.

Tralasciando i provvedimenti di secondaria importanza, fra i primi possiamo comprendere quello con cui furono istituite le « *liste condizionate* » pei concessionari; quello delle Temporanee importazioni dei materiali d'imballaggio per prodotti agricoli, quelli inerenti all'applicazione dei contingenti d'alcuni prodotti in esportazione e quelli sull'esportazione delle banane; fra i secondi, quello che perfeziona il sistema dei dazi differiti per l'esportazione dell'incenso dalla Migiurtinia e agevola il transito delle merci

da e per il Kenia e per l'Abissinia e quello che istituisce i punti franchi a Mogadiscio ed a Merca, per i sambuchi.

Diamo, qui di seguito, qualche chiarimento sull'attuazione doganale dei provvedimenti suddetti.

LISTE CONDIZIONATE OD A DAZIO SOSPESO

La rigidità d'una tariffa doganale formata nel 1911 — quando, cioè, non si sarebbe potuto prevedere un così rapido e diverso incremento, specialmente dell'agricoltura in Somalia — sarebbe stata di gravissimo ostacolo allo sviluppo delle industrie di questa Colonia se non si fosse provveduto in tempo, con R. D. n. 1518 del 20 ottobre 1921, ad esentare dal dazio d'importazione i macchinari ed altri materiali occorrenti al primo impianto od all'ampliamento delle aziende agricole, industriali ed edilizie.

Sebbene tale decreto già prima venisse applicato con larga interpretazione dal Governo locale, rimaneva pur sempre un grave ostacolo: l'obbligo fatto ai richiedenti, di pagare i diritti di confine dovuti sui materiali importati e di attendere che venisse loro accordato il rimborso, con decreto governatoriale.

La lunga attesa del rimborso e, peggio ancora, la difficoltà di poter disporre delle somme — talvolta cospicue — da anticipare, disanimavano i concessionari e tarpavano le loro iniziative.

A rimuovere simile ostacolo, il Governo — con disposizione n. 1771 del 21 marzo 1932 — autorizzava l'importazione a dazio sospeso, senza preventivo deposito di garanzia, dei materiali destinati alle aziende agricole, purchè i richiedenti di tale agevolezza fossero compresi nell'elenco dei concessionari della Colonia.

La Direzione delle Dogane, a sua volta, per rendere più rapida e sicura l'attuazione del provvedimento, adottò un sistema doganalmente nuovo, che più aderiva alle condizioni locali: quello delle « liste condizionate » o richieste a dazio sospeso, soggette a controllo postumo da parte del Superiore Governo, per la definitiva conferma dell'esenzione, oppure pel ricupero dei diritti sospesi a carico dei concessionari firmatari.

Non occorre dimostrare quale sollievo tale provvedimento abbia apportato alle aziende agricole, le quali vedevano, ormai, praticamente e rapidamente attuata una concessione legislativa, la cui efficacia era prima neutralizzata — se non pure annullata — dalle difficoltà burocratiche iniziali.

Il beneficio apportato all'agricoltura e all'industria della Colonia con l'accennata facilitazione, può esser valutato dalle seguenti cifre statistiche.

Numero delle liste condizionate emesse dalla loro istituzione ad oggi: a Mogadiscio n. 650, a Merca n. 180, a Chisimaio n. 120, a Dante n. 153, a Brava n. 4. Totale n. 1107.

Quantità e valore dei materiali ammessi all'importazione a dazio sospeso con liste condizionate, presso le dogane della Colonia, dall'istituzione del sistema, ad oggi:

Q.li 134.158. Valore L. 20.689.895. Dazio corrispondente L. 2.982.793.

TEMPORANEE IMPORTAZIONI

Altro provvedimento analogo — e non di minore importanza, per agevolare lo sviluppo agricolo della Colonia — fu quello emanato col Decreto Governatoriale del 14 marzo 1932-X, n. 9038, che istituiva — per la prima volta nella Somalia — il regime delle temporanee importazioni, basato sull'art. 65 dell'Ordinamento Doganale, fino allora rimasto inapplicato.

Tale regime, che, limitato dapprima ai soli materiali d'imballaggio dei prodotti agricoli della Colonia, fu, poco dopo, esteso ai recipienti vuoti ed alla temporanea esportazione di macchinari da riparare, apportò il suo massimo beneficio alla coltura ed al commercio delle banane, la cui esportazione era già stata agevolata dal D. G. 24 agosto 1931, n. 8722, che inseriva la voce specifica nella tariffa doganale, *con un dazio ridotto a metà* di quello preesistente.

Poichè i listelli di legno per gabbie, le gabbiette, il fil di ferro, la carta e gli altri materiali occorrenti all'imballaggio delle banane in esportazione, non potevano legalmente esentarsi dai diritti di confine, perchè non potevano comprendersi fra i materiali di primo impianto contemplati dal R. D. 1518 sopra citato, il sistema della temporanea importazione poteva raggiungere lo scopo in

modo ugualmente sbrigativo, quando fosse stato alleggerito dall'obbligo del deposito preventivo dei corrispondenti diritti doganali.

E ciò, appunto, fu dato in facoltà alle Dogane di accordare alle aziende agricole ed a coloro che offrissero sicura garanzia di pagamento.

L'entità di tale agevolezza può dedursi dalle seguenti cifre statistiche:

Temporanee importazioni effettuate nelle dogane della Somalia Italiana, dall'epoca della loro istituzione ad oggi, n. 110.

Materiali complessivamente ammessi alla temporanea importazione per l'imballaggio delle banane Q.li 81.441; Valore L. 4 milioni 192.562; Dazio corrispondente L. 426 mila 500.

MERCI CONTINGENTATE

Per l'esportazione delle merci contingentate, queste dogane — oltre che all'emissione dei consueti documenti d'imbarco — provvedono al rilascio d'un apposito certificato da presentarsi a quelle italiane, ed alla contabilizzazione delle quantità esportate con esso certificato, in modo da evitare che i contingenti stabiliti vengano sorpassati.

Durante il triennio in esame, furono rilasciati n. 1619 certificati, per le quantità complessive di Q.li 76.050 di zucchero, Q.li 6.887 di spirito puro, Q.li 849 d'olio di cotone, Q.li 171 di peperoncini rossi, Q.li 128 di caffè, Q.li 53 di pelli conciate, Q.li 46 di marmellate di banane, Q.li 19 di lavori di pelli conciate, Q.li 9 di fecola di manioca.

ESPORTAZIONE DELLE BANANE

Prima e dopo l'applicazione dei nuovi provvedimenti sull'esportazione delle banane, avvenuta col D. G. n. 9877 del 1° settembre 1933-XI, l'opera della dogana fu limitata alla normale verifica delle gabbie, all'accertamento del materiale d'imballaggio da scaricare dalle relative temporanee importazioni, all'esame del certificato fitopatologico ed al rilascio del certificato d'origine da presentare in Italia per ottenere l'esenzione in entrata.

Tutte le altre formalità e gli altri riscontri sono affidati ad altri organi.

Le dogane, poi, devono provvedere alla esatta segnalazione delle quantità esportate, divise per zone di produzione.

Per formarsi un concetto preciso dell'incremento che può ben definirsi vertiginoso avuto dall'esportazione delle banane per l'Italia, basterà tener presente, che essa fu nel 1930 di Q.li 7.251, nel 1931 di Q.li 17.815, nel 1932 di Q.li 58.363, nel 1933 di Q.li 112.556, nel 1° semestre del 1934 di Q.li 61.628, fino al 20 aprile 1934, e per l'intero triennio in esame di Q.li 242.047.

DAZI DIFFERITI PER L'ESPORTAZIONE DELL'INCENSO

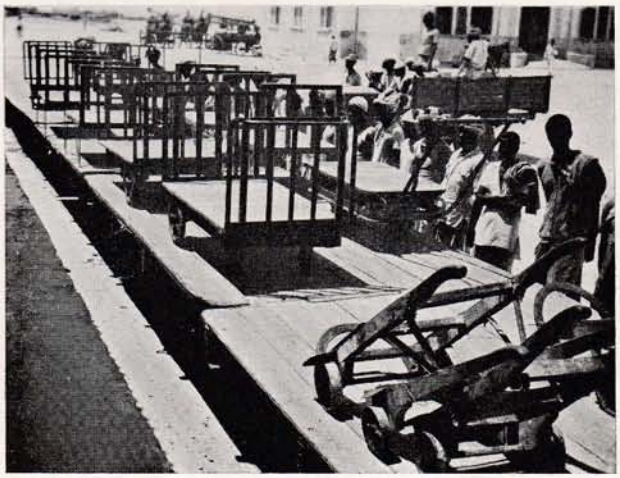
Poichè l'applicazione del preesistente provvedimento governatoriale non era uniforme nelle varie dogane della Migiurtinia, nè permetteva di controllare l'esattezza degli accertamenti e delle postume riscossioni, questa Direzione — d'accordo con l'Ufficio della Ragioneria — provvide con apposite istruzioni ad eliminare i difetti riscontrati, in modo che — per circa tre anni — i produttori ed esportatori indigeni dell'incenso hanno potuto esportare i loro quantitativi, senza l'ostacolo del pagamento preventivo del dazio d'uscita.

Tale pagamento è stato, poi, eseguito al ritorno dei sambuchi — cioè, a vendita compiuta della merce — senza che l'Erario della Colonia abbia perduta la più piccola somma.

Ciò dimostra l'opportunità di tale provvedimento, mentre la sua importanza è data dall'entità dei dazi differiti, che ammontarono — nel triennio in esame — alla complessiva somma di L. 372.286,60.

RIDUZIONE DI DAZI D'ESPORTAZIONE SU ALCUNI PRODOTTI

Fra i provvedimenti applicati per agevolare la produzione locale con una esportazione meno onerosa, possono esser citati: il D. G. n. 8722 del 24 agosto 1931-XI, che riduce il dazio d'uscita del cotone in bioccoli, del capok, del granturco, dei semi di ricino e d'arachidi, della mirra, dei peperoncini rossi e di altri prodotti; il D. G. n. 8728 del 24 agosto 1931, che riduce il dazio d'uscita delle pelli grezze bovine, ovine e caprine, successivamente ridotto ancora col D. G. n. 9014 del





20 febbraio 1932 il quale vi aggiunge la riduzione per le pelli di dig-dig; il D. G. n. 9031 del 5 marzo 1932, che riduce il dazio d'uscita del burro indigeno; il D. G. n. 4145 del 19 luglio 1932-X, che abbassa il valore di tabella del cotone in bioccoli; il D. G. n. 9401 del 9 ottobre 1932, che riduce il dazio d'uscita delle pelli di gazzella; il D. G. n. 8979 del 4 febbraio 1932, che diminuisce il dazio d'esportazione dei bovini, degli ovini, dei cammelli, ecc.

TRANSITO DELLE MERCI DA O PER IL KENIA E PER L'ABISSINIA

Emanato il D. G. n. 8828 del 22 ottobre 1931 , che poneva in termini precisi la questione del transito, l'applicazione delle modalità fu affidata alle dogane di Chisimaio e di Mogadiscio, le quali provvidero all'emissione dei relativi documenti ed al controllo delle merci provenienti dal Kenia e di quelle estere destinate al Kenia ed all'Abissinia.

Il transito, così, prese un assetto stabile, che fece subito raddoppiare e poi triplicare, specialmente le quantità delle merci estere destinate ai due paesi limitrofi.

Nel triennio in esame, le merci spedite in transito pel Kenia ammontarono a Q.li 3.783, per un valore di L. 4.722.560 e col dazio gravante di L. 734.037; quelle spedite per l'Abissinia ammontarono a Q.li 2.232 per un valore di L. 1.592.500 e col dazio d'importazione gravante di L. 441.554,45.

Le merci che formano oggetto del traffico di cui sopra sono — in grande maggioranza — i tessuti di cotone, lo zucchero e le sigarette.

Quelle spedite dal Kenia, per l'imbarco, rappresentano nel triennio, 125 Q.li, per un valore di L. 983.595, con un dazio d'uscita non pagato di L. 214.389 ed erano costituite, in massima parte, da pelli bovine secche e da pelli di leopardo.

Queste ultime, però, incominciavano a dar luogo ad abusi a scapito dell'Erario della Colonia, perciò la loro ammissione al transito fu — in seguito — più severamente controllata, con opportune misure restrittive impartite dal Governo.

ISTITUZIONE DEI PUNTI FRANCHI PER MERCI PROVENIENTI DA SAMBUCHI A MOGADISCIO ED A MERCA

Con l'approdo di piroscafi anche nei piccoli scali della costa e con le facilitazioni offerte, specialmente dai bastimenti non di linea, al trasporto di merci imbarcate ad Aden, a Mokalla, a Zanzibar, a Mombasa, viene ad esser molto ridotto il tradizionale traffico dei Sambuchi, al quale vengono sottratte le merci più ricche e redditizie.

Tuttavia, esso resta pur sempre di grande utilità e sollievo alle popolazioni indigene, perchè molte merci occorrenti ai loro elementari bisogni, non potrebbero essere trasportate, se non dai sambuchi, i cui noli sono infimi; cioè, tali da poter esser sopportati da merci assai povere, quali i « macuti » (foglie





di palma legate a pendaglio su bastoni, per coprir le capanne); i « rumah » ed i « burti » (legni per formare l'ossatura delle zeribe e simili e, quelli piccoli, per costruire remi); datteri in « zambil », noci di cocco, stuoie, pesci secchi, sale, « giaffal » (caffè con scorza), « ghiscer », (scorza di caffè), lavori grossolani di paglia e di foglie di palma; tabacco a treccia « suaheli », golgolette, letti di legno, « siki » (aceto di cocco), burro di pecora ed altre poche merci tipicamente di produzione e consumo indigeno.

Ma, alla concorrenza dei piroscafi — specialmente dopo il passaggio della dogana di Mogadiscio nei nuovi locali — si aggiungevano le difficoltà create a questo minuto commercio dalle più razionali e severe discipline doganali imposte allo sbarco, al daziamento ed all'uscita della gran mole di mercanzie provenienti dai piroscafi; e si aggiungeva, altresì, l'onere del magazzino, non sopportabile da merci di basso prezzo e di lento esito come quelle, appunto, sbarcate dai sambuchi.

Ad eliminare questi ultimi ostacoli, perciò, il Governo, convinto dell'utilità di mantenere, entro i limiti del possibile, il secolare traffico dei sambuchi, con decreto n. 8973 del 27 gennaio 1932, istituiva il punto franco per le merci portate a Mogadiscio dai bastimenti indigeni, destinando un'area attigua al recinto doganale e costruendo in essa due « arisc » per le contrattazioni, ed un capannone pel ricovero delle merci più deteriorabili.

Qui l'opera della dogana poteva svolgersi — e si è svolta finora — con sistemi più correnti, limitandosi ad una larga sorveglianza per impedire l'esito irregolare delle merci, provvedendo con bollette d'ufficio al loro daziamento, di mano in mano che vengano vendute anche in piccole quantità, permettendo liberamente il reimbarco di quelle rimaste invendute e tutto ciò, senza alcun limite di tempo e col minimo indispensabile di formalità.

In tal modo, a Mogadiscio, dall'istituzione del punto franco ad oggi, si è avuto un movimento — fra arrivi e partenze — di 374 sambuchi, dei quali 177 di bandiera estera (arabi e suaheli) e 194 di bandiera italiana-somala, i quali hanno trasportato complessivamente Q.li 25.370 di merci varie, della specie più sopra indicata, per un valore commerciale di circa 1.662.000 lire.

Dopo quello di Mogadiscio, con D. G. n. 9343 del 30 settembre 1932, lo stesso punto franco fu istituito anche a Merca.

ALTRI PROVVEDIMENTI DI MINORE IMPORTANZA

Altri provvedimenti di minore importanza ispirati al benessere economico della Colonia e che — per brevità — si omette qui di specificare, furono dettati dal Governo ed applicati dalla Direzione delle Dogane, la quale — per conto proprio — ha posto sempre ogni cura nell'adottare i mezzi più semplici ed efficaci per la pratica attuazione dei provvedimenti stessi, onde evitare che il loro beneficio venisse menomato da inutili complicazioni di forma.

2. - ATTIVITÀ DOGANE, SOTTO L'ASPETTO FINANZIARIO

Dal punto di vista puramente finanziario, l'opera della Dogana si è esplicata con tenace assiduità, volta principalmente al raggiungimento di due fini: la giusta ed uniforme applicazione dei dazi, e il massimo rendimento a favore dell'Erario Coloniale.

Per conseguire gli scopi suddetti, la Direzione delle Dogane si accinse subito ad un non facile riordinamento della tariffa e delle tabelle dei valori, aggiornandole con tutte le disposizioni modificatrici fino allora emanate e corredandole di annotazioni ed istruzioni atte a renderle più facilmente applicabili da parte dei funzionari e comprensibili ai commercianti metropolitani ed indigeni.

In tal modo, nel luglio del 1932, potè essere pubblicato l'attuale testo d'uso, che fu largamente distribuito agli Uffici Doganali e del Governo e che fu, altresì, messo in vendita ad un prezzo modesto, affinchè tutti gli interessati potessero acquistarlo.

La pubblicazione sortì l'effetto voluto, troncando le continue divergenze sulla classificazione e nella valutazione delle merci, riducendo al minimo gli errori di tassazione ed eliminando le sperequazioni di trattamento fra partita e partita delle stesse merci presentate in tempi ed in luoghi diversi.

Ad integrare l'efficienza del nuovo testo, la Direzione delle Dogane provvide a formare un campionario completo delle merci importate dall'estero, classificandole per valore di tabelle e per voce di tariffa, in modo da rendere sicure le basi di tassazione a tutti, impiegati e commercianti.

Tale campionario è conservato nella Dogana di Mogadiscio ed un duplicato è permanentemente esposto — quale tipica ed utile documentazione del commercio locale — nel nuovo museo della « Garesa ».

Di più, la Direzione stessa tiene sempre al corrente le dogane dipendenti delle decisioni date su dubbie classificazioni e su quesiti ad essa rivolti, ed invia loro — ove occorra, per visione — i relativi campionari, in modo da approssimarsi il più possibile a quella uniformità di tassazione, che è elemento indispensabile pei diversi commercianti importatori e per la formazione dei prezzi di vendita.

In contrapposto alle modificazioni portate alla tariffa d'esportazione con gli sgravi sulle merci già sopra ricordati, mediante provvedimento di contenuto economico, l'unica disposizione esclusivamente ispirata a scopo finanziario fu quella emanata con R. D. 29 dicembre 1930, n. 1937 e regolata con D. M. 30 maggio 1931, per l'importazione dei sopradazi d'importazione, applicabili da parte delle Dogane con decorrenza dal 1° luglio 1931, sul caffè, sui tabacchi, sul tè e sullo zucchero.

Il rendimento fiscale delle diciassette dogane della Somalia Italiana, durante il triennio in esame, fu complessivamente di lire 40.135.455, riscosse: per L. 23.576.955 dalla dogana di Mogadiscio, per L. 4.621.601 da quella di Chisimaio, per L. 4.449.166 da quella di Merca, per L. 1.904.365 da quella di Dante e per L. 1.705.740 da quella di Obbia. Omettiamo le Dogane di minore importanza.

Potrà riuscire interessante la seguente ripartizione degli introiti doganali effettuati nel medesimo triennio:

Vecchie dogane della Colonia	L.	28.948.077
Dogane della Migiurtinia . .	»	6.565.848
Dogane dell'Oltre Giuba . .	»	4.621.601
Totale dell'intera Colonia	L.	40.135.526

3. - ATTIVITÀ DOGANALE SOTTO L'ASPETTO ORGANIZZATIVO

Alla fine del 1931, la Dogana di Mogadiscio si reggeva ancora col sistema piuttosto primitivo di venti anni orsono, quando il movimento commerciale non era neppure la decima parte di quello odierno e la necessità dei controlli era minima.

La confusione ed il danno erano giunti a tale, che sarebbe stato colpevole porre altro indugio alla riorganizzazione o, meglio, alla nuova organizzazione dei servizi doganali, su basi che rispondessero alle attuali e future esigenze del traffico.

La Direzione delle Dogane iniziò tale opera ai primi del 1932, imperniando l'organizzazione su tre controlli fondamentali: quello compiuto dai magazzinieri sulle merci al-

l'atto dello sbarco e relativa assunzione in temporanea custodia, nei magazzini della Dogana, quello compiuto dai funzionari con la verifica delle merci all'atto del loro daziamento, e quello compiuto dalle guardie doganali all'uscita delle merci dai recinti doganali.

Ma, per attuare simile progetto, era indispensabile trasferire la dogana nei nuovi locali, già ultimati l'anno precedente.

TRASFERIMENTO DELLA DOGANA NEI NUOVI EDIFICI

I locali, però, si presentavano ancora incompleti, per poter essere subito occupati.

Furono, quindi, eseguiti vari lavori interni di perfezionamento nei magazzini e negli ambienti destinati ad uffici, attrezzando poi questi secondo criteri moderni di funzionamento.

Fu costruito, così, un ampio e lungo bancone a doppia ala, per la visita dei bagagli dei passeggieri; furono murati, nella sala delle visite, scrittoi per il pubblico; furono muniti gli uffici interni di 65 metri quadrati di scaffali per uso d'archivio e di 13 armadi a misura, per la conservazione dei registri bollati, dei campionari e delle merci in diretta custodia; furono messe in uso nuove casseforti, nuovi mobili, bilance ed ogni attrezzo necessario ad accertamenti ed analisi, creando, così, un complesso dignitoso di uffici doganali, ampi, ben ripartiti e bene arredati, quali migliori non potrebbero essere desiderati neppure in centri di maggiore importanza.

I piazzali furono cilindrati, alcuni tratti del muro di cinta furono rinforzati e così pure il bordo dei piazzali, verso il mare.

Per il rapido trasporto delle merci sbarcate dal pontile ai due magazzini, furono poste due file di binari che, servite da una piattaforma girevole, corrono lungo i due lati dei magazzini stessi, in modo che i vagoni piatti — di cui è oggi attrezzata l'impresa « Imbarchi e Sbarchi » — possano essere spinti di fronte ad ognuna delle porte, nei due fianchi dei magazzini, per l'introduzione o l'estrazione delle merci.

Per uso dei facchini fu posta nel piazzale anche una piccola fontana d'acqua corrente e per l'accesso ai cancelli furono approntate due ampie strade, sufficienti al traffico che, ormai, si svolge quasi totalmente per mezzo di autoveicoli.

Dai biglietti di riscontro, è poi risultato che, in giorni di massimo lavoro, hanno attraversato i varchi doganali fino a 162 autocarri in entrata ed uscita ed in quelli di minor lavoro, mai meno di 40.

Il passaggio ai nuovi locali fu effettuato nell'Ottobre del 1932.

CONTROLLO DELLE MERCI ALLO SBARCO E PRESA IN CARICO NEI MAGAZZINI

Col riscontro delle merci allo sbarco, in confronto delle singole partite annotate al manifesto che ogni piroscafo è tenuto a presentare entro le 24 ore dal suo arrivo, viene iniziato il sistema di controllo già prospettato.

L'importanza capitale di detto riscontro anche in queste dogane, aveva già avuta la più convincente dimostrazione nell'inconcepibile stato di confusione, che la sua mancanza aveva generato non solo nel servizio doganale, ma ben anche nei rapporti fra commercianti, vettori e scaricatori, per la impossibilità di accertare se le merci fossero giunte o meno in porto, se si fossero perdute nello scarico, o se fossero state ritirate — come spessissimo avveniva — erroneamente o per diversa ragione, da persone non destinatarie.

Di questa assurda situazione si rese conto personalmente il Governatore, in seguito ad un reclamo pervenutogli, disponendo che dovesse finire al più presto.

Fu, quindi, introdotto il riscontro suddetto, con l'assunzione di apposito personale indigeno, prima ancora che la dogana si trasferisse nei nuovi edifici e fu poi in questi perfezionato, al punto che oggi vengono constatate tutte le mancanze o le eccedenze dei colli sbarcati, le condizioni in cui essi sono consegnati alla dogana e da questa assunti in temporanea custodia.

Le differenze od i danneggiamenti dei colli vengono subito contestati alle Società vettrici, con apposite liste di resa; ed ai commercianti danneggiati, la dogana rilascia certificati che diano loro la possibilità di provare il danno subìto ed ottenere l'indennizzo dei responsabili.

Dal punto di vista fiscale, poi, si ha la certezza che tutte le merci sbarcate abbiano avuto esito regolare.

Per avere un'idea della mole del servizio così affidato ai magazzinieri ed all'ufficio dei manifesti, basterà far presente che dall'ottobre 1932 — cioè dal passaggio della dogana nei nuovi locali — ad oggi, sono stati controllati, stivati per marche ed assunti in carico ben 885.400 colli di merci varie, del peso di circa 54.980 tonnellate, che — aggiunte a 2.300 tonnellate di merci alla rinfusa, formano un movimento totale di 57.280 tonnellate allo sbarco.

Analogamente, sono passati nei magazzini doganali, per l'imbarco, altri 151.873 colli, dal peso di 11.870 tonnellate di merci varie.

Ad accelerare il lavoro di trasporto, di traslazione, di stivaggio e di consegna delle merci nei magazzini, questi sono stati dotati di carrelli a piano orizzontale fisso e di altri a piano mobile od inclinabile.

Il trasporto delle merci dal pontile di sbarco ai magazzini ed ai piazzali è, in gran parte, eseguito con vagoni piatti, sui quali le merci stesse vengono deposte dalle grù che le prendono dalle barche sottostanti.

CONTROLLO ESEGUITO DAI FUNZIONARI ALL'ATTO DELLO SDOGAMENTO ED EMISSIONE DEI DOCUMENTI PER L'USCITA DELLE MERCI DAI RECINTI DOGANALI.

Tale controllo — che è certamente il più delicato dal punto di vista doganale — è oggi regolato da una serie di disposizioni interne, di natura tecnica, che non sembra quì il caso di enumerare o spiegare.

Però, l'accennata ristampa delle tariffe doganali; l'istituzione del campionario e d'una raccolta ordinata ed aggiornata dei provvedimenti da applicare; la creazione d'un nuovo tipo di dichiarazione per importazione che mutava completamente il sistema di lavoro, rendendolo più rapido e preciso; l'introduzione delle liste condizionate per i concessionari e delle temporanee importazioni ed esportazioni e tante altre provvidenze organizzative, non avrebbero sortito buon effetto, se non fossero state integrate dalla formazione tecnica degli impiegati a contratto, assegnati alla dogana in luogo di quelli di ruolo, e senza alcuna preparazione specifica. Appunto questa fu la parte più laboriosa e lenta.

CONTROLLO ALL'USCITA DELLE MERCI DAI MAGAZZINI E DAI CANCELLI

Questo controllo, prima del 1932, esisteva — può dirsi — solo figurativamente.

Affidato ad una ventina di guardie, quasi tutte arabe, analfabete, che non parlavano affatto, nè comprendevano l'italiano — ad eccezione di due o tre graduati — non era possibile attuarlo seriamente, se non sostituendo alcune unità ed aumentandole.

A ciò via, via, provvide la Direzione, proponendo al Governo la nomina di elementi più adatti e riuscendo, in meno d'un anno, a formare un nucleo di guardie doganali — in prevalenza somale — che parlano, scrivono e leggono l'italiano, in modo da farsi capire e da poter capire i commercianti ed i funzionari, da leggere i documenti, da distinguere le marche ed i numeri sui colli e da poter apporre sui documenti i visti d'uscita, d'entrata, d'imbarco ecc. ecc.

Ad essi agenti, perciò, si sono potuti impartire istruzioni semplici, ma precise, che si riassumono nella elementare consegna, di non lasciar uscire dalle porte dei magazzini, nè dai cancelli del recinto, se non le merci corrispondenti a documenti regolarmente emessi dall'ufficio della dogana e vistati dai magazzinieri responsabili.

Per i soli bagagli dei passeggeri è ammessa l'uscita con semplici buoni firmati dai funzionari; buoni, che varian di colore ogni giorno, che corrispondono al colore del gesso con cui i bagagli devono essere segnati e che — a fine di giornata — devono dal capo guardia essere consegnati al capo della dogana.

Abolito ogni ordine verbale, per l'uscita di qualsiasi quantitativo di merce.

In tal modo, si sono ormai eliminati gli abusivi passaggi di merci dai varchi doganali.

Le guardie, oggi, sottoposte a rigida disciplina, si attengono alle istruzioni di servizio in modo irremovibile: ed è la loro caratteristica.

CAROVANA DEI FACCHINI DOGANALI

Il trasporto delle merci dal pontile di sbarco alla banchina dei magazzini ed ai piazzali della dogana, viene eseguito dai facchini dell'impresa Sbarchi ed Imbarchi: l'introduzione di esse nei magazzini, la divisione per marche e lo stivaggio, ed il trasporto delle merci stesse fuori del recinto doganale è fatto dai facchini della dogana, col compenso ridotto in base al D. G. n. 9042 del 17 marzo 1932-IX.

Fino al gennaio del 1933 i facchini della dogana erano gli stessi della impresa sbarchi, come al tempo in cui anche il servizio dello sbarco e dell'imbarco era disimpegnato dalla Direzione dei Servizi Doganali.

Ne risultavano indisciplina e disordine, per le abitudini contratte dai vecchi facchini, i quali mal si rassegnavano a stivare ed ordinare le merci nei magazzini e nei piazzali, senza compenso.

La Direzione della dogana — a troncare tale nocivo stato di cose — tolse loro il facchinaggio doganale e lo affidò ad una squadra di facchini liberi, reclutati con le dovute garanzie.

Si è potuta, così, formare una « Carovana dei Facchini Doganali », indipendente dalle vecchie cabile degli scaricatori del Porto, organizzata con criteri rispondenti alle attuali esigenze e regole, disciplinata e di efficienza assai superiore all'antica.

Si compone oggi, a Mogadiscio, di 75 uomini fissi ed altrettanti giornalieri e compie, senza difficoltà, tutto l'enorme lavoro più sopra precisato.

ORGANIZZAZIONE INTERNA DEGLI UFFICI DOGANALI

La ripartizione degli uffici e la distribuzione del lavoro fra essi è stata fatta a Mogadiscio secondo il sistema delle dogane italiane e libiche, con tutte quelle semplificazioni che l'esperienza del vecchio funzionario cui è oggi affidata la Direzione, ha potuto suggerirgli come attuabili.

Non sembra opportuno qui analizzare tale ripartizione, nè spiegare la logica necessità che l'ha ispirata e l'utilità pratica conseguita: basterà succintamente dire che, organicamente, la dogana si compone d'un ufficio dei manifesti, la cui funzione — come fu già accennato — integra il primo controllo doganale sulle merci sbarcate; d'un ufficio visite, che compie il secondo controllo; d'un ufficio delle scritture, che registra i documenti liquidati dal precedente e li rende esecutivi; d'un ufficio cassa, per le riscossioni e d'un ufficio di contabilità, che controlla la gestione del cassiere e prepara gli elementi richiesti dalla Ragioneria del Governo e dal Governo stesso, in materia finanziaria.

Completa l'organizzazione interna della dogana un ufficio d'economato, cui è affidata la contabilità e la custodia dei registri bollati, soggetti a rigoroso rendiconto, la loro distribuzione a tutte le dogane della Colonia, il ritiro, la registrazione e la custodia, nell'apposito archivio, di tutti i documenti ed i registri scritturati dalle dogane, l'amministrazione dei mobili e di tutti gli attrezzi dati in carico alle dogane e la compilazione dei relativi inventari.

STATISTICA E REVISIONE

E' questo un ufficio riformato di sana pianta ed alla cui organizzazione l'attuale Direzione delle Dogane ha dedicato gran parte del proprio lavoro e delle proprie cure, convinta che esso rappresenti una necessità di primissimo ordine per la nostra Colonia.

Infatti, se la revisione dei documenti emessi dalle dogane — fatta con calma e competenza — consente la garanzia definitiva della regolarità di funzionamento dal punto di vista finanziario, la compilazione d'una buona statistica costituisce, sotto l'aspetto economico, un elemento regolatore indispensabile a qualsiasi organismo sociale, ma più specialmente ad un organismo in atto di formazione, quale è, appunto, la Somalia Italiana: il cui sviluppo — nelle sue diverse forme — non essendo essa produttrice delle merci occorrenti, trova una diretta corrispondenza nelle importazioni; e la cui produzione, non essendo la Colonia consumatrice delle merci progressivamente prodotte, se non in minima parte, si ripercuote immediatamente nelle esportazioni.

Una statistica sincera e razionale è, insom-

ma, un buon bilancio di casa, dal quale — oltre che l'ammontare complessivo del danaro che esce per effetto delle importazioni e del danaro che entra pel tramite delle esportazioni — si attingono, in particolare, tutti gli elementi necessari ad una saggia amministrazione; elementi, dai quali il sagace amministratore potrà desumere quali siano le sproporzioni da attenuare, quali le deficienze da colmare, quali le iniziative da incoraggiare, quali i risultati ottenuti da una determinata impresa economica o da una determinata provvidenza amministrativa, quale — infine — sia lo stato di fatto e quale quello che si possa praticamente raggiungere e come.

Ispirandosi a questi concetti, la Direzione delle Dogane ha istituito un ufficio apposito, presso la dogana di Mogadiscio, al quale è esclusivamente affidata la raccolta dei dati statistici, ch'esso compie direttamente — con scrupolosa severità di metodo — dai documenti emessi dalle singole dogane e nell'ufficio periodicamente accentrati.

Tale sistema — mentre garantisce dai pericoli di poca fedeltà e di difformità, insiti in quello prima seguito di elaborare dati già raccolti dalle diverse dogane — permette una contemporanea e redditizia revisione dei documenti esaminati, dalla quale viene quasi compensato, coi ricuperi, il costo dell'ufficio medesimo.

Con l'adozione, poi, dei valori commerciali — in luogo dei valori irreali di tabella finora presi a base di valutazione delle merci — si è raggiunto, nella pubblicazione annuale dei quadri statistici e dell'ampia relazione che l'accompagna, il principale scopo conseguibile: quello di prospettare il traffico della Colonia nella sua precisa realtà.

E' stata fatica assai dura: ma certamente utile.

Non è davvero il caso, quì, di riprodurre un saggio della statistica della Somalia Italiana che viene annualmente divulgata con le suddette pubblicazioni: ma, per dare un'idea sintetica del movimento commerciale svoltosi durante l'ultimo triennio, si riportano i seguenti dati statistici, raggruppati in modo diverso da quello che non siano nelle predette pubblicazioni ufficiali:

Importazione:

Totale Q.li 1.379.643 = Valore Commerciale L. 162.295.607, così ripartibili fra le vecchie e nuove regioni della Colonia:

Benadir (vecchia Colonia) - Q.li 1.104.752 = Valore commerciale L. 123.189.368.

Migiurtinia e Nogal - Q.li 179.676 = Valore commerciale L. 23.578.736.

Oltre Giuba - Q.li 95.215 = Valore commerciale L. 15.527.503.

Esportazione:

Totale - Q.li 5.385.817 = Valore commerciale L. 88.782.677, così ripartiti fra le vecchie e le nuove regioni della Colonia:

Benadir (vecchia Colonia) - Q.li 355.349 = Valore commerciale L. 58.968.998.

Migiurtinia e Nogal - Q.li 4.980.811 = Valore commerciale L. 21.567.993.

Oltre Giuba - Q.li 49.657 = Valore commerciale L. 8.265.686.

Importazione di alcune merci di più largo uso indigeno:

			Valore Commerciale (lire)
Cotonate	Q.li	43.066	32.283.820
Zucchero	„	130.452	8.495.200
Riso	„	119.199	7.316.240
Semi di sesamo	„	99.759	6.592.810
Thé	„	5.151	2.605.310
Dura	„	62.364	2.223.050
Granone	„	118.304	3.883.480
Farina	„	57.699	3.000.580
Datteri	„	25.869	1.347.470

Importazione di alcune merci attinenti allo sviluppo agricolo e industriale della Colonia:

			Valore Commerciale (lire)
Macchine e parti escluse le agricole	Q.li	7.404	6.395.743
Macchine agricole	„	4.256	3.370.700
Benzina	„	40.279	4.608.840
Petrolio	„	43.014	4.014.890
Nafta	„	24.990	1.238.010
Oli lubrificanti	„	8.695	1.622.426
Automobili	Num.	215	2.657.940
Prodotti chimici	Q.li	4.456	871.315
Concimi chimici	„	3.850	332.150

Esportazione di alcuni prodotti della vecchia produduzione somala:

			Valore Commerciale (lire)
Pelli bovine	Q.li	24.810	4.135.766
„ ovine e caprine	„	17.130	4.345.100
„ di leopardo	„	551	7.138.527
Incenso	„	23.425	2.340.920
Pescecane secco	„	14.930	805.650
Madreperla greggia	„	2.554	498.041

Esportazione dei principali prodotti delle grandi colture e delle industrie create dai colonizzatori italiani:

			Valore Commerciale (lire)
Banane	Q.li	242.047	20.337.270
Cotone greggio	„	28.440	9.928.760
Sale marino	„	4.707.385	11.564.400
Zucchero	„	63.248	3.158.770

Ripartizione fra le vecchie e le nuove regioni della Colonia di alcuni prodotti importati per il consumo indigeno:

			Valore Commerciale (lire)
Cotonate			
Benadir	Q.li	36.349	27.151.070
Migiurtinia	„	3.735	2.801.250
Oltre Giuba	„	2.982	2.236.500
Zucchero			
Benadir	„	105.289	6.860.805
Migiurtinia	„	15.895	1.031.975
Oltre Giuba	„	9.268	602.420
Riso			
Benadir	„	35.696	2.141.760
Migiurtinia	„	79.002	4.904.420
Oltre Giuba	„	4.501	270.060
Dura			
Benadir	Q.li	34.257	1.379.840
Migiurtinia	„	24.607	738.210
Oltre Giuba	„	3.500	105.000
Granone			
Benadir	„	107.059	3.546.030
Migiurtinia	„	—	—
Oltre Giuba	„	11.245	337.350
Farina			
Benadir	„	50.090	2.620.130
Migiurtinia	„	3.545	117.250
Oltre Giuba	„	4.064	203.200

Da quanto è stato fin quì detto, balza evidente una constatazione che — forse — contrasta col concetto in cui erano prima tenute le dogane della Somalia Italiana: la constatazione, cioè, che esse hanno un compito complesso e delicato quanto quelle italiane, compiono un lavoro di gran mole, con mezzi assai più modesti e sono, ormai, organizzate con criteri simili a quelli delle dogane del Regno e libiche, con le quali hanno rapporti d'ufficio sempre più frequenti, a reciproca garanzia dell'esito regolare di molte operazioni doganali.

Se una diversità esiste fra queste della Somalia e le dogane italiane, essa aderisce alla minore necessità di controlli sussidiari, che — se fossero quì applicati come nel Regno — apparirebbero eccessivi ed ingombranti.

Ad organizzazione ultimata, invece, la Direzione di questi servizi doganali ritiene di poter offrire all'esame dei competenti e degli studiosi, un tipo progredito di dogana coloniale, regolato sì, ma snello, rapido, legalmente duttile alle immediate contingenze locali.

SERVIZI POSTALI ED ELETTRICI

TRAFFICO SVOLTO DALLA DIREZIONE DEI SERVIZI POSTALI ED ELETTRICI

DAL LUGLIO 1931-IX AL DICEMBRE 1933-XII

Vaglia	EMESSI		PAGATI	
	N.	Lire	N.	Lire
Esercizio 1931-32 . . .	28118	76.518.759,17	13646	59.173.506,06
Esercizio 1932-33 . . .	29435	86.327.486,51	16444	83.364.644,79
1° Semestre 1933-34 . . .	15145	40.920.960,00	8002	25.067.229,42

Risparmi	DEPOSITI		RIMBORSI	
	N.	Lire	N.	Lire
Esercizio 1931-32 . . .	1492	1.026.143,10	818	896.476,29
Esercizio 1932 33 . . .	1680	1.277.552,62	988	900.982,30
1° Semestre 1933-34 . . .	709	474.652,05	362	511.106,27

Buoni postali fruttiferi	EMESSI		PAGATI	
	N.	Lire	N.	Lire
Esercizio 1931-32 . . .	2164	2.544.950,00	498	592.068,95
Esercizio 1932-33 . . .	2798	2·756.600,00	731	906.611,55
1° Semestre 1933-34 . . .	1210	1.653.900,00	202	200.880,40

Effetti riscossi	N.	per lire	Titoli di tesoreria pagati	N.	per lire
Esercizio 1931-32 . .	83	20.637,65	Esercizio 1931-32 . .	2522	20.387.981,65
Esercizio 1932-33 . .	37	7.345,20	Esercizio 1932-33 . .	2952	17.624.429,04
1° Semestre 1933-34 .	38	7.894,00	1° Semestre 1933 34 .	1876	9.982.942,04

Corrispondenze	ORDINARIE (sacchi)		RACCOMANDATE N.	
	in partenza	in arrivo	in partenza	in arrivo
Esercizio 1931-32 . . .	6.734	8 895	39 506	36.663
Esercizio 1932-33 . . .	5.368	5.797	41.775	42.819
1° Semestre 1933-34 . . .	2.602	2.680	19.558	18.099

Assicurate	IN PARTENZA		IN ARRIVO	
	N.	valore	N.	valore
Esercizio 1931-32 . . .	1227	1.182.941,00	586	3.599.300,00
Esercizio 1932-33 . . .	1264	3.302.647,45	759	3.231.348,05
1° Semestre 1933 34 . . .	625	1.457.084,40	366	489.222,00

Entrate	DELLA POSTA	Del Telegrafo	Del Telefono
	Lire	Lire	Lire
Esercizio 1931-32	340.576,30	713.823,35	27.514,00
Esercizio 1932 33	374.116,83	733.634,95	32.629,00
1° Semestre 1933-34	184.035,73	366.457,60	19.223,45

Movimento complessivo di denaro	DEBITO	CREDITO
	Lire	Lire
Esercizio 1931-32	72.034.285,22	72.034.285,22
Esercizio 1932-33	81 858.614,26	81.958.614,26
1° Semestre 1933-34	38 559.510,90	35·719.085,73

Pacchi	ORDINARI		CON VALORE DICHIARATO			
	in partenza	in arrivo	in partenza		in arrivo	
	N.	N.	N.	valore	N.	valore
Esercizio 1931-32	4.192	13.913	1.074	255.500,00	4.370	1.266.251,25
Esercizio 1932-33	6.130	16.727	508	100.700,00	2.673	540.585,00
1° Semestre 1933 34	2.414	6.439	73	20.999,00	699	150.544,00

Telegrammi	in partenza	in arrivo
Esercizio 1931-32	183.006	194.435
Esercizio 1932 33	178.091	184.175
1° Semestre 1933-34	93.737	96.230

— Accettazione delle raccomandate col sistema *rapido*, che permette una razionale divisione del lavoro di scritturazione nello interno dell'ufficio, evitando l'eccessivo affollamento agli sportelli.

— Istituzione dell'Ufficio Mogadiscio-Pacchi, con titolare direttamente responsabile della gestione.

— Ampliamento del Casellario americano dell'Ufficio di Mogadiscio.

— Istituzione del servizio dei vaglia telegrafici, prima nei rapporti con gli uffici del Regno e successivamente anche con quelli della Tripolitania, della Cirenaica, delle Isole Italiane dell'Egeo e dell'Eritrea.

— Prolungamento dell'orario di accettazione dei telegrammi fino alle ore 20.

— Istituzione di una terza corsa di recapito dei telegrammi alle ore 19.

— Prolungamento del servizio di commutazione al centralino telefonico, con orario continuativo dalle 6 alle 24.

— Rettifica di tutta la rete telefonica urbana di Mogadiscio, con ripartizione dei fili in due grandi arterie.

— Istallazione di un centralino di 200 numeri nell'Ufficio centrale e di uno di 100 numeri al Palazzo del Governo.

— Costruzione, con palificazione in ferro, di varie linee telefoniche periferiche; al Lazzaretto, alla Dogana e Capitaneria del Porto, al Serbatoio dell'acqua, alle case Incis, all'Aviazione; e revisione di tutta la linea telegrafica-telefonica Mogadiscio-Afgoi.

— Costruzione di un nuovo tronco di linea telefonica della lunghezza di chilometri 80, da Afgoi a Vittorio d'Africa, con diramazione ad Audegle.

— Ricostruzione della linea telefonica Vittorio d'Africa-Merca, divenuta quasi inservibile per la poca stabilità dei pali, per il percorso tortuoso e per la eccessiva vicinanza al mare.

Ampliamento dei locali a Mogadiscio e costruzione di un alloggio di servizio per il Direttore.

L'occupazione dei locali precedentemente adibiti ad Economato, con opportuni restauri e adattamenti, ha permesso:

1. - Di sistemare convenientemente il servizio dei pacchi in un locale abbastanza ampio, fornito di scaffali e completamente a parte senza alcuna promiscuità con gli altri servizi, mentre prima, per difetto di spazio, si era costretti a fare lo smistamento dei pacchi in un cortile aperto e la distribuzione nel corridoio, con grave disagio degli impiegati e del pubblico e senza alcuna seria garanzia per la custodia dei pacchi e dei relativi materiali e documenti.

2. - Di portare lo sportello dell'ufficio Pacchi e quello del servizio indigeni in via Piemonte, con entrata nella stessa via, evitando l'eccessivo affollamento che si verificava all'entrata principale, specialmente nei giorni di arrivo e di partenza del postale.

3. - Di fornire l'Ufficio di un ampio magazzino per custodirvi ordinatamente gli stampati ed i materiali di ufficio che per l'innanzi erano sparsi un pò dappertutto ed in gran parte tenuti in locali fuori dell'ufficio, quali i pianterreni della Garesa prima e le cantine del Palazzo del Governo poi.

4. - Di sistemare il servizio di Arrivi e Partenze in un lungo ed aereato corridoio,

fornito di appositi casellari, dove è stato possibile separare nettamente i due importanti servizi, che prima dovevano eseguirsi insieme in una sola stanza, con scarso spazio disponibile, con un calore torrido, senza casellari nè altri attrezzi indispensabili ad evitare confusioni e disguidi.

5. - Di apprestare ed arredare in modo decoroso una stanza indipendente per il Direttore.

6. - Con la sistemazione del cortile, infine, si è provveduto anche al locale per l'officina telefonica.

— Con la elevazione in corso sull'ala sud dell'edificio, portandosi al piano superiore l'ufficio del Direttore, l'archivio e la segreteria, si potranno ancora conseguire notevoli miglioramenti, e principalmente quello di ampliare gli attuali casellari della distribuzione, oramai insufficientissimi, rendendo possibile il lavoro contemporaneo di due persone, e quello di sistemare il servizio al pubblico, dei vaglia e risparmi e dell'accettazione telegrafica, internamente, al riparo dal vento, ricavando anche una sala per il pubblico da attrezzarsi con un tavolo centrale e leggii a muro.

INDICE

ERRATA CORRIGE

A pag. 59, dove è scritto: « Restauro del Commissariato di Merca », leggasi: « Restauro della garesa di Brava ».

A pag. 63, dove è scritto: « Asfaltatura e alberatura di Corso Vittorio Emanuele III », leggasi: « Asfaltatura e alberatura di Via Cesare Maria De Vecchi di Valcismon ».

INDICE

Premessa . . . . . *Pag.* 3

Lo sviluppo economico della Somalia . . . . . » 7

LUGLIO MCMXXXI-IX - LUGLIO MCMXXXIV-XII

Opere pubbliche:

Opere marittime . . . . . » 41

Costruzioni . . . . . » 47

Rimboschimento . . . . . » 99

Lavori idraulici e di colonizzazione . . . . . » 113

Strade . . . . . » 143

Genio Militare . . . . . » 161

Aviazione . . . . . » 191

Servizi pubblici:

Servizi sanitari ed opere sanitarie . . . . . » 203

Dati statistici circa l'assistenza sanitaria alla popolazione europea . . » 217

Dati statistici circa l'assistenza sanitaria alla popolazione indigena . . » 221

R. Marina - Servizi R. T. . . . . » 229

Servizi della marina mercantile . . . . . » 241

Servizi doganali . . . . . » 251

Servizi postali ed elettrici . . . . . » 265

FINITO DI STAMPARE
IL XXVIII OTTOBRE DELL'ANNO XII
NELLA REGIA STAMPERIA DELLA COLONIA
IN MOGADISCIO

CLICHÉS DELLE OFFICINE
BIANCHI, LOVATI E TENCONI
IN MILANO