

I PRIMI IMPIANTI RADIOTELEGRAFICI DELLA REGIA MARINA IN ERITREA E SOMALIA

Di Valeria Isacchini

Quando si pensa agli impianti radio nelle "colonie", normalmente quelli che sono un poco addentro alla storia coloniale pensano a "Radio Marina" ad Asmara; impianto che, grazie alla quota di Asmara e alla mancanza di elementi di disturbo ed interferenze nello spazio intorno, fu di fondamentale importanza sia durante la 2^a Guerra Mondiale, sia quando, una volta passata in mano americana, con il nome di Kagnew Station intercettò buona parte delle comunicazioni terrestri durante la Guerra Fredda; ma che certo non definisce e non limita la storia degli impianti della Regia Marina nel Corno d'Africa, grazie alla quale il nostro Paese poté vantarsi, invece, di essere il primo Stato coloniale ad applicare il nuovo sistema di comunicazione in modo organico.

Fin dai primi insediamenti in Somalia, e alla scoperta da parte di Marconi nel 1895 della radiotelegrafia a lunga distanza, venne stabilito di affidare alla Marina la creazione di una serie di stazioni che potessero collegarla alla già acquisita colonia Eritrea, e in seguito da qui all'Italia. Infatti, prima di tale scoperta gli ordini alle navi operanti in zona venivano impartiti con telegrammi appoggiati ad Aden per il Mar Rosso, oppure a Mombasa e Zanzibar per l'Oceano Indiano. Questo, oltre ad obbligare le navi a lunghi spostamenti per raggiungere le zone di trasmissione, poneva ovvi problemi di riservatezza. Già nel luglio 1907 il Governo prevedeva la costruzione di una serie di stazioni nel Benadir:

- quattro di tono B ad Itala, Mogadiscio, Merka, Lugh;
- tre da 3 kw a Brava, Gumbo e Bandera
- due "ultrapotenti", di 110 kw, a Mogadiscio e Massaua, per comunicare tra loro e con l'Italia.

Di tale opera venne incaricato il T.V. Bernardo Micchiardi¹, coadiuvato da un gruppo di una trentina di sottufficiali ed operai. Nel gennaio 1908 dall'Italia giunsero in sede i materiali, e nel giro di poco più di un anno le località previste erano state dotate di impianti radiotelegrafici, nonostante le difficoltà opposte dal clima e dalla natura dei luoghi. Per fare qualche esempio: il 9 febbraio 1908 un pontone in lamiera carico di

¹ In seguito autore della relazione *La radiotelegrafia nel Benadir*, Roma, Off. Poligrafica Italiana, 1909

materiali radiotelegrafici a rimorchio del *Volta*, causa l'ingrossare del mare (e la sua poca solidità), affondava al largo tra Chisimaio e le foci del Giuba; fu necessario costruire edifici resistenti alle tremende piogge monsoniche e alle allucinanti calure estive per le stazioni e per il personale, cisterne per l'acqua, magazzini; non sempre vi erano navi militari per gli spostamenti in costa, e ci si adattò ad utilizzare carovane di cammelli e semplici sambuchi indigeni (*"Le feste di Pasqua furono così passate navigando con mare lungo e sole cocente, ammassati su di un povero sambuco indigeno, con parte di carico per fortuna costituito da cocchi e aranci il cui profumo non riusciva però a combattere quello della sentina del vecchio sambuco"* rievoca Micchiardi nella sua relazione); ma anche via terra il passaggio talvolta non era facile, causa la bellicosità delle tribù e le asperità del percorso, soprattutto dopo le piogge; la malaria ed altre febbri talvolta bloccavano sia gli indigeni appositamente assunti *in loco* che i membri della spedizione.

Gli impianti si rivelarono subito di fondamentale importanza, data soprattutto l'instabilità del Benadir: lo stato continuo di ostilità tra le varie tribù, che rendeva insicuro l'invio di corrieri, nonché la frequente difficoltà delle comunicazioni marittime fecero sì che le comunicazioni venissero effettuate praticamente solo per radiotelegrafo. Le navi, navigando lungo costa, avevano la possibilità di comunicare successivamente con le varie stazioni e di potere così mantenere un continuo scambio con la terraferma e con le altre unità. Il radiotelegrafo forniva non solo servizio governativo, ma anche privato e commerciale tra indigeni somali ed arabi. A volte esagerando, con messaggi, a quanto pare, logorroici. Infatti nel 1909 il C.V. Rubin, comandante del *Vesuvio*, in una relazione, con la quale pure elogiava l'ottimo stato degli impianti e il duro e delicato lavoro di Micchiardi e dei suoi collaboratori, protestava: *"Ho notato che il servizio riesce un po' troppo faticoso, malgrado esso non funzioni di notte e da mezzodì alle 15, e ciò a causa della prolissità dei telegrammi che si scambiano fra le residenze. Non è più stile telegrafico, sono lettere di migliaia di parole che son date al telegrafista come se si trattasse di un dattilografo"*. In ogni caso, la possibilità di rapida comunicazione tra le varie residenze governative del bellicoso Benadir facilitò una (illusoria) pacificazione.

Restava però il problema del collegamento con l'Italia e con la colonia Eritrea. In attesa di mettere in funzione le due stazioni ultrapotenti di Massaua e Mogadiscio, si poteva prospettare una collaborazione con la Gran Bretagna, la cui colonia keniota confinava con la nostra somala: se la Gran Bretagna avesse costruito una stazione a

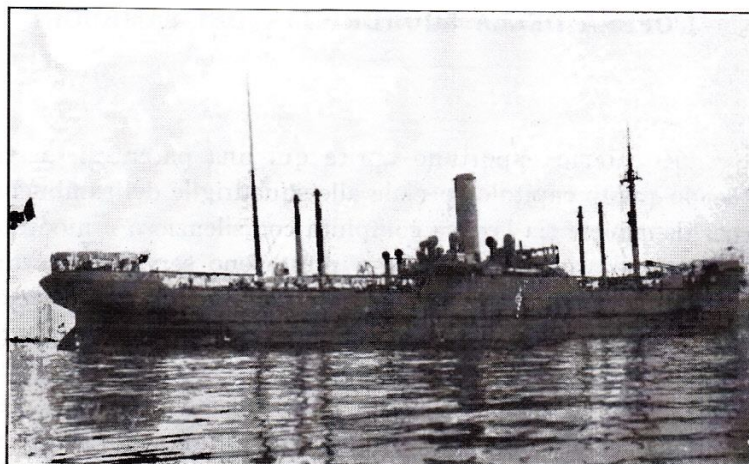
Lamu, o ancor meglio a Mombasa, il Kenya avrebbe potuto comunicare con Giumbo, da cui potevano partire notizie per la madrepatria.

La possibilità di stendere un cavo telegrafico sottomarino tra le coste del Benadir e Mombasa, oppure tra il Benadir ed Aden (dove pure arrivavano i cavi britannici della "Eastern Telegraph"), o addirittura tra Massaua e il Benadir, si opponevano ragioni tecniche, ma soprattutto economiche.

Ma Guglielmo Marconi, durante la campagna oceanica del *Carlo Alberto*, aveva dimostrato, tra 1908 e 1909, la possibilità di impiego della radiotelegrafia in allacciamenti a lunga distanza, in concorrenza coi cavi sottomarini. La Regia Marina colse la portata della nuova scoperta, che avrebbe permesso collegamenti indipendenti da linee estere: si progettaronò di conseguenza tre grandi stazioni di connessione Eritrea-Somalia-Italia, ad Asmara, Mogadiscio e Coltano.

Stranamente, fu proprio l'ultima, Coltano, ad essere realizzata con più lentezza. Nelle colonie, gli incarichi vennero affidati al già noto Bernardo Micchiardi e al T.V. Egidio Ricciardelli. Grazie alla disponibilità di Marconi, che mise a disposizione la sua stazione irlandese di Clifden, un gruppo selezionato di ufficiali di Marina poté approfondire minutamente la conoscenza del nuovo sistema.

Mentre però la già evoluta Eritrea non avrebbe avuto problemi, come assicurava il governatore Salvago Raggi, a fornire locali e logistica, ben altri problemi si ponevano in Somalia, dove mancavano strade, abitazioni accettabili (in mancanza anche di calce, legname, pietra da costruzione, cemento), perfino acqua. E, com'è noto, a Mogadiscio non esisteva sbarco al molo: passeggeri e merci venivano faticosamente trasbordati sull'acqua tramite portantine.



Regia nave *Sterope*.

Fu costruito un apposito pontile in legno per permettere lo sbarco sulla spiaggia, dalla nave trasporto *Sterope*² appoggiata dal *Volturno*, presso Torre Mnara dei pezzi più grossi per la erigenda stazione. Ma intanto, era subentrato il monzone di sud-ovest, con il suo mare grosso e piogge persistenti: si decise perciò di rimandare lo sbarco dei materiali, sia radiotelegrafico che da costruzione, e di immagazzinare tutto a Massaua, in attesa della buona stagione.

Infatti la stessa *Sterope*, nella sua crociera da La Spezia, aveva sbarcato prima, a Massaua, nel febbraio 1910, altro importante materiale.

In Eritrea, occorreva individuare la località più adatta alla costruzione della stazione: Asmara era sede del governo coloniale, ma si ponevano alcuni problemi.

Intanto, il clima secco dell'altopiano (2200 mt. slm) non garantiva una conveniente presa di terra, più facile vicino al mare, dato il potere conduttivo dell'acqua marina, maggiore di quello dell'acqua dolce. Inoltre, com'è ovvio, non era certo semplice trasportare a più di duemila metri macchinari pesantissimi e voluminosi.

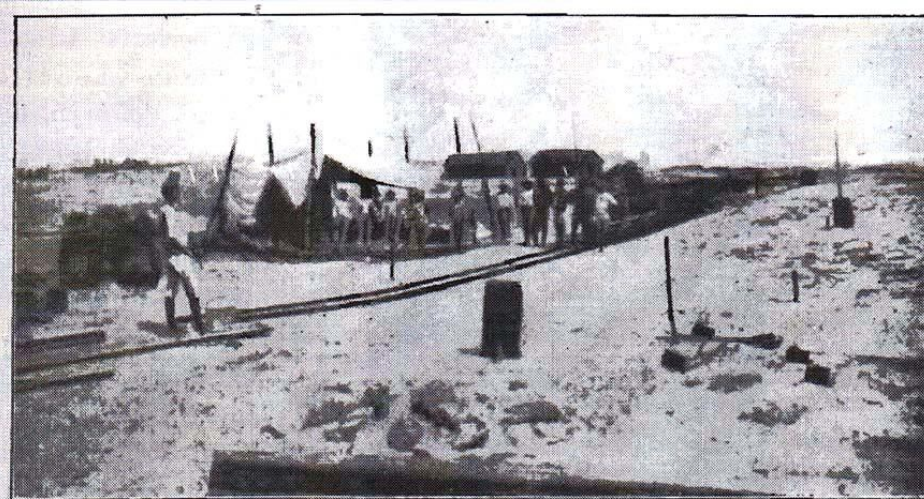
Micchiardi propose quindi di adattare i padiglioni dell'ex-ospedale massauino nella penisola di Abd-El-Kader, abbandonati dopo il trasferimento nel nuovo ospedale della più salubre Asmara. Non fu certo semplice: si trattava di erigere otto torri radiotelegrafiche nella terrificante estate massauina, con il Kamsin (il vento stagionale da giugno a settembre) imperversante.



² Affondata in Oceano Atlantico il 7 aprile 1918 da incrociatore tedesco, con la morte di 25 dell'equipaggio

Il 13 novembre 1910, un'acuta nota musicale, con onda di circa 6000 metri, trasmessa da Massaua venne percepita "assai chiaramente" in Italia a Coltano, suscitando una fortissima emozione. Anche Marconi era in ascolto. Come riporta "La Stampa", da Massaua venne ricevuto questo radiotelegramma: *"Guglielmo Marconi, Coltano; Prego gradire saluti ed auguri di tutti della Regia Marina che qui siamo a coadiuvare questa nuova segnalazione che con amore ci trasporta in patria. F.to: Ten. di vascello Micchiardi"*

Si procedette poi allo sbarco dei materiali per la stazione di Mogadiscio, nell'ottobre 1910. Fu davvero un'impresa. Per esempio si riferisce che, per sbarcare nella difficile rada di Mogadiscio pezzi del peso di più di 5 ton., questi vennero stivati in grosse piroghe, arenate a forza di braccia e poi demolite per poterne ottenere il materiale! Sotto le raffiche del monzone, i marinai impiantarono una Decauville per il trasporto.



MOGADISCIO — Ferrovia « Decauville »
per il trasporto del materiale della stazione radiotelegrafica.

Ma il problema maggiore era costituito dai più di duemila colli accatastati sulle dune intorno a Mogadiscio, senza possibilità di immagazzinaggio! Una labile copertura di tendoni "impermeabili" ovviamente non fu sufficiente contro vento, piogge torrenziali e sabbia, per non parlare delle termiti che distruggevano in rapidissimo tempo il legno degli imballaggi. Materiali delicatissimi come condensatori, accumulatori, dinamo, ecc., vennero inevitabilmente perduti.

Nonostante questo, quando la stagione si calmò un poco, all'inizio del monzone di sud-est, si cominciò ad innalzare otto torri radiotelegrafiche, pur con mezzi improvvisati, ma curando particolarmente i basamenti in calcestruzzo. Oltre

all'attività del T.V. Ricciardelli, che sovrintendeva, va ricordata l'opera del nocchiere Fossati, che a quanto pare fu l'anima dei lavori. Oltre alle torri, allo stendimento dei fili, alla sistemazione di centinaia di lastre di rame interrate come prese a terra (p. 799), vennero, con non poche difficoltà, elevate le costruzioni destinate ad ospitare l'impianto ed il personale, utilizzando rocce madreporiche adiacenti. Ma questo presupponeva la disponibilità di acqua abbondante: e si scavò quindi un pozzo.

A maggio 1911 la stazione fu investita dal monzone di sud-ovest, particolarmente aggressivo, con piogge torrenziali e venti violentissimi. Ci volle tutta la capacità artigianale che distingueva gli Italiani di allora (...) per riuscire a riparare i danni. Ma la Regia Marina aveva *in loco* capaci elettricisti, meccanici, radiotelegrafisti: nell'ottobre 1911, la stazione di Massaua, a oltre duemila chilometri, ricevette il primo, perfetto, segnale di comunicazione.

Prima, per potere comunicare con l'Italia occorreva inviare corrieri indigeni via terra, o sambuchi a vela fino alla britannica Lamu, dove c'era un collegamento; diciamo 10 o anche 20 giorni per spedire; poi almeno tre settimane per avere la risposta, con gli stessi mezzi. Ora, il collegamento poteva avvenire in poche ore!

Ma il 1911 è anche la data dello scoppio della guerra italo-turca, che ebbe ovviamente ripercussioni anche sul Mar Rosso mussulmano, rendendo necessario migliorare (e sorvegliare) il collegamento fra Italia ed Africa orientale: non a caso, allo scoppiare della guerra, l'impianto di Coltano passò dal Ministero Poste e Telegrafi a quello della Marina. In questo modo, le forze navali italiane operanti in zona restarono in costante comunicazione col Governo Centrale: e ovviamente questa facilitazione a maggior ragione riguardava le unità in Egeo e lungo le coste del Nord-Africa.

Infatti, probabilmente nell'ottica di un miglioramento delle comunicazioni tra entroterra e Mogadiscio, si installò un'ulteriore stazione a Mahaddei Uen, parecchio all'interno lungo lo Uebi Scebeli, che fu utile a proteggere il presidio contro le bande dei dervisci che terrorizzavano le popolazioni intorno e minacciavano anche il nostro presidio durante i lavori di installazione³. In più di una occasione, il rapido contatto

³ Era il termine utilizzato, in parte impropriamente, un Europa per indicare i seguaci di alcuni Mahdi (capi politici e religiosi islamici) che tra fine '800 e primi decenni del '900 scatenarono sanguinose rivolte contro le potenze coloniali nell'Africa Orientale. Vengono ricordati particolarmente il mahdi Muhammad Ahmad bin Ibd Allah che sconfisse le forze britanniche a Kartoum in Sudan e il mahdi Mohammed Abdullah Hassan (conosciuto come il Mullah Pazzo, Mad Mullah) che guidò la rivolta contro Gran Bretagna, Italia ed Etiopia in Somalia.

tra questa postazione avanzata e i nostri presidi di Itala, Balaf e Mogadiscio permise un rapido intervento di rinforzi.

Si procedeva intanto all'occupazione di altre zone interne della Somalia, e contestualmente alla costruzione di nuove stazioni, come quella di Bur Acaba, sempre tra notevoli difficoltà. Basti pensare che, dato che i materiali sbarcati dovevano essere trasportati all'interno tramite cammelli, con carovane numerosissime (centinaia di cammelli) capitava che i carovanieri semplicemente, stufatisi, abbandonassero il materiale nel mezzo della boscaglia, per tornarsene a casa loro!

As Iscia –Baidoa (i più comunemente Baidoa), completamente isolato da qualsiasi villaggio, il problema non erano le bande di ribelli, ma le iene e i leopardi. Eppure anche da lì si ottenne un ottimo allacciamento con la costa, evitando i 4/5 giorni di collegamento con corrieri non sempre fidati.

Fu questo l'ultimo degli impianti permanenti, escludendo cioè ovviamente gli impianti campali o semipermanenti richiesti dalle successive occupazioni. Sulla fine della 1^a Guerra Mondiale, in Somalia risultavano attivi questi impianti: Itala, Mogadiscio, Merka, Brava, Gumbo, Berdcera, Lugh, Magaddei Uen, Iscia-Baidoa, Oddur, Bulu Burti, Belet Uen.

Il tutto a pochissimi anni dalla nascita della radiotelegrafia, e in territori e tra popolazioni ostili.

Restava però isolata la Somalia settentrionale, mentre nel 1914 veniva completata una stazione ad Assab, nell'Eritrea meridionale, in comunicazione con Massaua e, saltuariamente, con Mogadiscio.

La Grande Guerra imponeva di attivare comunicazioni di buon livello tra Italia e colonie, senza dovere dipendere da cavi esteri. La stazione di Coltano si rivelava ormai insufficiente per il notevole traffico commerciale e statale, mentre si rendeva impellente la possibilità di comunicare con l'America Settentrionale.

Da qualche anno l'ingegnere elettrotecnico danese Poulsen aveva brevettato negli USA un nuovo tipo di trasmettitore ad arco, che venne installato nella nuova grande struttura radiotelegrafica da 250 kwh costruita presso la Basilica di San Paolo Fuori le Mura a Roma, ad opera dei comandanti Giuseppe Pession, Bernardo Micchiardi e

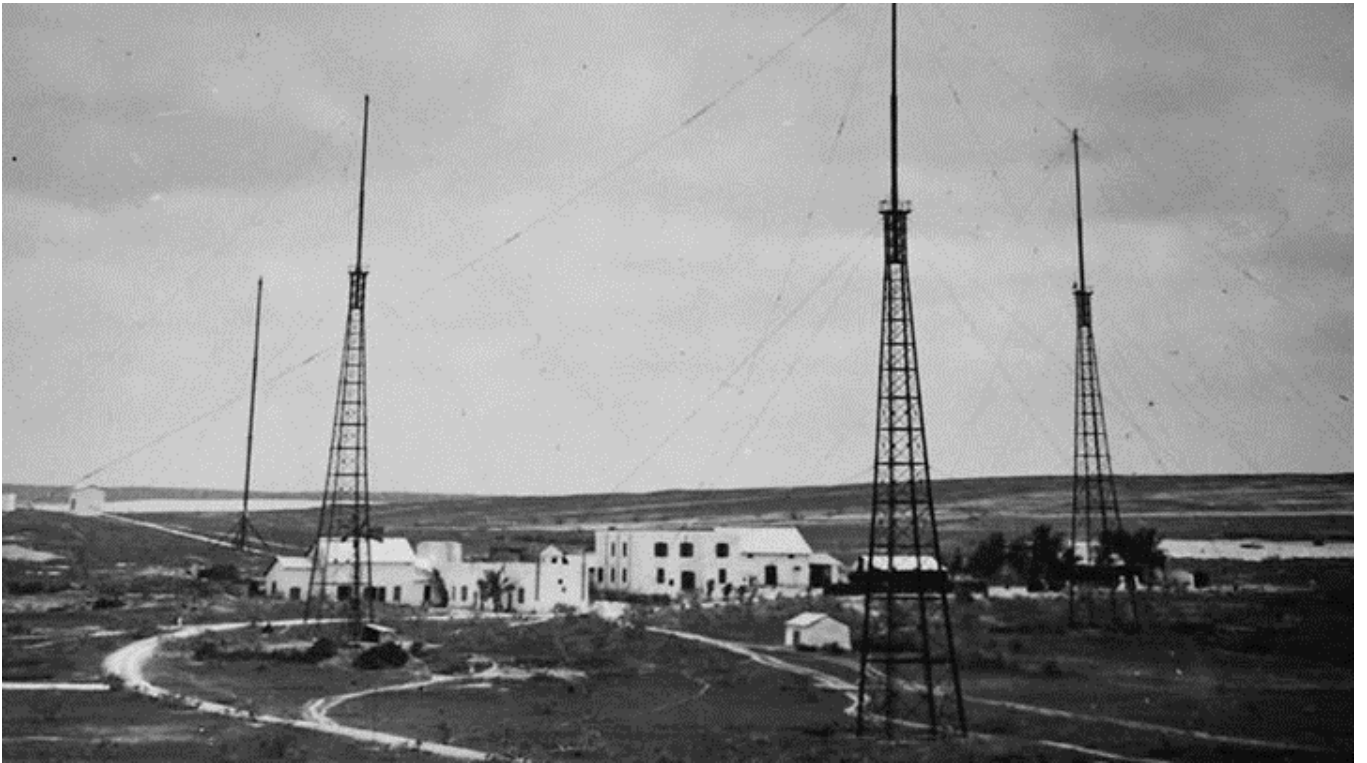
Giancarlo Vallauri; già a fine novembre 1916 si comunicava facilmente e direttamente tra Roma e Massaua, e successivamente anche con Mogadiscio.

Nel frattempo, ad opera del T.V. Gino Montefinale, nasceva il primo impianto ricevente ad Asmara, primo nucleo della poi celebre Radio Marina. Verso la fine della 1^a Guerra Mondiale, anche la Regia Legazione di Addis Abeba si dotava di stazione ricevente. La rete di comunicazioni della Regia Marina nel Corno d'Africa, in collegamento con le inglesi Aden e Mombasa, si dimostrò utile a controbattere la minaccia delle navi corsare tedesche nell'Oceano Indiano, oltre ovviamente a fornire notizie aggiornate sugli sviluppi bellici ai nostri residenti in colonia e agli equipaggi navali in zona.

Nel 1920, entrava in funzione a Massaua una stazione "Poulsen" a 100 kwh in grado di trasmettere con Roma, seguita da altre stazioni dello stesso tipo, ma di minore potenza, ad Assab e Mogadiscio. Gli allacciamenti erano però talvolta ostacolati da disturbi atmosferici, particolarmente all'epoca del cambio di monzone. Il problema venne superato con l'installazione di apparecchi ad onda corta: nell'estate 1926 venivano inaugurati impianti di questo tipo ad Afgoi e ad Asmara. La scelta di tali sedi prendeva in considerazione anche questioni di sicurezza, dato che Massaua e Mogadiscio erano più facilmente aggredibili dal mare. Da allora, le due colonie furono in costante collegamento con Roma: da Mogadiscio si poteva trasmettere alla madrepatria e ricevere risposta nel giro di un'ora, mentre ancora nel 1908 la notizia dell'eccidio della spedizione Molinari-Bongiovanni⁴ era giunta in Italia con circa un mese di ritardo! La notizia partì da Mogadiscio il 4 gennaio, via Lamu, giunse a Roma l'11 e venne divulgata sulla stampa, in modo incompleto (Molinari veniva dato per incolume) solo il 12 gennaio.

Tra 1923 e 1924 veniva installata una stazione per servizio internazionale anche a Uadi Tohen, a circa sei miglia dal faro di Capo Guardafui, atta a garantire sicurezza ai naviganti grazie a segnali da radiofaro e alla stazione radiogoniometrica attrezzata a fornire rilevamenti, soprattutto in caso di nebbia. La stazione rimaneva in ascolto costante dal tramonto all'alba.

⁴ Partiti da Lugh con circa quattrocento uomini, i capitani Simone Bongiovanni e Ettore Molinari si trovarono a contrastare uno sconfinamento abissino presso Bahallè; il 15 dicembre vennero assaliti dai circa tremila abissini e fatti a pezzi.



La stazione radio presso Capo Guardafui (da

<https://www.facebook.com/FaroFrancescoCrispiCapeGuardafui/photos/a.343046019163178.1073741828.342647819202998/552692321531879/>)

In questo modo, oltretutto, si risolveva il problema dell'isolamento della Somalia settentrionale, soprattutto quando anche Hafun (intorno al 1920) e Obbia furono forniti di stazioni, il che facilitò molto la successiva occupazione territoriale. Nel 1930, la Somalia era fornita di ben 28 stazioni radiotelegrafiche, la principale delle quali, quella di Afgoi, era in grado di comunicare direttamente con Roma e Asmara. Perfino il piccolissimo centro di Margherita, con solo 900 abitanti, risultava avere un impianto!

In Eritrea, anche per le dimensioni assai più ridotte della colonia, le stazioni principali rimasero tre: Asmara, Assab e Massaua. Alla fine degli anni '20, era quest'ultima quella di maggiore importanza, accentrando la maggior parte delle comunicazioni con le navi in mare; inoltre emanava due volte al giorno un segnale orario per la regolazione dei cronometri navali e al mattino lanciava un Bollettino Stampa. A queste si aggiunse la piccola stazione di Mersa Fatima Eri nella Baia di Auachil, dove faceva capo la decauville proveniente dalle miniere di Dallol.

La guida del Touring Club Italiano "Possedimenti e Colonie" del 1929 ci informa anche delle tariffe di trasmissione per parola (che ci siamo divertiti a calcolare secondo le tabelle ISTAT di rivalutazione monetaria) : dall'Italia (via Roma San Paolo)

all'Eritrea o alla Somalia, lire 2,20 (circa 2 €) a parola, ma la metà se il messaggio veniva differito; dall'Eritrea alla Somalia lire 1,20/parola (poco meno di un euro), ma stranamente, risulta che invece fosse molto economico comunicare dalla Somalia all'Eritrea: solo 30 centesimi di lira a parola.

Bibliografia:

O. Po-L. Ferrando, *L'opera della Regia Marina in Eritrea e Somalia*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1929

Archivio Storico di "La Stampa", <http://www.archiviolastampa.it>

Portale Italradio <http://portale.italradio.org/>

Alberto Alpozzi, *L'invenzione di Marconi per la stazione radiotelegrafica del faro di Guardafui*, in

<https://farofrancescocrispicapeguardafui.wordpress.com/2014/12/12/linvenzione-di-marconi-per-la-stazione-radiotelegrafica-del-faro-di-guardafui/>

" Eritrea" in Enciclopedia Italiana "Treccani", 1932

Vallauri Giancarlo, *Il centro radiotelegrafico di Coltano*, Milano, Stucchi-Ceretti, 1923