

RIVISTA

DI

ARTIGLIERIA E GENIO

FEBBRAIO 1914.



ESPERIMENTI DI TRAINO CON CAMELLI NELLA SOMALIA ITALIANA

Il comando del R. corpo di truppe coloniali della Somalia Italiana, sullo scorcio del 1912, decise di dotare il presidio di Mahaddei Ueu e quelli di futura costituzione nelle terre degli Elai di pezzi da 87 B.

Il problema consisteva nel trainarli a destinazione. I mulletti abissini, che costituiscono un attacco veramente eccellente per i piccoli pezzi (75 B su affusti da sbarco modificati) della batteria mobile di Mogadiscio, non sembravano adatti allo scopo.

Risorse perciò il comando, nonostante i preconcetti esistenti in materia tra bianchi e tra indigeni, di sperimentare un attacco con cammelli (1) e ne diede l'incarico al capitano Gigli, comandante la compagnia cannonieri, alla cui cortesia devo i dati sull'organizzazione dell'attacco, sul primo esperimento di traino e sulle speciali cure di governo dei quadrupedi in questione.

Circa l'acquisto dei cammelli, fatto nel gennaio 1913, non v'era che l'imbarazzo della scelta, perchè la Somalia vanta molti ed ottimi prodotti del genere. Fu data la preferenza agli Elai, più robusti e corpulenti, come timonieri; ai Gherra, più svelti, come volate.

Per risparmio di tempo nell'istruzione, furono scelti animali da 7 a 9 anni, già addestrati al lavoro di soma. La muta fu composta di due pariglie e fu studiato uno

(1) Veramente, in Somalia, non vi sono che dromedari. Li chiamo cammelli in omaggio all'uso locale.

speciale e semplicissimo finimento. La sua forma e composizione risulta dalle fotografie annesse. Mi limito perciò a poche parole esplicative.

La fig. 1^a rappresenta un cammello di volata; la fig. 2^a uno di simone. La martingala e le due parti *a* che, per analogia col nome *pettorale*, si potrebbero chiamare *gobbiere*, sono, in quasi tutti i finimenti, di tela olona raddoppiata. Fu sperimentato con eguale successo anche un tipo di enoio.

La fig. 3^a rappresenta una capezza, di enoio, indossata. Si vede come essa consista d'una musseruola, sorretta da un cuscinetto di feltro, all'estremità della quale sono posti due anelli *A*, cui vanno ad unirsi i due montanti. Questi, terminanti l'uno in riscontro e l'altro in fibbia con andiglione, s'incrociano in un passante soprano e vanno a formare collare. La redine di corda, con catenella *B*, entrando nell'anello *B*, unita, mediante cinghia *f* al montante con fibbia, in prossimità di questa, e con traversino metallico ad un anello *A*, serve, con leggera e variabile pressione, la musseruola sul muso dell'animale. L'altra redine *e* (fig. 2^a), pure di corda, con un capo è fissata al collare della capezza, indi s'avvolge in nodo semplice con fibbia, la quale, serrando la mandibola inferiore, costituisce morso.

La fig. 4^a dimostra come ogni conducente tenga in mano le due redini *e*, esterna, dell'uno ed *e*, interna, dell'altro cammello della pariglia. La redine *e* serve pure, da sola, a condurre l'animale scosso.

L'istruzione fu paziente ed accurata. Il cammello se, come dimostrerò in seguito, ha l'attitudine, non ha però l'abitudine stavica del tiro. Bisogna quindi addestrarlo. All'inizio resiste e si ribella. Rampa, si corica, urta, sudò e urina abbondantemente, soffre di diarrea. Ma in capo a dieci o quindici giorni s'abituò al nuovo sistema e tirò tranquillo. Molto contribuisce, naturalmente, il metodo paziente, animarlo offrendogli del foraggio, non tirarlo in bocca, perchè altrimenti si difende, incitarlo con la voce

cui si dimostra sensibile, aiutarlo col bastone, evitando però i colpi al ventre, ove è più delicato.

Alla fine di marzo fu eseguito il primo esperimento di traino, con due pezzi, da Mogadiscio a Mahaddei Ueu (Medio Uebi Scebeli): circa 115 *km*. La prima tappa (Mogadiscio-Afgoi), benchè più breve — 30 *km* —, fu la più pesante, perchè svolgentesi per circa 15 *km* sulla sabbia delle dune, ove i pezzi affondavano oltre ai gavelli, rendendo necessario cambiare ad ogni ora le due mute, usufruendo all'uopo delle due di riserva. Le altre tre tappe invece — 45, 40, 40 *km* circa — fatte su strada tracciata su fondo argilloso, in certi punti fangoso per pioggia recente, in altri duro e compatto, furono percorse, sempre dalle stesse mute, con una velocità oraria media di quattro *km*, o poco più, e senza alcun inconveniente. Il regime di marcia adottato fu il seguente: marcia dalle 16 alle 22; sosta dalle 22 alle 3, affinchè i cammelli potessero consumare il foraggio (canne di dura od altro) raccolto dai serventi lungo il percorso; di nuovo marcia dalle 3 alle 7. Ogni due ore di traino si davano 20 minuti di riposo. I cammelli arrivarono a destinazione senza alcuna fiaccatura.

Il secondo esperimento fu compiuto nella prima metà di giugno, con 4 pezzi da 87 con caricamento interno ed esterno, sul percorso Mogadiscio-Uanle Ueu (90 *km* circa). I serventi erano appiedati e il capo pezzo montato sull'avantreno.

Il tratto Mogadiscio-Afgoi era in comune con l'itinerario precedente; quello Afgoi-Uanle si svolgeva su strada a fondo argilloso, in qualche punto alquanto pantanoso. Il tragitto totale fu diviso in tre tappe: si marciava di notte dalle 21 in poi; si riposava di giorno per rendere possibile il pascolo ai cammelli. Non si verificò alcun inconveniente.

Il terzo esperimento fu eseguito in settembre. Si dovevano portare due pezzi da Uanle Ueu a Bur Acaba. All'ultimo momento fu deciso d'aggregarvi due carri carichi di materiale per la nuova stazione radiotelegrafica d'Iscia

Baidoa, materiale che non poteva essere sommeggiato, perchè composto di alternatori, volanti ecc., del peso unitario di 4 quintali e più. Il carico d'ogni carro fu giudicato, dal maggiore sforzo che facevano i cammelli, in confronto di quello dei pezzi, di circa 20 quintali. Il percorso non era dei più agevoli: da Uanle Ueu a Bur Acaba (oltre 100 km) si svolgeva, senz'acqua per 70 km circa, su una pista tortuosa, aperta tra la fitta boscaglia. Il fondo era buono, sodo, la carreggiata quasi sempre sufficiente, benchè le ruote dovessero spesso sormontare a forza i cespugli e gli arbusti che la limitavano, ma le svolte erano frequentissime e ristrette. A ciò fu rimediato facendo precedere di un'ora una decina di ascari che abbattevano gli alberi più sporgenti.

Da Bur Acaba ad Ischia Baidoa (65 km circa) la strada era peggiore. In parte su sciambe (ristretto sentiero, limitato lateralmente da zeriba, tra campi coltivati), in parte tra boscaglia, spesso fitta e spinosa, in parte su fondo ora sabbioso, ora roccioso, sempre ineguale, spesso incassato e, per gli ultimi chilometri, anche in notevole salita con svolte ristrette.

Eppure i cammelli superarono ogni difficoltà. Il primo tratto, Uanle-Bur Acaba, fu coperto in cinque giorni e due ore. Sarebbe stato percorso in quattro, se alla fine della quarta tappa la strada non fosse stata interrotta da un fosso, profondo ed a ripidi fianchi, che rese necessario un lavoro non breve d'adattamento. Se ne approfittò per abbeverare i cammelli, i quali cominciavano ad apparire alquanto sfiancati. Ogni cammello sorbì, con evidente soddisfazione, i suoi 50 litri d'acqua e dopo l'abbeverata apparve completamente rimesso e tondeggiante.

La marcia giornaliera fu sempre divisa in due tappe: dalle 5 $\frac{1}{2}$ alle 10 $\frac{1}{2}$ e dalle 15 $\frac{1}{2}$ alle 19. Così i cammelli potevano pascolare anche di giorno: all'arrivo alla tappa della sera, avevano la loro razione di 5 kg di dura oltre il foraggio, raccolto durante il percorso o durante la prima sosta dagli ascari serventi. Non si ebbe a lamentare alcun

incidente, se si esclude la rottura di due timoni, avvenuta durante due svolte ristrette su fondo pesante, in cui le ruote anteriori erano affondate.

La marcia Bur Acaba-Baidoa fu compiuta, dopo un sol giorno di riposo, in due giornate e quattro ore, nonostante la perdita di tempo causata dal replicato ribaltamento d'un carro, con conseguente parziale rottura e torsione della bilancia. Questa prova fu ancor più esauriente, per le maggiori difficoltà del terreno e perchè i cammelli dimostrarono di adattarsi non solo a sforzi continuati e regolari, ma anche a strappi repentini, a sforzi discontinui e violenti su terreno difficile, o a sforzo intenso in salita.

Chi vide quei quadrupedi buttarsi sul tiro con forza e costanza, docili e obbedienti ai cenni ed agli incitamenti dei conducenti, non può non aver lamentato che un mezzo così prezioso di traino non fosse finora stato sfruttato in queste regioni.

In tutto il percorso un solo cammello si rifiutò al tiro. Era però in meno buone condizioni d'allenamento degli altri. Tutti arrivarono in ottime condizioni di conservazione generale e senza alcuna fiaccatura, ciò che dimostra ad un tempo la loro attitudine al tiro e l'ottima riuscita del tipo di finimento adottato. Ciò non esclude che ulteriori esperienze possano dimostrare il vantaggio dell'adozione d'una braca e di far concorrere un pettorale nello sforzo di tiro, anche allo scopo di diminuire il forte angolo delle tirelle.

In quanto al regime di vita dei cammelli in stazione, qui si dimostrò ottimo il seguente sistema: pascolo durante il giorno; alla sera distribuzione di 5 *kg* di dura e poi di foggio fresco nella quantità da 15 a 20 *kg*, da consumarsi durante la notte. Quando non lavora, il cammello somalo può stare 7 giorni senza bere; quando lavora è conveniente abbeverarlo al quarto giorno. La sua razione d'acqua è di circa 50 litri. Nel giorno dell'abbeverata è bene dargli riposo, come pure è consigliabile non abbeverarlo in giorno piovoso. Il suo lavoro normale è di circa 6 ore al giorno,

ma in caso di necessità e con le speciali cure, che abbiamo visto per la scelta delle ore di marcia, può lavorare anche 8 o 9 ore senza deperire. Alla notte, si fanno riposare tutti i cammelli accosciati e riparati, mediante ondulazioni del terreno o zeriba, dal vento freddo. È bene cambiarli di posto ogni due o tre giorni, perchè il terreno e la zeriba si empiono celermente d'insetti e, specialmente, di zecche. Per combattere queste, giornalmente si farà un governo con strofinaccio, asportando le zecche con le mani. Se sono già penetrate, si unge la parte con olio di sesamo e s'aspetta qualche ora per staccarle.

Elementi di giudizio sulla salute del cammello sono: l'odore del fiato e dell'orina, la costituzione della materia fecale. Se questa si presenta in pallottoline, secche nella parte interna, occorre un purgante: ottimo un litro di olio di sesamo.

* * *

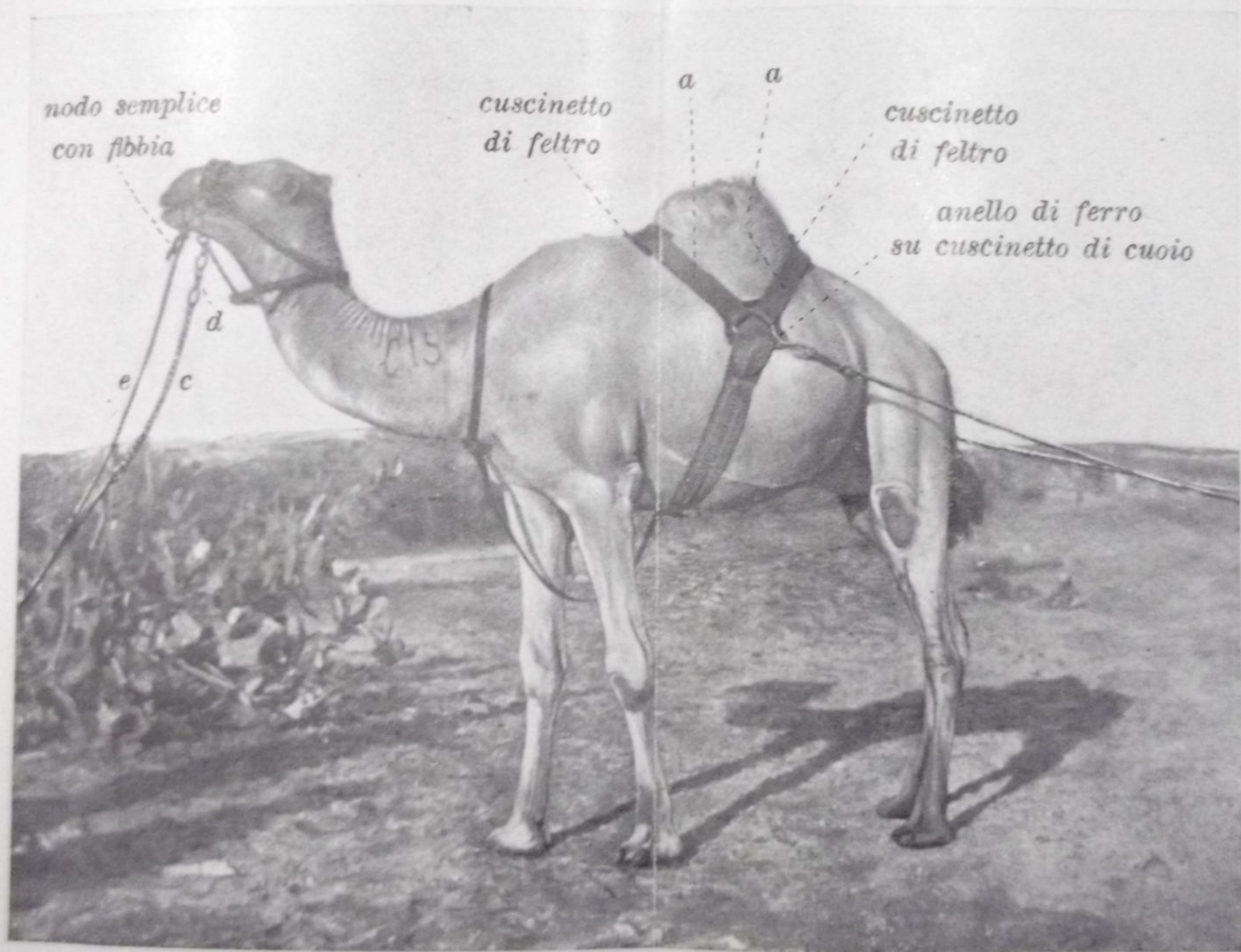
Convinto che la pratica abbia completamente sfatato il pregiudizio dell'incapacità del cammello a sopportare sforzi di traino, ho creduto non del tutto inutile discorrerne brevemente, ora che l'Italia può approfittarne su sì vasta superficie coloniale.

Qui, a Bur Acaba, 4 cammelli del distaccamento d'artiglieria, attaccati ad un carro egiziano, concorrono pazientemente, con grande meraviglia degl'indigeni, nei lavori d'impianto del nuovo presidio, e in due o tre ore fanno ciò che venti ascari a stento farebbero in una faticosa giornata.

Ciò dimostra quotidianamente quanto si possa ottenere dallo sfruttamento di questo animale, altrettanto antiestetico, puzzolente e antipatico, quanto utile e benemerito.

Bur Acaba, 14 settembre 1913.

MARIO PARI
tenente d'artiglieria.



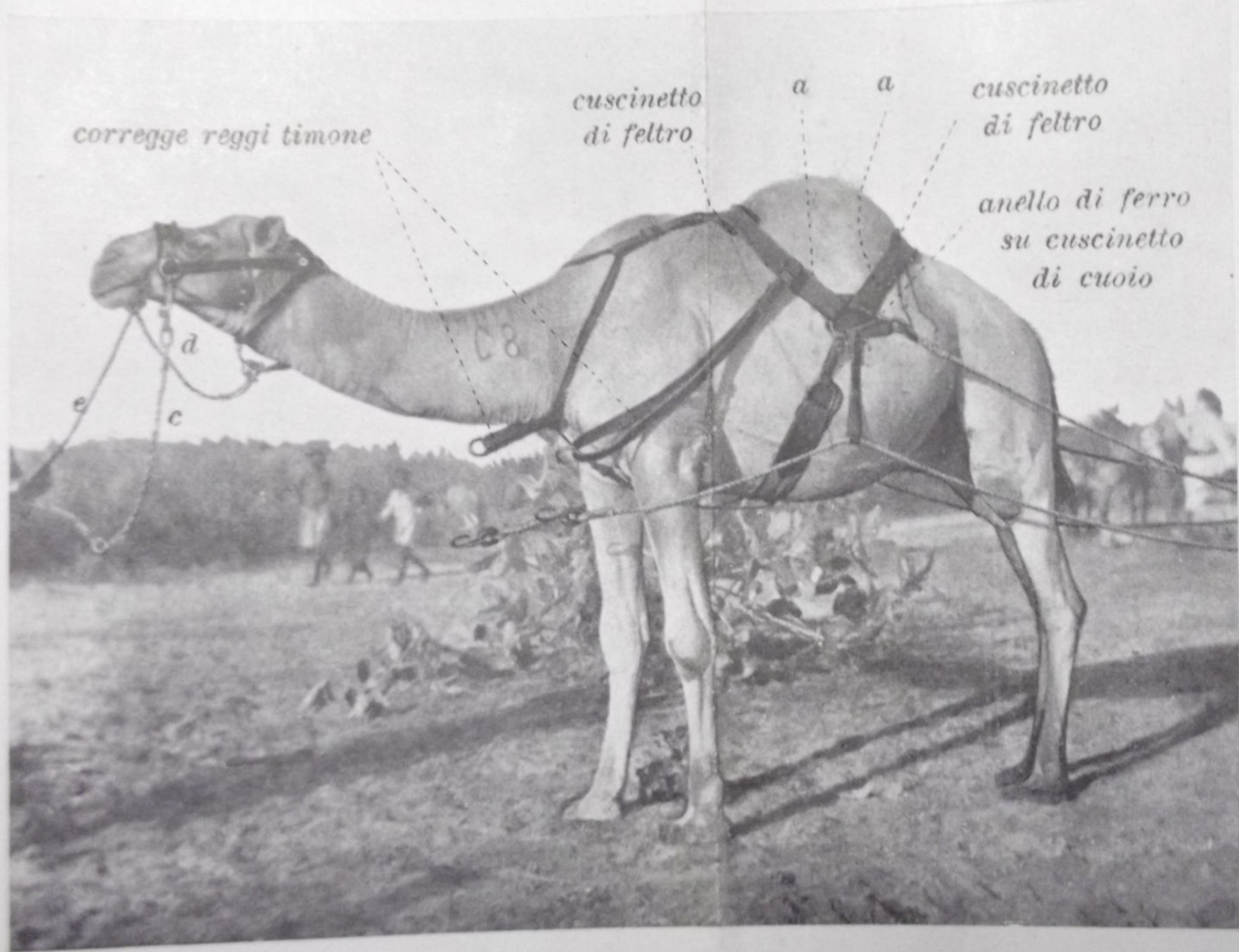


Fig. 2^a

museruola

cuscinetto di feltro

montante

*passante
sopranuca*

collare



