

Il relitto misterioso del fiume Giuba

Vincenzo Meleca

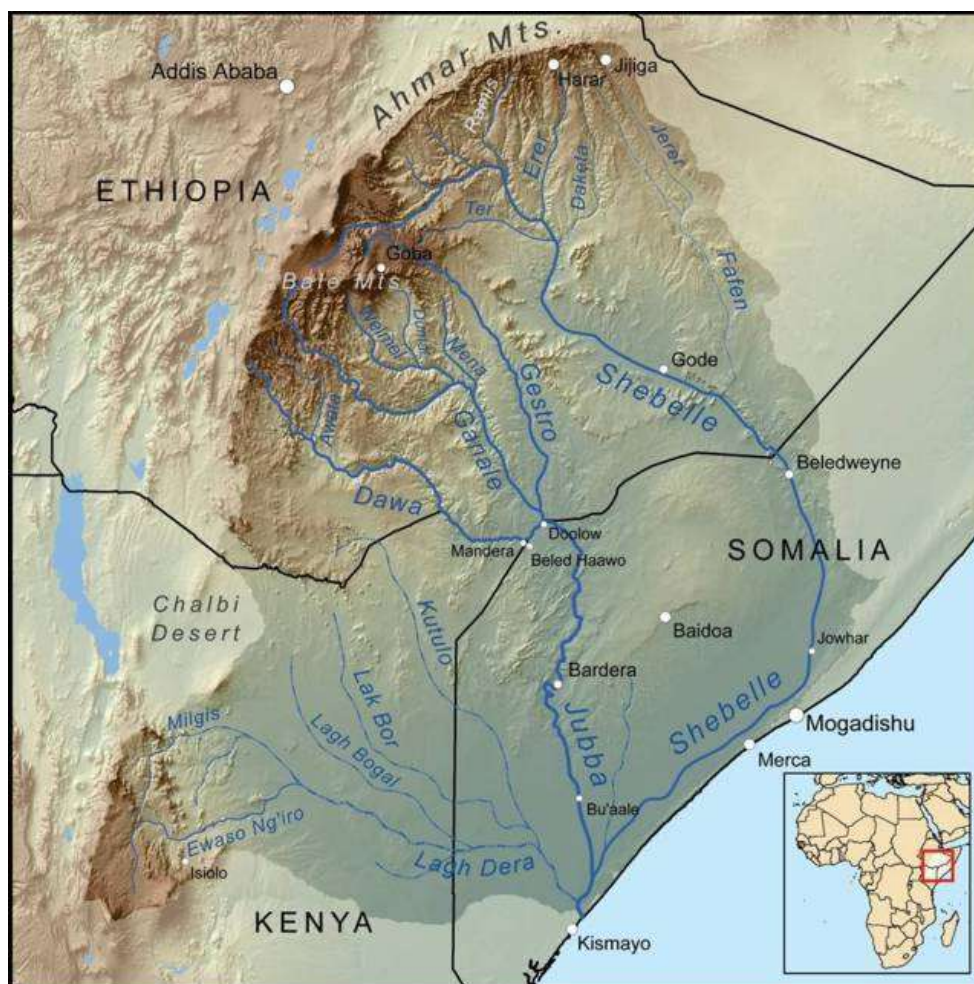
Qualche tempo fa ho incontrato un militare che aveva partecipato alla missione Restore Hope in Somalia.

Tra i suoi racconti ve ne fu uno che mi incuriosì particolarmente, perchè narrava del relitto di una nave nel fiume Giuba.

Una nave affondata nel fiume Giuba? Mah!, pensai, chissà cosa ha visto...

Ed invece il militare aveva visto bene, si trattava proprio del relitto di un battello.

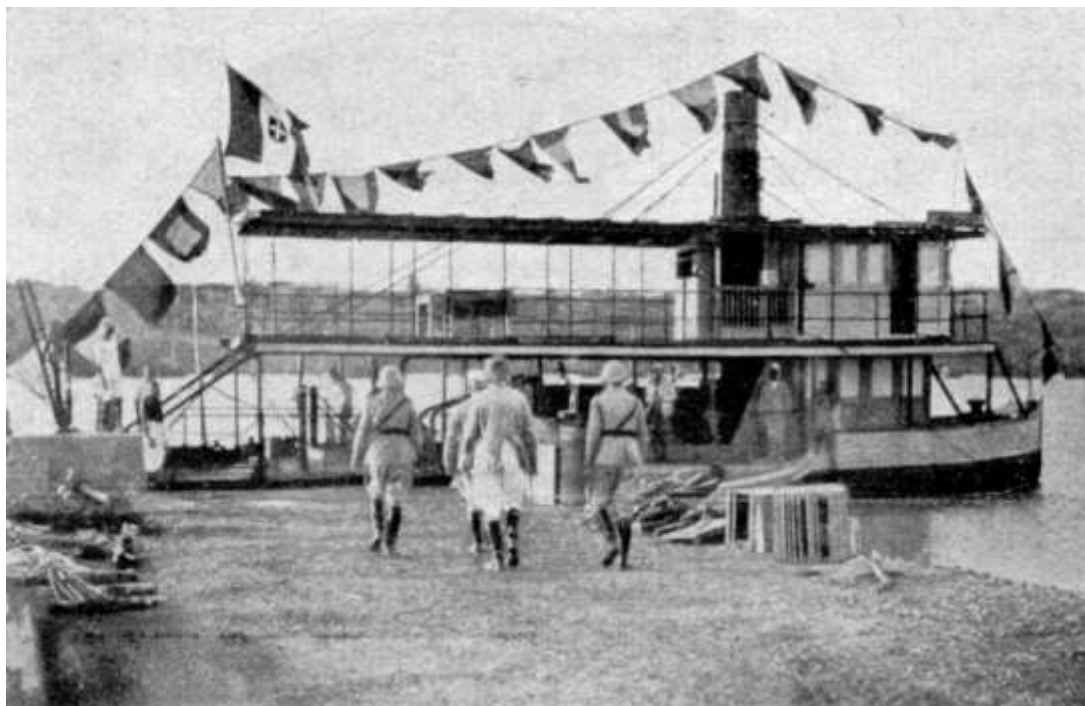
Ma di quale battello poteva trattarsi? Su quel fiume, infatti, di battelli ne navigarono molti...



Ricordavo infatti di aver letto che sul Giuba, quando la portata lo consentiva -cioè grosso modo per sette/otto mesi all'anno, da maggio a dicembre¹- navigavano, sin dai

¹ Una interessante serie di informazioni sul fiume Giuba è contenuta nel capitolo “*Il problema del Giuba*”, a cura di Nallo Mazzocchi-Alemanni, tratto dal saggio di Cantalupo, E. De Agostini, E. De Cillis, F. Cavazza, M. Gorini, A. Maugini, G. Mangano, E. Queirolo, N. Mazzocchi-Alemanni e G. Ghig “*Libro Per le Nostre Colonie*”, Istituto Agricolo Coloniale Italiano di Firenze, Vallecchi Editore Firenze, 1927

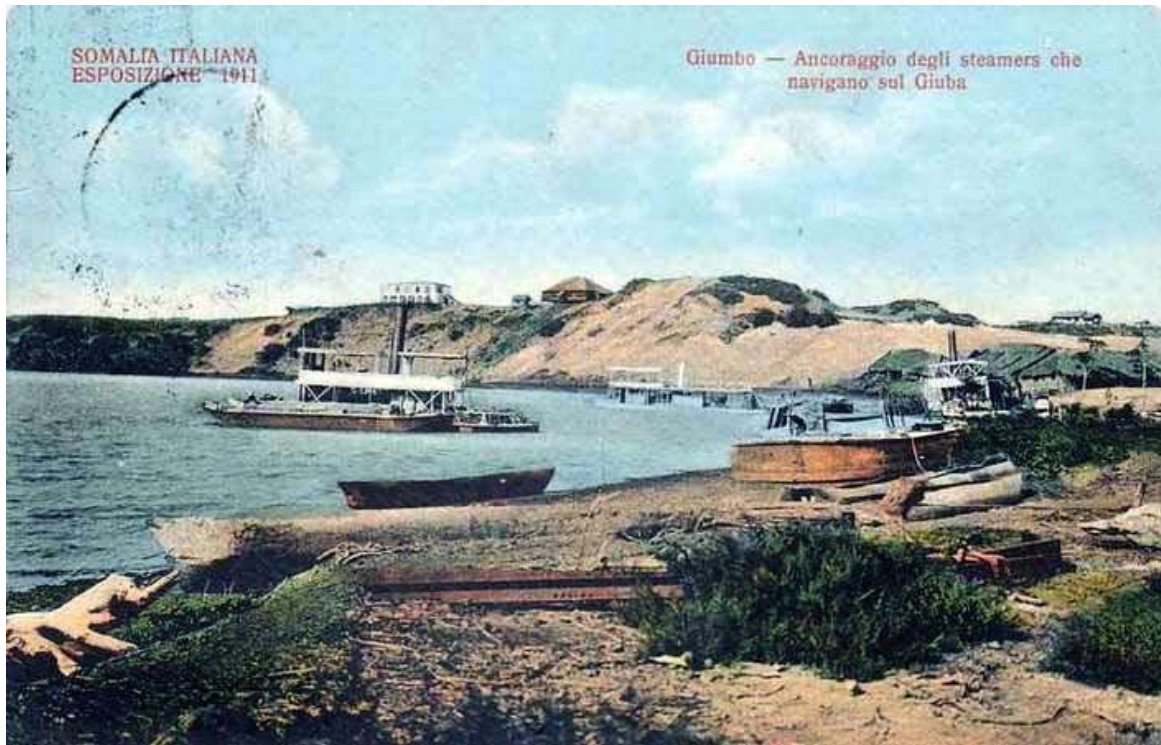
primi anni del secolo scorso, trasportando merci e passeggeri, alcuni battelli fluviali sia italiani sia britannici, tanto che negli anni Venti del secolo scorso operavano sul fiume almeno due compagnie di navigazione, una italo-belga e l'altra britannica, la Emperor's S.S. Navigation Ltd.



Il battello fluviale De Martino ormeggiato al molo di Giumbo



Luglio 1924 – ancora il battello fluviale De Martino che, incagliato, attende le piena per proseguire (Archivio fotografico Società Geografica Italiana)

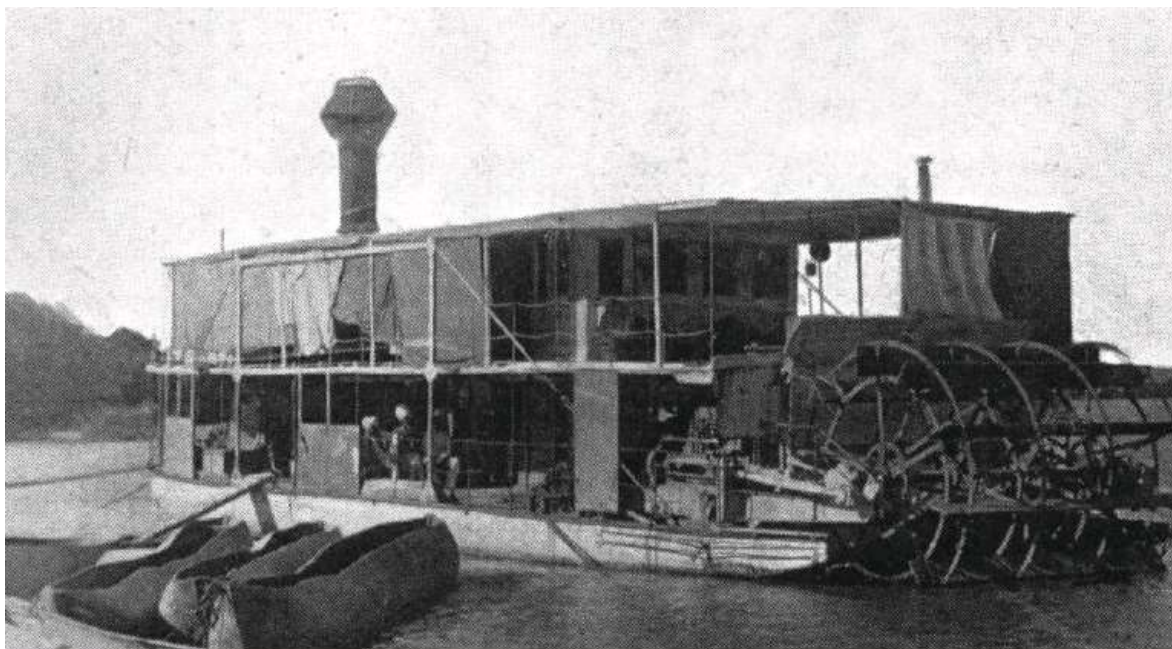


Giubo: l'ancoraggio dei battelli che navigano sul Giuba



Il Somali, battello fluviale britannico

In realtà, anche alla fine dell'Ottocento vi era stato almeno un battello che aveva risalito il fiume: si trattava del *Kenia*, un battello inglese a ruota posteriore (“steel stern paddle wheel river steamer”) lungo 24 metri che, nel 1892, al comando del capitano della Royal Navy Frederick George Dundas, aveva risalito il fiume fino a Bardera.



Il Kenia, battello fluviale britannico della Imperial British East Africa Company (IBEAC).

L'anno successivo il *Kenia* avrebbe dovuto ripetere la risalita del Giuba, ma scoppiarono dei disordini a Chisimaio, durante i quali si distinse il conte tenente di vascello Giovanni Lovatelli che, al comando di una compagnia di ascari dell'IBEAC (Imperial British East Africa Company), riuscì a sconfiggere i ribelli somali, sottraendo da sicura morte il rappresentante locale del governo britannico. Per tale azione ricevette dal Governo italiano la Medaglia d'Argento al Valore Militare e da quello britannico la croce dei Santi Michele e Giorgio². Soltanto dopo questo episodio il battello, questa volta armato con mitragliatrici Maxim e due cannoni Hotchkiss e sotto il comando del tenente Price Vaughan Lewes (e con Lovatelli a bordo, la cui presenza era stata richiesta dal Direttore Generale dell'IBEAC, sir William Mackinnon)) si avventurò sul fiume, impegnando i ribelli in vari combattimenti lungo il fiume, senza però arrivare a Bardera.

Qualche anno dopo, nel 1906, Enrico Perducchi acquistò in Gran Bretagna due battelli fluviali a elica, il *Geraldine* e il *Rose*, ed alcuni pontoni di rimorchio, che fece trasportare a Chisimaio. Con essi effettuò il primo servizio commerciale a vapore lungo il Giuba e con essi lo esplorò negli anni successivi, realizzando il rilievo più preciso e accurato che fosse mai stato fatto del corso di questo fiume.

Tutti i battelli più grandi potevano arrivare da Gumbo (Jumbo), alla foce del fiume, sino a Bardera, mentre, per proseguire più a monte, si dovevano utilizzare solo

² Cfr. Paolo Alberini e Franco Prosperini "Uomini della Marina 1861-1946 - Dizionario biografico," Ufficio Storico della Marina Militare, 2015, pag. 307 e "The Royal Navy and the East Coast of Africa 1890-1899", su <http://www.victorianmilitarysociety.org.uk/research/2012-09-09-11-20-22/archive/44-the-royal-navy-and-the-east-coast-of-africa-1890-1899> . Nel 1902 il *Kenia*, al comando del tenente Charles Hyde Villiers e sempre armato con mitragliatrici e cannoni e con a bordo un centinaio di ascari inglesi ed ancora con Lovatelli, quale addetto al Quartier generale britannico del Corpo di spedizione contro il Mad Mullah, operò contro i dervisci seguaci di quest'ultimo proprio sul fiume Giuba.

piccole imbarcazioni in grado di superare le rapide che si trovano a nord del villaggio. Ma torniamo al relitto misterioso.

Una non semplice ricerca mi ha aiutato a chiarire l'arcano: il relitto che giaceva -e forse giace ancora- semiaffiorante nel letto del fiume Giuba da oltre 150 anni era di un battello fluviale tedesco, il *Welf* (*Guelfo*) e la sua storia si lega a quella dell'esploratore barone Karl Klaus von der Decken.



Karl Klaus von der Decken

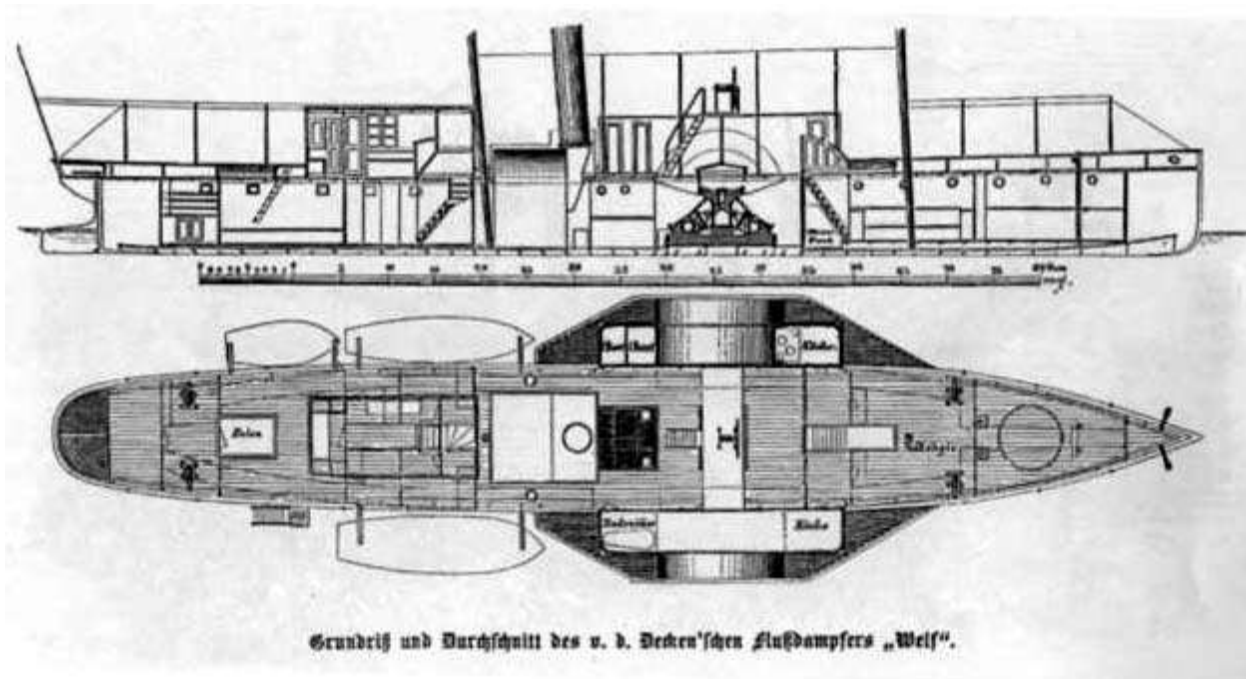
Nel 1865 von Decken, dopo aver cercato senza fortuna di raggiungere nel 1862 la cima del monte Kilimangiaro e dopo aver effettuato l'anno successivo l'esplorazione delle isole Mascarene e, parzialmente, del Madagascar, decise di tentare di esplorare l'interno della Somalia meridionale.

Per poterlo fare, però, anziché affrontare lunghe e pericolose marce sulla terraferma, decise di risalire il fiume Giuba, che gli era stato riferito fosse navigabile.

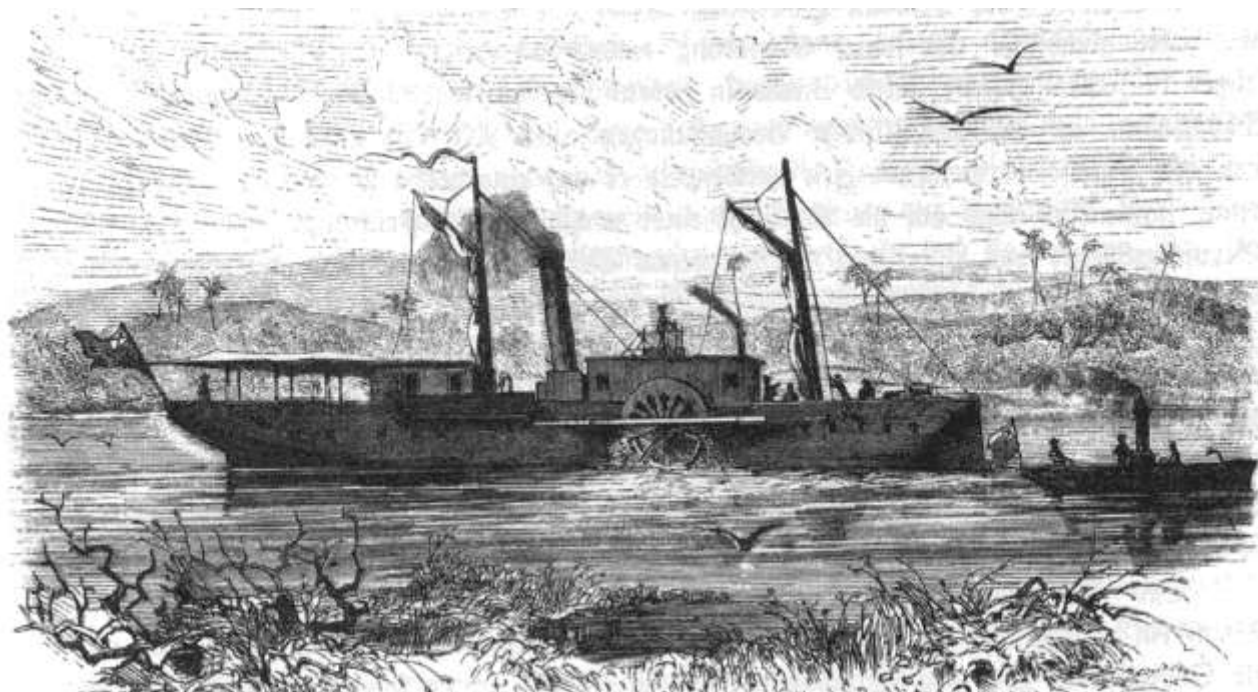
Allo scopo, fece costruire nei cantieri di Amburgo due battelli -uno più grande, il *Welf*, lungo 36 metri ed uno più piccolo, poco più di una lancia a motore, il *Passepartout*, lungo 9 metri- che, smontati, furono poi trasferiti a bordo di un mercantile fino a Zanzibar, dove vennero assemblati.

Da lì, le due imbarcazioni risalirono la costa fino ad arrivare a Chisimaio (che allora era possedimento britannico, diventando italiana solo nel 1924), dove fecero gli ultimi rifornimenti di carbone, viveri ed acqua.

Pochi chilometri più a nord, alla foce del fiume Giuba, l'imbarcazione più piccola, il *Passepartout*, affondò. Decken non si perse d'animo e decise di proseguire con il solo *Welf*, nonostante le molte ed evidenti difficoltà, dalla totale non conoscenza dei fondali all'ostilità delle popolazioni locali. Era il mese di luglio del 1865.



Il piano di costruzione del Welf



Il Welf in navigazione sul fiume Giuba

Dopo quasi due mesi e circa 560 chilometri di navigazione lungo il tortuoso corso del fiume, Decken ed il suo battello arrivarono, primi europei, a Bardera, il principale centro abitato della zona, distante, in linea d'aria, oltre 200 chilometri dalla costa.

Se a valle del villaggio la navigazione del *Welf* doveva essere stata particolarmente difficoltosa a causa dei numerosi banchi di sabbia, a monte divenne impossibile a causa delle rapide di Matagassile (o, secondo altre fonti, "cascate di Harriento o Arriento", oppure "rapide di Hele" o "rapide di Le Hele".), una trentina di chilometri

a nord di Bardera (punto GPS 2°34'46"N-42°18'01"E), dove il Giuba si biforca a causa della presenza di una vera isola creata dai detriti di un suo affluente.

Ed è qui, in un punto sulla sponda sinistra del fiume, che si incagliò il *Welf*.



L'isola di Harriento e, alla sua destra, le rapide Matagassile, dove si incagliò il Welf

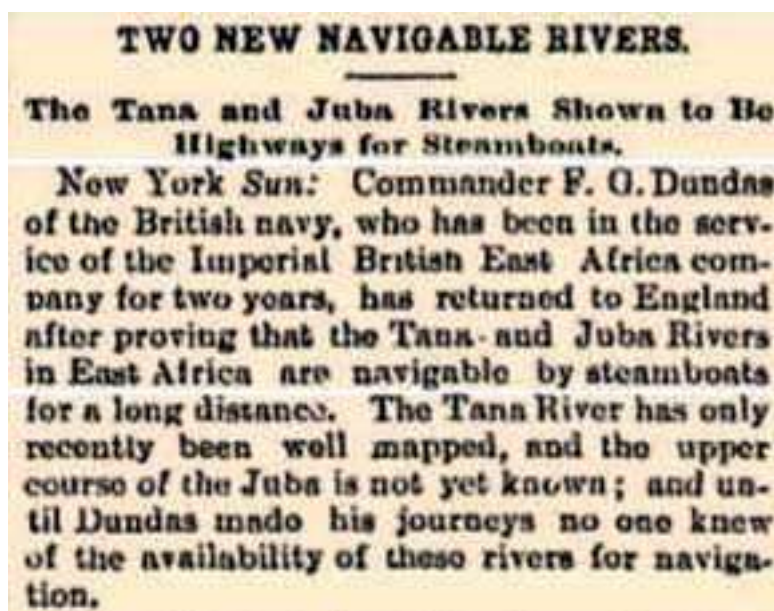
Resosi conto probabilmente dell'impossibilità di rimettere il battello in condizioni di navigare, a Decken non restò che sbarcare e fare un campo sulla riva, recuperando tutto quello che poteva dal *Welf*. Recatosi con alcuni compagni a Bardera per cercare aiuto, furono assaliti, uccisi ed i loro corpi gettati nel fiume, dove all'epoca numerosi erano i coccodrilli³. Il giorno successivo furono uccisi anche il dottor Linck, medico della spedizione, che si era recato a Bardera per chiedere notizie di Decken, ed almeno altri quattro uomini che erano rimasti al campo⁴. Solo due membri della spedizione riuscirono invece a scampare al massacro, fuggendo a bordo di una canoa fino a raggiungere la costa e da qui ad arrivare a Zanzibar.

Solo per inciso, ricordiamo che quanto accadde a Decken capitò ad altre spedizioni esplorative e missioni diplomatiche in Africa: ad esempio, solo per restare agli italiani, furono assalite e quasi sempre massacrate le spedizioni Giulietti (1881 Egreri, Dancalia etiopica), Sacconi (1883 Sulul, Ogaden, all'epoca Somalia settentrionale), Bianchi (1884 Thiò, Dancalia etiopica), Porro (1886 Gialdessa, Etiopia orientale), Bottego (1897 Daga Roba, Uollega, Etiopia occidentale) e la missione Cecchi (1896 Lafolè, Somalia centro-meridionale).

³ Secondo il Dizionario Biografico degli Italiani - Volume 82, i resti del barone Von Decken furono recuperati da Enrico Perducchi nel 1906. La notizia non è però confermata da altre fonti.

⁴ L'episodio è dettagliatamente riferito dal tenente Giacinto Vicinanza a pagg. 43 e 44 del suo libro "*La Somalia Italiana*", De Rosa, 1910. Vicinanza non accenna però al fatto di aver visto il relitto.

Dovettero passare quasi trent'anni prima che un altro europeo, il capitano della Royal Navy Frederick George Dundas, arrivasse nel 1892 a Bardera e potesse ascoltare direttamente da alcuni testimoni il racconto del massacro della spedizione Decken e descrivere così il relitto del *Welf*: “Lo scafo si trova ancora appoggiato sul fondo vicino alla riva del fiume con tre rocce infilate nello scafo. Motore e caldaia sono in posizione ed il fumaiolo è dritto, con un albero che cresce accanto ad esso”⁵. Così diede la notizia il Chicago Daily Tribune del 28 novembre 1892⁶



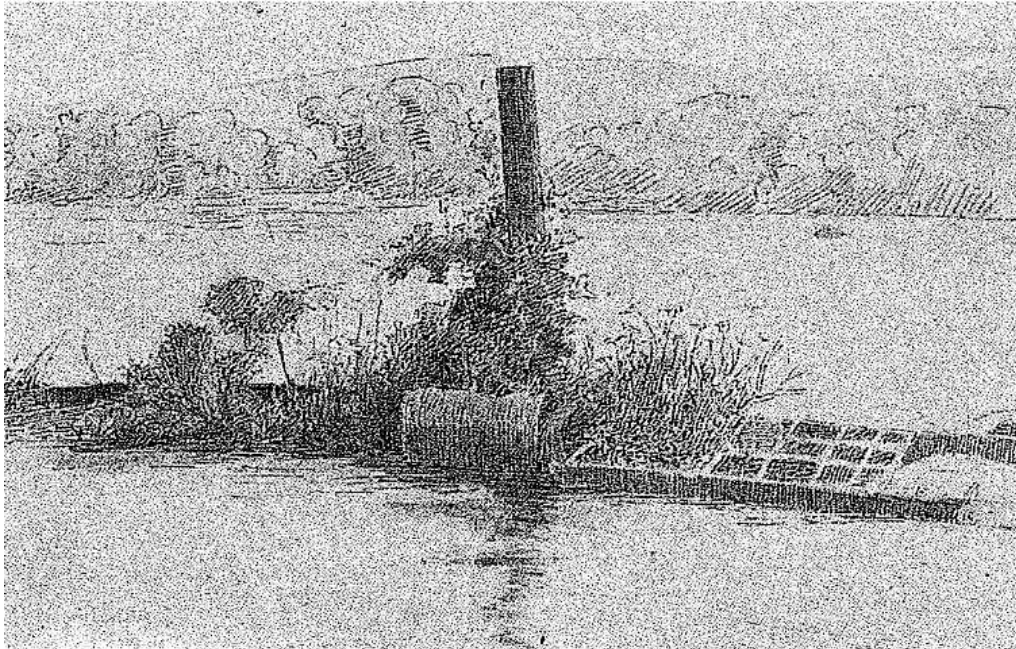
Dopo di lui riuscirono ad arrivare a Bardera varie spedizioni italiane: nel gennaio 1893 quella di Vittorio Bottego e Ugo Ferrandi (che nel 1891, dopo aver risalito il corso del Giuba fino al villaggio di Mansur, si vide però negato l'ingresso a Bardera, distante appena una decina di chilometri); quella di Enrico Perducchi, nel 1906⁷; e, successivamente, quella di altri due italiani, il geografo, geologo e paleontologo Giuseppe Stefanini e l'entomologo Guido Paoli, dell'omonima spedizione scientifica che nel 1913 esplorò la Somalia meridionale.

A questi ultimi due si deve la conferma della presenza del relitto del *Welf* ed un suo disegno, qui sotto riprodotto.

⁵ Dettagliata la sua descrizione del villaggio e dei suoi abitanti contenuta nel suo resoconto “*Exploration Of The Rivers Tana And Juba.*”, in The Scottish Geographical Magazine, febbraio 1893.

⁶ L'articolo è consultabile su <http://archives.chicagotribune.com/1892/11/28/page/3/article/two-new-navigable-rivers>

⁷ Enrico Perducchi, per le sue competenze, ricevette l'incarico di procedere all'occupazione di Giumbo, che rivestiva allora una grande importanza politica e commerciale e di cui la società Filonardi aveva preso formale possesso il 1° maggio 1895. Sbarcato alle foci del Giuba al comando di un piccolo corpo di marinai, portò a termine il compito e venne nominato primo residente italiano della zona. Mantenne l'incarico per dieci anni, nel corso dei quali creò diverse stazioni lungo il fiume e delimitò le zone di influenza italiane e britanniche.



Un disegno del relitto del Welf come lo videro Stefanini e Paoli

Si deve infine ad un altro italiano, il botanico Marcello Tardelli, che esplorò il medio corso del Giuba nel 1986, qualche altra notizia ed alcune foto del relitto del *Welf*, al quale risultavano asportate oramai la gran parte delle sovrastrutture dello scafo.



Il fumaiolo del Welf, unica parte visibile di quanto restava del relitto nel 1986 (foto Tardelli)

Chissà se, ad oltre 150 anni dalla sua fine, esistono ancora alcune tracce del relitto del *Welf*.