



## VIE D'ACCESSO DALL'ITALIA

A. VIE D'ACCESSO MARITTIME, v. sotto. - B. VIE D'ACCESSO ATTRAVERSO L'EGITTO E IL SUDAN, pag. 137. - C. VIE D'ACCESSO AEREE, pag. 165.

### A. - Vie d'accesso marittime.

1° DA GÉNOVA A MASSÁUA, GIBÚTI, MOGADÍSCIO E MOMBÁSA, pag. 119; 2° DA TRIESTE A MASSÁUA, GIBÚTI, MOGADÍSCIO E MOMBÁSA, pag. 134.

**Linee di navigazione dall'Italia all'A. O. I.** - I servizi di navigazione tra l'Italia, l'A. O. I., l'Oriente e l'Australia sono affidati al Lloyd Triestino, Soc. An. di Navigazione, Trieste, che ha Agenzie e corrispondenti nelle principali città d'Italia, a Massáua, Gibúti, Mogadíscio, Asmára, Áddis Abéba, Haràr, Díre Dáua, Dessiè, Góndar e Gímma e nelle principali città del mondo. Fanno inoltre servizio passeggeri le motonavi modernissime della R. A. M. B. e alcune linee commerciali di varie Compagnie.

LINEA 163-164, GRANDE ESPRESSO ITALIA-ÍNDIA-ESTREMO ORIENTE, bimensile, da Trieste a Venézia, Brindisi e da Génova a Nápoli, Port Sáid, Massáua, Gibúti, Áden, Bombáy, Colómba, Singapóre, Manila, Hongkòng, Sciangài. Da Nápoli o da Brindisi a Massáua in 5 giorni, a Gibúti in 6 giorni. Navi: Piroscafi *Conte Rosso* (17 879 tonn., 19 miglia orarie), *Conte Verde* (18 765 tonn., 18 Mg.), *Conte Biancamano* (23 193 tonn., 19 Mg.); *Motonave Victoria* (13 098 tonn., 19 ½ Mg.). - Prezzi di passaggio: da Génova o Trieste o Venézia a Massáua, I cl. L. 3500, II cl. L. 2500, II cl. economica L. 1700, III cl. L. 1025; a Gibúti I cl. L. 3900, II cl. L. 2800, II cl. economica L. 1900, III cl. L. 1125; da Nápoli o Brindisi a Massáua, I cl. L. 3100, II cl. L. 2200, II cl. economica L. 1500, III. cl. L. 925; a Gibúti, I cl. L. 3500, II cl. L. 2500, II cl. economica L. 1700, III cl. L. 1025. A questi prezzi come a quelli delle linee seguenti, vanno aggiunte le tasse d'imbarco e sbarco per passeggeri e bagaglio, che variano, secondo i porti di partenza e d'arrivo e secondo la classe, da un minimo di L. 28 a un massimo di L. 119.

LINEA 152, CELERE TIRRENO-AFRICA ORIENTALE ITALIANA, quindicinale, da Génova a Livorno, Nápoli (2 g.), Messina (3 g.), Port Sáid (6 g.), Suèz (7 g.), Port Sudàn (soltanto nel viaggio di ritorno), Massáua (10 g.), Gibúti (12 g.), Áden (scalo facoltativo, 12 g.), Dánte, Mogadíscio (16 g.), Chisimáio (18 g.). Piroscafi: *Gius. Mazzini* (7453 tonn., 15 Mg.), *Fr. Crispi* (7464 tonn., 15 Mg.), *Leonardo da Vinci* (8139 tonn., 14 Mg.). - Prezzi di passaggio: da Génova o Livorno a Massáua, I cl. L. 2815, II cl. L. 1920, II cl. economica L. 1335, III cl. L. 875; a Gibúti, I cl. L. 3200, II cl. L. 2180, II cl. economica L. 1510, III cl. L. 980; a Mogadíscio, I cl. L. 4015, II cl. L. 2715, II cl. economica L. 1870, III cl. L. 1225; da Nápoli a Massáua, I cl. L. 2550, II cl. L. 1750, II cl. economica L. 1155, III cl. L. 800; a Gibúti, I cl. L. 2930, II cl. L. 2015, II cl. economica L. 1395, III cl. L. 910; a Mogadíscio, I cl. L. 3750, II cl. L. 2550, II cl. economica L. 1755, III cl. L. 1160. Più le tasse d'imbarco e sbarco, v. sopra.

LINEA 153, CELERE TIRRENO - ÁFRICA ORIENTALE ITALIANA, ogni 4 settimane, da Génova a Nápoli (1 g.), Port Sáid (4 g.), Suèz (5 g.), Massáua (8 g.), Ássab (11 g.), Gibúti (12 g.). Piroscifo *Colombo* (11 780 tonn., 14 Mg.), I, II e III cl. Prezzi di passaggio come per la linea 152, v. sopra.

LINEA 151, CELERE NÁPOLI-MASSÁUA-GIBÚTI, settimanale, da Nápoli a Messina (1 g.) o Catánia (1 g.), Port Sáid (4 g.), Suèz (5 g.), Massáua (8 g.), Ássab (10 g.), Gibúti (11 g.). Piroscafi: *Arno* (7785 tonn., 15 Mg.), *Po* (7156 tonn., 16 Mg.), *Tevere* (8289 tonn., 15 Mg.). Prezzi di passaggio come per la linea 152, pag. 116.

LINEA 154, CELERE ADRIATICO-MASSÁUA-GIBÚTI, quindicinale, da Trieste a Venézia (1 g.), Fiume (2 g.) o Bari (2 g.), Bríndisi (3 g.), Port Sáid (6 g.), Suèz (7 g.), Massáua (10 g.), Gibúti (12 g.). Piroscafi: *Adria* (3809 tonn., 13 Mg.) e *Urania* (7099 tonn., 10 Mg.). - Prezzi di passaggio: da Trieste, Venézia o Fiume a Massáua, I cl. L. 2600, II cl. L. 1780, III cl. L. 850; a Gibúti, I cl. L. 3050, II cl. L. 2010, III cl. L. 960; da Bari o Bríndisi a Massáua, I cl. L. 2320, II cl. L. 1600, III cl. L. 730; a Gibúti, I cl. L. 2780, II cl. L. 1830, III cl. L. 870. Più le tasse d'imbarco e sbarco che variano da L. 28 a 78.

LINEA 170, CELERE ITALIA-AUSTRALIA, 10 viaggi all'anno, da Génova a Livorno (1 g.), Nápoli (2 g.), Messina (3 g.), Catánia (scalo facoltativo, 3 g.), Port Sáid (7 g.), Suèz (7 g.), Massáua (13 g.). Fremantle (33 g.), Adeláide (scalo facoltativo, 38 g.), Melbourne (40 g.), Sydney (43 g.), Brisbane (45 g.). Motonavi: *Esquilino* (8657 tonn., 12 Mg.), *Remo* (9780 tonn., 12 Mg.), *Romolo* (9780 tonn., 12 Mg.), *Viminale* (8657 tonn., 12 Mg.). Prezzi di passaggio: da Génova o Livorno a Massáua, cl. turistica L. 1920, III distinta L. 1335, III comune L. 875; da Nápoli a Massáua, cl. turistica L. 1750, III distinta L. 1155, III comune L. 800. Più le tasse d'imbarco e sbarco che variano da L. 32 a 48.

LINEA 160, COMMERCIALE ITALIA-SUD AFRICA (VIA SUÈZ), mensile, da Trieste a Venézia (3 g.), Bríndisi (4 g.) scalo facoltativo, Messina (6 g.), Port Sáid (10 g.), Suèz (11 g.), Massáua (15 g.), Ássab (scalo facoltativo, 19 g.), Gibúti (20 g.), Áden (21 g.), Mogadiscio (25 g.), Mércá (scalo facoltativo, 29 g.), Chisimáio (scalo facoltativo, 30 g.), Mombása (32 g.), Béira (37 g.), Lourenço Marques (40 g.), Durban (42 g.). Piroscafi: *Duchessa d'Aosta* (7872 tonn., 12 Mg.), *Piave* (7565 tonn., 12 Mg.), *Rosandra* (8034 tonn., 12 Mg.), *Timaro* (7549 tonn., 12 Mg.). Sole I e III classe. - Prezzi di passaggio: da Trieste o Venézia o Fiume a Massáua, I cl. L. 1920, III cl. L. 875; a Gibúti, I cl. L. 2180, III cl. L. 980; a Mogadiscio, I cl. L. 2715, III cl. L. 1225; da Bríndisi a Massáua, I cl. L. 1750, III cl. L. 800; a Gibúti, I cl. L. 2015, III cl. L. 910; a Mogadiscio, I cl. L. 2550, III cl. L. 1145. Tasse d'imbarco e sbarco come alla linea 154.

LINEA 155, INTERCOLONIALE DELL'A.O.I., quattordicinale, da Massáua a Hodéida (1 g.), Ássab (2 g.), Gibúti (3 g.), Áden (4 g.), Bébera (scalo facoltativo, 5 g.), Béndér Cassim (6 g.), Alúla (7 g.), Dánte (8 g.), Óbbia (10 g.), Mogadiscio (12 g.), Mércá (14 g.), Bráva (15 g.), Chisimáio (16 g.), Mombása (18 g.). Piroscafi: *Adua* (3564 tonn., 10 Mg.), *Dalmatia* (3252 tonn., 11 Mg.), *Eritrea* (2517 tonn., 11 Mg.), *Somália* (2699 tonn., 10 Mg.), *Tripolitánia* (2722 tonn., 10 Mg.). Prezzi di passaggio: da Massáua ad Ássab, I cl. L. 615, II cl. L. 415, III cl. L. 185; a Gibúti, I cl. L. 790, II cl. L. 530, III cl. L. 235; a Mogadiscio, I cl. L. 2015, II cl. L. 1350, III cl. L. 580.

LINEA 156, CIRCOLARE DEL MAR ROSSO e 155 CON PROSECUZIONE SU NÁPOLI, settimanale, da Massáua a Port Sudán (2 g.), Gédda (3 g.), Cosséir (soltanto nel viaggio di ritorno da Nápoli a Massáua), Suèz (6 g.). Proseguimento, ogni 4 settimane, su Port Sáid (1 g.) e Nápoli (13 g.). Piroscafi, v. sopra linea 155. Prezzi di passaggio: da Massáua a Suèz, I cl. L. st. 11, II cl. L. st. 7/15, III cl. L. st. 5/5; da Massáua a Nápoli, I cl. L. 1750, II cl. L. 1160, III cl. L. 800.

LINEE DELLA R.A.M.B. (*R. Azienda Monopolio Banane*) da Génova (4 partenze al mese) e da Venézia e Trieste (2 partenze al mese) a Massáua (5 g.) e Mogadiscio (11 g.). Motonavi: *Duca degli Abruzzi* e *Cap. Bottego* (2300 tonn., 14 ½ Mg.), *Cap. A. Cecchi* (1400 tonn., 14 ½ Mg.), *Ramb I* e *Ramb II* (3700 tonn., 17 ½ Mg.), *Ramb III* e *Ramb IV* (2200 tonn., 17 ½ Mg.). - Prezzi di passaggio Italia-Massáua cl. unica L. 1800, Italia-Mogadiscio L. 2500.

LINEA IGNAZIO MESSINA e C. (linea postale per l'Impero), quindicinale, da Génova a Livorno (1 g.), Nápoli (3 g.), Catánia (4 g.), Port Sáid (8 g.), Massáua (13 g.) con prolungamento facoltativo fino ad Ássab e

Gibùti. - Piroscalfi: *Semièn, Tembièn, Ogadèn*. - Prezzi di passaggio: da Génova a Massáua I cl. L. 1800, II cl. L. 1300, III cl. L. 800; da Nápoli o Catánia a Massáua I cl. L. 1675, II 1200, III 725. Autoveicoli da Génova a Massáua, da L. 1125 a 1900 secondo il tipo. - Vi sono poi LINEE COMMERCIALI, che possono accogliere da 10 a 50 passeggeri.

**NORME PER LE LINEE DEL LLOYD TRIESTINO.** - I PREZZI DI PASSAGGIO in lire italiane si applicano ai cittadini italiani; gli stranieri e gli Italiani residenti all'estero pagano in valuta estera al cambio del giorno. I *bambini di età inferiore a 3 anni* vengono trasportati gratuitamente, purchè occupino il letto di chi li accompagna. Se una famiglia viaggia con più bambini di età inferiore ai 3 anni, il passaggio gratuito è accordato a uno solo, mentre gli altri pagano  $\frac{1}{4}$  di posto ciascuno. I ragazzi da 3 a 12 anni non compiuti pagano metà prezzo, ma a due ragazzi che paghino mezzo biglietto viene assegnato un solo letto. - Alle *famiglie* (esclusa la III cl.) è concessa la riduzione del 10 %, se pagano almeno 3 passaggi interi, e del 15 %, se pagano almeno 4 passaggi interi. I supplementi per cabine speciali e appartamento vengono sempre corrisposti per intero.

**BIGLIETTI DI ANDATA E RITORNO** di I cl., II cl., cl. unica, turistica e II economica, con riduzione del 10 % sul prezzo globale di passaggio, letto e vitto compresi; validità di 1 anno. - **ABBUONI DI RITORNO.** - a) *Per l'Egitto e il Sudàn.* Per biglietti di andata - ritorno di cl. I, II, unica, turistica e II economica, riduzione del 20 % sul prezzo del ritorno. Il ritorno deve venir iniziato entro 6 mesi dalla partenza in andata e può essere effettuato anche con una linea della Compagnia differente da quella dell'andata, purchè nella stessa classe o superiore. - b) *Per Aden.* I passeggeri di classe I, II, unica, turistica e II economica, che abbiano pagato all'andata l'intero prezzo di tariffa e intraprendano il ritorno entro 6 mesi dalla partenza, hanno diritto all'abbuono del 20 % sul prezzo del ritorno; se effettuano il ritorno entro 12 mesi, l'abbuono si riduce al 10 %. - **INTERRUZIONI DI VIAGGIO.** È consentita l'interruzione del viaggio in Egitto o a Port Sudàn, senza garanzia però di posti sulla nave con la quale si riprende il viaggio. Durata massima dell'interruzione 3 mesi. - **SUPPLEMENTI PER CABINE DI LUSO ECC. IN I CL.:** appartamento (camera da letto, salotto e bagno), 50 % per letto; cabina esterna a un letto, 15 %; cabina a un letto con bagno, 20 %; cabina a 2 letti con bagno, 10 % per letto.

**PRENOTAZIONI POSTI.** - Occorre rivolgersi agli Uffici o Agenzie, rimettendo una caparra non inferiore al 50 % dell'ammontare dei passaggi richiesti. Alorchè per qualsiasi motivo, anche di forza maggiore, il passeggero non utilizzi il posto fissato è tenuto a corrispondere il 20 % del passaggio, se la Compagnia riesce ad assegnare il posto ad altro passeggero, o il 50 %, quando invece il posto rimanga invenduto. Qualora il passeggero differisca la partenza, può effettuare il viaggio con la prima nave che abbia posti disponibili. Il biglietto rimane valido; ma se il posto è stato occupato da altro passeggero, è dovuto un indennizzo del 20 % del passaggio; se il posto fissato non ha potuto essere occupato, è dovuto un indennizzo del 50 %.

**BAGAGLI.** - Franchigia fino a kg. 150 per la I cl., kg. 100 per la cl. II e unica, kg. 70 per la II economica, turistica e III. Sul Grande Espresso Italia-India-Estremo Oriente, per ogni 10 kg. (o frazione) di eccedenza del peso sono dovute L. 10; sulle altre linee, la tassa è di L. 5 per ogni 10 kg. in più (o frazione). Deposito dei bagagli in istiva, L. 6 per ogni collo (L. 3 per la III cl.). - Il quantitativo massimo di masserizie al seguito del personale militare e civile dello Stato, come pure dei privati, diretti a Gibùti per l'A.O.I., è limitato a 5 Q., per quelli diretti a Massáua e in Somália a 10 Q., oltre al bagaglio. - **NOLEGGIO SEDIE A SDRAIO,** L. 15.

**TRASPORTO AUTOVEICOLI E BICICLETTE.** - I passeggeri proprietari di un autoveicolo o di una bicicletta possono portare al seguito la loro macchina (1 sola per persona o famiglia) facendone richiesta in tempo utile.

## TARIFFE PER IL TRASPORTO DI BICICLETTE E AUTOVETTURE

TIPO DI MACCHINA	DALL'ITALIA A (O VICEVERSA)			
	Massáua o Ássab	Gibúti		Mogadíscio o Chisimáio
	Lit.	Lit.	L.st.	Lit.
<i>Biciclette</i> .....	60	60	1	60
<i>Motociclette</i> .....	150	150	2	105
<i>Motocarrozette</i> .....	225	225	3	225
<i>Autovetture con interasse</i> .....				
infer. a m. 2.40 (tipo utilit.) .....	900	950	10	1100
da m. 2.40 a m. 2.65 (tipo pic.) .....	1100	1200	13	1500
da m. 2.65 a m. 3.05 (tipo med.) .....	1300	1550	16	1800
super. a m. 3.05 (tipo grande) .....				
di peso infer. ai 2000 kg. ....	1500	1700	20	2100
di peso super. ai 2000 kg. ....	1875	2050	25	2550

In tali prezzi sono comprese le spese d'imbarco e sbarco, ma non i diritti doganali. Per ottenere l'applicazione di tali tariffe speciali, il passeggero deve comprovare di essere proprietario della macchina, presentando all'Agenzia del porto d'imbarco il libretto di circolazione. Per l'imbarco di autovetture per l'A.O.I. è inoltre necessaria l'autorizzazione del Ministero dell'A.I. o del Governo dell'A.O.I., nel quale la vettura dev'esser importata, pag. 28.

Trasporto, imbarco e sbarco si effettuano a rischio del passeggero. La Società non assume responsabilità per perdite o danni di accessori non protetti o non assicurati con catene o lucchetto, né risponde di qualsiasi altro oggetto abbandonato sull'autoveicolo o bicicletta. Gli autoveicoli debbono essere presentati all'imbarco con il serbatoio della benzina vuoto e portare un'etichetta col nome del proprietario e il porto di destinazione. Quando per l'imbarco si rende necessario l'uso di maona, le spese relative al trasporto del veicolo da terra a sottobordo o viceversa, devono essere pagate separatam.; a titolo indicativo, per i passeggeri che imbarcano o sbarcano a Venezia, la spesa di trasbordo con chiatte dal piazzale Roma a bordo ammonta a c. L. 200 per autovettura. Sulla linea Grande Espresso Italia-India-Estremo Oriente non si accettano automobili. Per tutte le suddette norme è comunque prudente informarsi presso una delle Agenzie della Compagnia.

## 1.º - DA GÉNOVA A MASSÁUA, GIBÚTI, E MOGADÍSCIO E MOMBÁSA.

Il percorso è in parte di vivissimo interesse, soprattutto nel golfo di Nápoli, nello stretto di Messina e, più tardi, nel golfo di Suéz, inquadrato tra alte montagne. Traversato il Canale di Suéz, la temperatura e l'umidità dell'aria aumentano rapidam. (v. pag. 126); s'indosseranno allora abiti leggeri, v. pag. 18. - L'IMBARCO E LO SBARCO DEI BAGAGLI sono affidati alla « Soc. An. Espresso Bagagli », costituita dalle Compagnie di Navigazione. L'Espresso Bagagli cura anche il trasporto alla Staz. Génova Piazza Principe, agli alberghi e a domicilio, nonché la spedizione in Italia ed Europa. - Per il PASSAPORTO, il LASCIAPASSARE e le formalità d'imbarco, v. pag. 21. - Per la DOGANA e l'IMBARCO DI AUTOVEICOLI, v. pag. 28. - Per le LINEE DI NAVIGAZIONE e le TARIFFE DI PASSAGGIO, v. pag. 116.

Génova, v. *Liguria* della C.T.I. Le navi maggiori, sono generalm. attraccate al *Ponte dei Mille (Staz. Marittima)*. Si esce

dal porto, che offre uno spettacolo sempre assai interessante, mentre la vista s'apre sulla maestosa città coronata da nudi colli, poi sulle due Riviere, fittam. popolate, fino a Capo Noli, a O, e al Promontorio di Portofino, a E. Si fa rotta a SE; ben presto scompaiono le Riviere, mentre si vengono scoprendo a sin.. E, in lontananza, le alture che circondano il golfo della Spézia e le Alpi Apuane e, poco dopo, di fronte, l'isola Gorgona. Mg. 73 *traverso di Gorgona*, a 3 Mg. a d.; a sin., la costa livornese con le basse colline dell'Ardenza e di Quercianella. Appare di fronte l'isola Capráia, che si lascia sulla d.; pure a d., con tempo nitido, si scoprono le vette della Córscica; a sin., il basso litorale toscano. Qualche piroscifo fa scalo a (Mg. 78) *Livorno*, v. *Toscana* della C.T.I.

La nave si dirige verso il *canale di Piombino*, fra l'Elba e Piombino. Mg. 114 *traverso del Capo delle Viti*, estremità N dell'isola d'Elba (a d., Mg. 1.5). Si lasciano a d. successivam. l'isola di Montecristo, l'isola del Giglio, poi Giannutri, e a sin. il promontorio di M. Argentário. Mg. 191 *traverso di Civita-vécchia* (a sin., Mg. 10); con tempo chiaro si scorge il piano ondulato in cui s'adagia Roma, coronato in fondo dai M. Sabini e Tiburtini; più chiarum. si distinguono gli Albani e i Lepini. Mg. 271 *traverso di M. Circeo* (a sin., Mg. 2); la nave passa il Circeo e le isole Pontine: Palmarola, Ponza, Zannone. Sorgono a sin. i pittoreschi M. Ausoni e Aurunci, schierati a quinta, mentre a d. si oltrepassano Ventotene e S. Stéfano. Emergono dal mare, di fronte, Íschia col M. Epomeo, Prócida e il M. di Miseno. La nave passa davanti alla costa dell'isola d'Íschia e percorre il *canale d'Íschia*, fra quest'isola e Vivara. La vista s'apre sull'incantevole \*golfo di Nápoli, da Capri alla montuosa penisola Sorrentina, al Vesúvio. Si scopre il C. Posillipo, oltre il quale appare Nápoli, nella sublime armonia del suo golfo e dei suoi colli.

Mg. 340 **Nápoli**, v. *Nápoli e Dintorni* della C.T.I. Le navi maggiori attraccano generalm. alla nuova *Staz. Marittima*, da cui si accede alla piazza Municipio.

Per le LINEE DI NAVIGAZIONE e le tariffe di passaggio, v. pag. 116. - Per il PASSAPORTO, il LASCIAPASSARE e le formalità d'imbarco, pag. 21. - Per le DOGANE e l'IMBARCO DI AUTOVEICOLI, pag. 28. - L'IMBARCO E LO SBARCO DEI BAGAGLI è affidato alla Soc. An. «Espresso Bagagli», la quale cura anche il trasporto da e per le stazioni ferroviarie, agli alberghi e a domicilio, nonché la spedizione in Italia ed Europa.

Ripartendo, la nave si dirige al canale fra l'isola di Capri (di cui si scorge la Marina Grande, Capri città, poi la rupe del Salto di Tiberio, la punta Tragara e i Faraglioni) e la Punta della Campanella, estremità della penisola Sorrentina, e si tiene poi a non grande distanza dalla costa della Penisola. Si passa presso lo Strómboli, quasi sempre fumante, bellissimo la notte per il suo rosso bagliore; con tempo chiaro si vedono a d. le Lipari. Compaiono i monti della Calábria e della Sicilia e via via si disegna lo *Stretto di Messina*; a sin., su una pittoresca rupe, Scilla. La traversata dello stretto offre uno spettacolo indimenticabile; a sin., ai piedi dell'Aspromonte, Réggio

Calábria, fra i suoi vasti agrumeti; a d., ai piedi dei M. Peloritani, una serie ininterrotta di abitati fino a Messina; di fronte compare l'imponente mole dell'Etna. Mg. 515 **Messina**, v. *Sicilia* della C. T. I. Solo alcuni piroscafi vi fanno scalo, attraccando presso la Staz. Marittima.

Il piroscafo passa davanti a Réggio e volge a SE verso il C. Spartivento; l'Etna sorge dalle acque come un'enorme piramide. Nessuna terra in vista fino all'isola di Creta, i cui monti si scorgono per qualche tempo a sinistra. La costa egiziana è così piatta e bassa che si distingue appena c. 30 Mg. prima di arrivare a Port Saïd. All'entrata del porto, a d., si leva il mon. a Ferd. de Lesseps, pag. 122; a d. si stende Port Saïd; a sin. *Port Fuàd*, città costruita dal 1926 dalla Compagnia del Canale per i suoi impiegati e operai.

Mg. 1459 **PORT SAÏD**. — ARRIVO PER MARE. — Solo i maggiori piroscafi attraccano a un ponte natante. In generale, si getta l'ancora nel Bacino Ismáil o, più a S, nel Bacino Abbàs Hílmi e si va a terra con una lancia (Lit. 12 and.-rit.), sbarcando presso gli Uffici della Polizia del Porto. Le Agenzie di viaggio e gli alberghi s'incaricano dello sbarco dei bagagli e delle formalità doganali. — In città ha corso legale la MONETA EGIZIANA (1 Lira egiziana, divisa in 100 Piastre e 1 Piastra divisa in 10 millesimi; parità legale 1 L.e. = Lit. 94.50), ma è ugualm. accettata la sterlina. Anche la lira italiana è accettata, ma spesso a un cambio esoso. — Le vie si chiamano *Sharia* nella trascrizione inglese, *Chareh* nella trascrizione francese.

ALBERGHI: \**Casino Palace*, via Kitchener, sul Lido a N della città, 100 l., rist., stab. bagni, giardino e veranda; \**Eastern Exchange*, via Fuàd el-Auwàl, 140 l., rist., giardino; *Marina Savoy*, via el-Sultàn Hussèin, sul porto, presso gli Uffici della Polizia del Porto, 110 l., rist.; *Poste*, via Fuàd el-Auwàl 207, 60 cam.; *Continental*, stessa via, ang. via el-Amir Farùq, 40 cam.; *Bodell's*, sul Lido, a N della città. — Numerosi CAFFÈ: *Café Royal*, *Confiserie Suisse*, ambedue via Fuàd el-Auwàl; *Continental Corner Bar*, *Eastern Exchange*, *Bar Rist.* «*Francesco*», e altri. — BIRRERIA *Deutsche Bierhalle*, via Fuàd el-Auwàl.

POSTA, via Fuàd el-Auwàl. — TELEGRAFO: *egiziano*, via el-Souess; *inglese* (*Eastern Telegraph Co.*, solo per l'estero), via el-Sultàn Hussèin, al porto. — AGENZIA DI NAVIGAZIONE E DI VIAGGI: *Lloyd Triestino* e *C.I.T.*, via el-Sultàn Hussèin 23, al porto. — BANCHE: *Banca Commerciale Italiana per l'Egitto* e *Banco Italo-Egiziano*.

CONSOLATI: *Italia*, via Kaied Bey, nelle Scuole Italiane; *Francia*, via Eugénie; *Germania*, via el-Sultàn Hussèin 27; *Gran Bretagna*, via el-Gabarti.

ESCURSIONI. — Le Agenzie di viaggio organizzano, tra l'altro, un giro in auto, che permette di recarsi al Cáiro e di riprendere il piroscafo a Suèz.

LINEE AEREE: per il Cáiro, 2 volte al g., in 50 min.; per Gerusalemme, Giàffa, Tel Aviv (ore 1.30), Háifa e Beirùt (ore 6), giornaliera (2 ore).

*Port Saïd* (in arabo, *Bur Saïd*), 120 000 ab., di cui 25 000 Europei (4360 Italiani), così detta in onore del Vicerè Saïd (1854-63), situata all'imbocco N del Canale di Suèz, all'estremità E d'un'isola che forma con altre il lido sabbioso che separa il Lago di Menzáleh dal Mediterraneo presso la foce Pelusia del Nilo, è una città cosmopolita in rapido sviluppo, nella quale s'incontrano e si fondono le popolazioni di tre continenti.

La città, che fu detta la porta di comunicazione tra due emisferi, offre nei suoi negozi mercanzie dei due mondi, che congiunge; nella folla variopinta di arabi, negri, greci e levantini si confondono passeggeri di navi d'ogni nazionalità della terra. Essa deve la sua origine in una località sterile e deserta al taglio dell'istmo; la Compagnia del Canale vi ha la sua sede, con proprio porto, uffici, magazzini, officine, ecc.

La città è disposta a reticolato regolare con vie alberate e con edifici di tipo europeo. — Dallo sbarco, presso gli *Uffici della Polizia del Porto*, si esce nella *via el-Sultàn Hussèin*, passeggiata lungo il porto, affollata di venditori ambulanti. A S, al di là del *Bacino Commerciale*, tra questo e il *Bacino del Vecchio Arsenale*, sorge il *Pal. della Compagnia del Canale*, donde per la *via Waghorn* si va alla *Stazione ferroviaria*. Oltre il Bacino del Vecchio Arsenale è un pittoresco gruppo di edifici, la *Navy House*, sede delle autorità navali britanniche.

Seguendo verso N la *via el-Sultàn Hussèin*, si lascia a sin. l'*Amministrazione del Porto*, con un faro alto 56 m., e si sbocca sul *Lido*, lungo il quale si stende la *via Kitchener* e sorge la *Cattedrale Cattolica*. A d., alla base del *Molo occidentale (West Breakwater)*, sorge la *statua di Ferd. de Lesseps*, costruttore del canale (scult. E. Frémiet, 1899). Si può percorrere il molo per lungo tratto. Nella *via Kaid Bey*, perpendicolare alla *via Kitchener*, sono le *Scuole Italiane*.

Si può ritornare per la *via Fuàd el-Auwàl*, nella quale sorgono vari imponenti edifici pubblici, banche e alberghi. Prendendo a d., al termine della *via*, la *via de Lesseps*, che traversa l'omouima piazza, si va al *Quartiere Indigeno*.

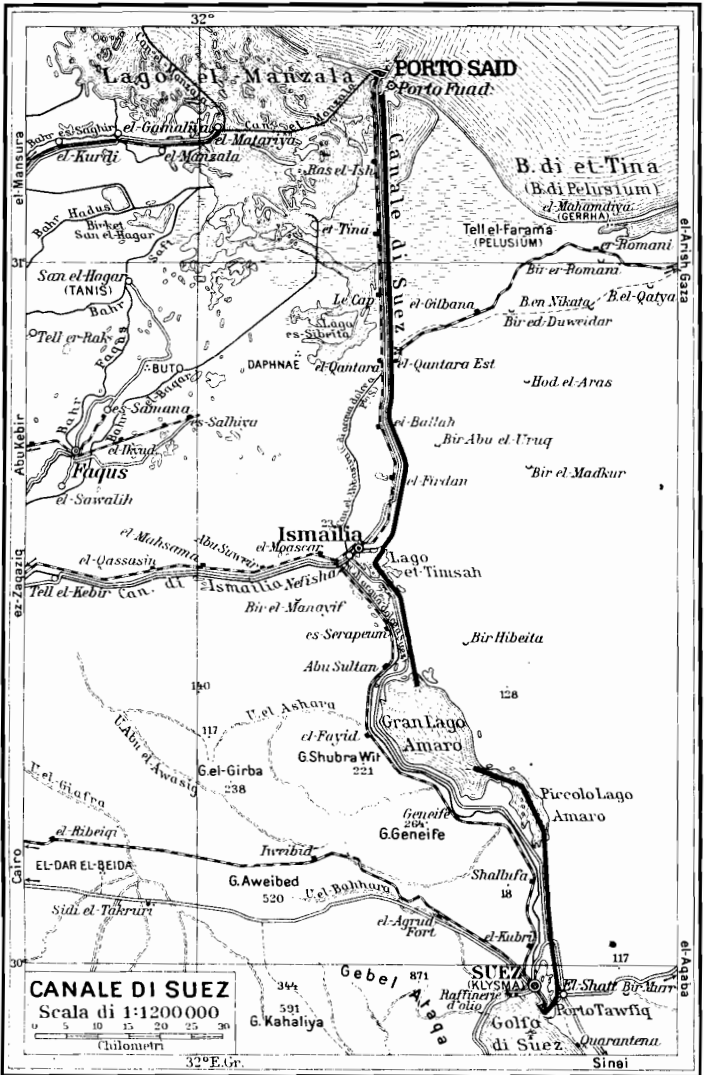
Il PORTO (230 ha., profondità da 10 a 14 m.) è protetto da due potenti moli frangiflutti, il *Molo occidentale*, lungo km. 5.5, che lo difende dal limo del Nilo, e il *Molo orientale*, lungo km. 2, alla cui radice sono le *Officine della Compagnia del Canale* e la cittadina di *Port Fuàd*. Il principale bacino è il *Bacino Ismàul* con i vicini *Bacini Commerciale, del Vecchio Arsenale e Scerif*.

Subito a S di Port Saïd, s'imbocca il **Canale di Suèz**, che unisce il Mediterraneo al Mar Rosso. Il Canale, una delle più grandi opere umane, di enorme importanza storica ed economica, è lungo 171.2 km., largo alla base 45-100 m., al pelo dell'acqua 95-160 m., profondo oltre 12 m. Fu iniziato il 25 apr. 1859 dalla *Compagnie Universelle du Canal maritime de Suèz*, sotto la direz. di Ferd. de Lesseps (1805-94), coi piani del trentino L. Negrelli e inaugurato il 17 nov. 1869.

Oltre al Negrelli, che va considerato come ideatore del Canale, altri connazionali benemeriti della grande impresa, per tanta parte frutto del genio e del lavoro italiani, furono: G. Ghedini, che dimostrò assurda la tesi degli oppositori sul dislivello dei due mari; L. Torelli, strenuo propugnatore dell'opera contro l'opposizione inglese; P. Paleocapa, consulente tecnico del Lesseps e membro della Commissione Internazionale del Canale; E. Gioia, segretario tecnico del Lesseps, direttore dei lavori nel tratto più difficile di El Gisir, rappresentante del Governo italiano nella Commissione Internazionale. — Il costo dei lavori, in cui furono impiegati fin 25 000 operai, fu di e. 19 milioni di sterline. Il canale è fiancheggiato, sulla sponda O, da una linea ferroviaria (km. 172 da Port Saïd a Suèz, in ore 4) e da una carrozzabile (km. 170).

Il TAGLIO DELL'ISTMO DI SUÈZ è la realizzazione di progetti antichissimi. Già Necho, re della XXV dinastia (609-593 a. C.), iniziò la costruzione di un canale fra il L. Timsàh, già collegato al Nilo e quindi al Mediterraneo fin dal XX sec. a. C., al Mar Rosso. Secondo Erodoto, 120 000 operai sarebbero morti in questi lavori, che furono interrotti, pare, a causa d'un oracolo. 100 anni più tardi il canale fu completato da Dario I; sotto i Tolomei furono aggiunte delle chiuse allo sbocco nel Mar Rosso; fu re-





staurato da Traiano e prese nome di *Ammis Trajanus*. Gli Arabi lo restaurarono e lo usarono fino all'VIII sec. I Veneziani pensarono più volte al taglio dell'istmo, ma ne furono distolti dalle guerre in Italia e contro i Turchi; egualm. restarono senza effetto i progetti del sultano Mustafà III, del Mammalucco Ali Bal e più tardi di Napoleone I, il quale ultimo incaricò l'ing. Lepère dei lavori. Questi erroneam. stabilì che il livello del Mar Rosso fosse di c. 10 m. più alto di quello del Mediterraneo; fu così abbandonata l'impresa.

Nel 1936 passarono il canale 5877 navi con 32.378.883 tonn. di stazza netta, di cui il 46.49 % spettava alla Gran Bretagna (2690 navi), 20.21 % all'Italia (1326 navi), 8.90% alla Germania, 6.97% all'Olanda, 5.10% alla Francia, 3.94 alla Norvegia, 2.58 % al Giappone, 1.50 % agli Stati Uniti d'America, 1.92 % alla Grecia. Nel 1937 il movimento fu di 6635 con 36.491.332 tonn., di cui 17.254.182 spettarono alla Gran Bretagna e 5.806.087 all'Italia. A frequenti intervalli si trovano «stazioni» con alte antenne di segnalazione per regolare il movimento e l'incrocio delle navi. Interessanti le grandi draghe che continuam. puliscono il canale. La massima velocità permessa è di 6 Mg. all'ora. È in progetto l'allargamento del canale.

Il canale si dirige in linea retta a S, fra il L. di Menzàleh a d., O (bellissimi tramonti), e la ferr. e il letto prosciugato del lago stesso a sin., E. Al termine del L. di Menzàleh, 45 km., *el Kántara* (il ponte), ove passava l'antica grande carovaniera fra l'Egitto e l'Arabia e la Palestina, e donde si dirama la linea per Giaffa costruita durante la guerra; il borgo è sulla sponda asiatica. Si attraversano poi i L. *Baldk*, ora prosciugati e, dopo (65 km.) *el-Ferdàh*, in profonda trincea, i colli *el-Gisr* (la diga; 14 milioni di mc. di movimento di terra). Poco dopo, sulla sponda O, imponente *mon. commemorativo della difesa del canale* durante la guerra europea. Si sbocca nel L. *Támsah* (del cocodrillo), alla cui estremità N è (km. 80) *Ismaliya* (*Alb.: des Voyageurs; Splendid*), graziosa cittadina di 25 000 ab., di cui 834 Italiani, donde si diparte verso O la ferr. per il Cairo. Grandi parchi con magnifica vegetazione. Si continua lasciando a d. il Ghebèl Mariàm, poi un paesetto; dopo una trincea e un faro, si entra nei *Laghi Amari* (*Bitter Lakes*), i *Márah* della Bibbia. Infine, con un tratto quasi rettilineo, si raggiunge il *golfo di Suèz*, dalle acque assai poco profonde, oltrepassando la città omonima. Il piroscafo s'arresta a (km. 161 da Port Sáid; Mg. 1547 da Génova) *Suèz Port Tewfik*.

**SUÈZ.** — ARRIVO PER MARE. — I piroscafi si ancorano generalm. nel golfo a S di Port Tewfik, donde con lancia si può scendere a terra sia a Port Tewfik, sia a Suèz città. Le navi sono assediate dalle barche dei venditori ambulanti. — ALBERGHI: *du Sinai*, a E della stazione di Port Tewfik; *Bel-Air* (*Jahier*), a Suèz città, via Hammàm Scinúda, di fronte al Telegrafo. — POSTA. via Colmar, a Suèz; succursale a Port Tewfik. — TELEGRAFO (Eastern Telegraph Co.), via Hammàm Scinúda; succursale a Port Tewfik. — DOGANA, via el-Moarráf, sul porto a NE di Suèz città. — AGENZIE DI NAVIGAZIONE E VIAGGI: *Agenzia F.lli Aiello* (Corrispondente C.I.T., *Lloyd Triestino*); *Cook-Vagioni letto*, a Port Tewfik. — CONSOLATI: *Italia* (Vice Consolato), via Salah-el Dine el-Agoubi; *Francia*, a Port Tewfik; *Germania*, via Colmar 12; *Gran Bretagna*, a Port Tewfik. — BARCHE E MOTOSCAFI, contrattare. — FERROVIA tra Port Tewfik e Suèz città, corse ogni mezz'ora, in 9 minuti.

Suez, 40 000 ab. (4500 Europei, 812 Italiani), è situata all'estremità N del golfo omonimo, e comprende *Suez città*, sulla riva O dell'estrema punta del golfo dalle acque bassissime, e *Port Tewfik*, costruito su un'isola di c. 20 ha., risultante da materiali dragati, in mezzo al golfo e presso lo sbocco del Canale.

Piccolo villaggio arabo, prese rapido sviluppo durante la costruzione del canale; ma nè il quartiere europeo (il movimento si accentra nella *ria Colmar* o *Suq-el Nemsaa*), nè la città araba (*el-Arbáin*), con le sue numerose moschee, hanno molto di notevole.

Una diga, lunga c. km. 2.7, larga 15 m., su cui passano la ferrovia e la carrozzabile, collega Suez a *Port Tewfik* (vista sul Ghebèl Átaka a O e sui monti della penisola del Sinai a SO). All'estremità della *Avenue Hélène*, la via principale, il busto di bronzo del *Ten. Waghorn*, uno dei fautori del taglio dell'istmo. Sulla punta S dell'isola di Port Tewfik è un *obelisco* che ricorda gli *Indiani caduti in Egitto e in Palestina* durante la grande guerra. A S di Port Tewfik è il termine del Canale di Suez, poiché questo, dato il livello bassissimo delle acque all'estremità del golfo (il fondo è asciutto a bassa marea), ha dovuto essere continuato nel mare fino a raggiungere la necessaria profondità.

ESCURSIONE in barca e a dorso d'asino (solo con bel tempo) in c. 4-5 ore alle *Sorgenti di Mosè (Où'n Músa)*, bella oasi sulla costa della penisola del Sinai, a SE di Suez. La sorgente più a S sarebbe quella che Mosè avrebbe dolcificata.

Appena lasciata Suez, si distingue a sin., nella bassa deserta costa araba, l'oasi delle sorgenti di Mosè, v. sopra. Il golfo si apre poi tra la costa egiziana, di alte rocce di calcare rossiccio che formano il Ghebèl Átaka, e la penisola del M. Sinai, corsa alla radice da basse catene di monti riarsi. Mg. 1597 *traverso del Capo Zafarána*, con faro visibile a 14 Mg. A c. 60 Mg. a ESE del Capo si vede il massiccio Ghebèl Serbál m. 2076 e, a forse 80 Mg. a SE, il Ghebèl Um Shomèr m. 2586. Mg. 1648 *traverso del Capo Gharib*; la costa africana s'abbassa e si presenta come una piatta terra desertica, dalla quale si estollono, vicini e lontani, gruppi e catene di monti, elevati fin oltre i 1700 m.; si lasciano a d. prima il Ghebèl Gharib m. 1751, poi i colli Zeiti che culminano a 260 m. e ai cui piedi sono pozzi di petrolio un tempo sfruttati. A oriente si scorge l'imponente gruppo del M. Sinai, la cui vetta principale, il Ghebèl Músa m. 2285 (ma la più elevata è il Ghèbel Katherina m. 2641), è visibile per breve tempo dopo il Capo Gharib; più a lungo rimane in vista l'elevata e bianca cresta, lunga c. 20 km., che dal Katherina giunge all'Um Shomèr. Si vede sulla costa araba il piccolo porto di Tor, con un palmeto, l'unico del golfo di Suez a S di quello delle sorgenti di Mosè.

Percorrendo lo *stretto di Giubàl*, che immette nel Mar Rosso, la catena del Sinai si eleva sempre più imponente a sin., rocciosa e nuda, profondam. e minutam. erosa. A d., O, sulla terra africana (Deserto Arabico), le catene dei monti a successive quinte formano un colpo d'occhio assai pittoresco per linee e colori, soprattutto al tramonto. Si lasciano a d. le scogliere e le isole el-Ashráfi, con un faro a traliccio, indi una serie di scogli e isole e infine, vicinissima, l'isola di (Mg. 1721) *Shadwán*, con faro; a sin. è ancora visibile la catena del Sinai che s'im-

merge in mare al Capo Mohámméd; oltre questo si apre verso NE il golfo di Áqaba, che continua a N la « fossa eritrea » verso la « fossa siriana ». Uscendo dallo stretto di Giubál, si entra nel *Mar Rosso*, dalle acque verdazzurre, lungo c. 1080 Mg., largo da 120 a 205, profondo al massimo m. 2359.

Il MAR ROSSO, il *Mare Erythraeum* o *Sinus Arabicus* del Romani, in arabo *Bahr el Higiaz* (il nome deriva probabilm. dagli Homeriti rossi, dell'antichità), è un lunghissimo golfo dell'Oceano Indiano che s'insinua in direz. NO tra l'África e la Penisola Arabica. Esso si restringe alle due estremità N e S; all'estremità N si biforca in due golfi: di Suez (*Sinus Heropotiticus*) e di Áqaba (*Sinus Aelaniticus*), che circondano la penisola del Sinal. Le coste sono generalm. deserte, rocciose e sabbiose: pochi sono i buoni porti, tra cui Massáua e Port Sudán. Il clima caldo e umido, soffocante è prodotto non solo dalla temperatura, che supera spesso in estate i 40°C all'ombra, ma anche dalla fortissima umidità dell'aria dovuta all'evaporazione. Da ott. a mag. la temperatura è spesso mitigata da venti settentrionali, specialm. nella parte N; in estate, specie nella parte a S di Massáua, spirano venti meridionali. La fauna del Mar Rosso è ricchissima: delfini, pescicani e un'infinità di pesci si possono osservare dalla nave. Frequente il fenomeno della fosforescenza dell'acqua, dovuta a numerosissimi infusori.

Ben presto scompaiono l'una e l'altra sponda; solo con tempo molto chiaro, si distinguono vari gruppi di monti sulla riva africana. Si lasciano a sin. senza vederli i porti di *el-Ueg'*, *Iámbo el-Bahr* e *Géddah*, sbocchi dell'Arábia Saudiana, questo ultimo porto della Mecca (a c. 95 km. nell'interno). Mg. 1883 *traverso dei due Fratelli*, due isolotti subacquei, di cui uno porta un faro, a brevissima distanza. Mg. 1901 si lascia a sin. il *faro di Daedalus*, costruito su uno scoglio subacqueo in mezzo al Mar Rosso. Sulla terra africana si distinguono talora il granitico M. Elba e il capo omonimo. A Mg. 2235 si è alla latitudine di *Port Sudán*, v. sotto.

Alcune linee deviando a d., SO, e passando accanto a vari scogli corallini e fari, toccano (Mg. 2241 da Génova)

**PORT SUDÁN.** - ARRIVO PER MARE. Le navi attraccano generalm. alla banchina della città orientale (East Town), presso la Dogana. Auto a tassametro dalla Dogana alla città (West Town). Traghetto dai pressi della Dogana all'Alb. Red Sea, e alla città. - ALBERGO *Red Sea*, delle Ferrovie Sudanesi, in riva al mare, all'inizio della città propriam. detta (West Town). - Vari CAFFÈ in città (West Town). - POSTA e TELEGRAFO, presso la Dogana, nella East Town e nella West Town. - PRODOTTI DELLE PICCOLE INDUSTRIE LOCALI, in un chiosco presso la Dogana.

*Port Sudán*, 19 581 ab., di cui c. 700 Europei, il principale sbocco marittimo del Sudán Anglo-Egiziano, è situata intorno a un piccolo golfo dalle basse acque (Khor Barghùt) che si spinge con due rami (l'occidentale per c. 900 m., il nord-occidentale per c. 4.5 km.) nella costa bassa e sabbiosa, e che venne approfondito con grandiosi lavori.

Sorse dopo il 1903, come capolinea della ferrovia sudanese dal Mar Rosso al Nilo, in sostituzione del porto di Suákin, che per gli scogli corallini non poteva essere adattato a grande porto commerciale. Il porto, modernam. attrezzato, ha preso rapido sviluppo: l'importazione (zucchero,

cotonate, farina, cemento, macchine, te, caffè ecc.) raggiunte nel 1936 il valore di L.e. 4 439 478; l'esportazione (cotone, gomma arabica, pelli, sesamo, dura, arachidi ecc.) L.e. 5 220 131.

Sulla lingua di terra tra il mare aperto e il ramo NO del golfo sorge la città orientale (*East Town*), costituita per gran parte dalla *Stazione marittima* con grandiosi magazzini. Sull'estrema punta è la *tomba dello Secc Barghūt*. Una carrozzabile di c. 4 km. dalla Dogana si dirige verso N, indi piega a sin., O, attraversando su ponte levatoio in ferro il ramo NO del golfo, volge ancora a sin., SE, e lasciando a d. la *Stazione Port Sudán Town*, entra nella città propriam. detta (*Città occidentale* o *West Town*), costituita da grossi fabbricati con bei negozi di tipo coloniale. A piedi si giunge più rapidam. alla città, attraversando, poco a NO della Dogana, il braccio di mare su una barca, passando accanto all'Alb. Red Sea e attraversando il *Giardino pubblico*. A SO e a O della città sono i due *quartieri dei sudanesi e dei beduini*.

ESCURSIONE di 1 ora AL GIARDINO MARINO, interessante formazione di coralli, con una barca dal fondo di vetro, che parte dalla banchina presso la Dogana, 2 sh. a testa o minimo di 10 sh. per corsa.

DA PORT SUDÁN A CÁSSALA FERROVIA km. 552 in ore 18 c., 1 corsa per settimana nei due sensi con vett. dirette da Port Sudán a Cássala (I cl. L.e. 4.100; II cl. L.e. 2.345). La linea Port Sudán-Atbára fu inaugurata nel 1905; la diramaz. per Cássala nel 1924; nel 1927 furono iniziati i lavori della linea Cássala-Gedáref-Sennár. - I treni passeggeri partono dalla stazione, a N della East Town, nei pressi della banchina. La linea traversa un braccio di mare su ponte levatoio, v. sopra, tocca la *Staz. Port Sudán Town* e si dirige a S nella pianura desertica. Km. 10 *Asoteriba*; km. 30 *Sállom Junction*, donde si dirama a sin. la linea per Suákin, v. sotto. La linea sale per scavalcare una serie di pittoresche catene vulcaniche parallele alla costa, che scendono dall'Eritréa. Km. 121 *Sinkát* n. 894, località di soggiorno estivo di funzionari del Governo del Sudán. Si raggiunge la cresta della catena a (km. 131) *Súmmít* m. 919 (rifugio), donde una strada (1 ora in auto) porta ad *Ercouit* m. 1100 c., soggiorno estivo di funzionari e di ufficiali. La ferrovia divalla rapidam. verso O, nella pianura stepposa del Nilo. Km. 205 *Haiya Junction*, donde prosegue a d. la linea per Atbára e Khartoùm, v. sotto. Si piega decisamente verso S, attraverso una zona deserta e monotona, seguendo press'a poco la linea spartiacque tra Nilo e Mar Rosso; lontane a sin., le alture dell'*Hádéndoa*, che costituiscono il confine NO dell'Eritréa e, più lontane, le montagne dell'Eritréa. Si traversa l'*Atbára* su lungo ponte e si raggiunge la zona cotoniera di Cássala, fertilizzata dalle acque del Gasc. Km. 552 *Cássala*, pag. 227.

DA PORT SUDÁN AD ATBÁRA FERROVIA km. 478 in c. 12 ore, 2 corse per sett. (vett.-rist. e vett.-letto). - Fino a (km. 205) *Haiya Junction*, v. sopra la linea per Cássala. Si scende nel lacino del Nilo, in regione collinare e stepposa. A (km. 288) *Musmár* scompaiono le colline e comincia il deserto. Km. 478 *Atbára Junction (Rest House)*, stazione principale delle Ferrovie Sudanesi con grandi officine, sulla linea da Wádi Háifa a Khartoùm, pag. 152.

DA PORT SUDÁN A SUÁKIN FERROVIA km. 45 in ore 2.30, 5 corse nei due sensi per settimana. Fino a (30 km.) *Sállom Junction*, v. sopra; si abbandona la linea per Atbára e Cássala e si continua verso S lungo la costa. 45 km. *Suákin* o *Sauákin* (nessun Alb.; posta telegrafo, banca), 2000 ab., costruita all'estremità O di una baia poco profonda, su un'isoletta unita alla terraferma da una diga, era il centro del commercio indigeno tra l'Arábia e il Sudán ed è ora zona quaranteneria per i pellegrini provenienti dalla Mecca. La stazione è situata nel quartiere di terraferma. In c. 20 min. si raggiunge la città vecchia assai pittoresca, con un bel *Pal. del Governo*, già quartier generale di Gordon e di Kitchener. - Una pista camionabile continua a poca distanza dalla costa fino a (125 km. c.) *Tókar*,

importante centro di coltivazioni di cotone, che utilizzano le piene del Bárca, pag. 120.

Mg. 2305 *traverso* del faro dell'isola di *Masamarhù*; dopo 12 Mg., si scorge a d. una serie di scogli e di isolotti poco elevati del gruppo che sta dinnanzi al porto di Suákin. Si piega a S e, Mg. 2347, si passa al *traverso di Ras Casár*, estremo punto N dell'A.O.I. Mg. 2388 *traverso di Mérsa Taclài*, con faro. S'imbocca il *canale Nord di Massáua*, facendo rotta tra la costa dell'Eritréa a d. e una serie di bassifondi e isolotti madreporici a sin.; tra gli altri, a sin., il Banco Gánnnet, quasi di fronte al faro di Cávét. Mg. 2446 *traverso di Dijnèin*, isolotto importante per il suo faro, a sin.; dopo altre 5 Mg., a sin., l'isola di Entesilè, bassa e disabitata. Mg. 2543 *traverso del faro di Seec al-Abù*, nella parte meridionale dell'isola di Harát. Per 13 Mg. si piega verso S fino all'altezza del Capo Arb, ove si comincia a distinguere Massáua e il suo porto. Mg. 2549 **Massáua**, pag. 175, nel suo meraviglioso golfo: a O, le alture che salgono all'altipiano eritreo; a S, il M. Ghedèm m. 925.

La nave si dirige a SE, traversando l'imbocco del golfo di Zúla (a SO, grandioso scenario montano culminante nel M. Sóira m. 3013, dietro il quale è Senafè), poi nel *canale S di Massáua*, tra la penisola di Búri, a d., e le isole Dáhalac, pag. 181, a sinistra. Si scorgono più tardi a d. una serie di isolette, poi le maggiori isole Auáchil e Bacà, che chiudono la baia di Mérsa Fátma, v. itin. 14. Si continua lungo la quasi rettilinea, desolata e importuosa costa della Dancália, dalla quale emergono talora nudi e neri con vulcanici.

La linea Massáua-Mombása, scostandosi rapidam. dalla costa dancale, traversa il Mar Rosso e tocca (Mg. 207 da Massáua)

**Hodéida**, 40 000 ab., il principale approdo dello Iémen (i vapori si ancorano a grande distanza dalla riva), pittoresca città con numerose belle moschee e un importante mercato (esportazione del caffè detto di Moca). Per scendere a terra occorre l'autorizzazione dell'Imàm dello Iémen; rivolgere domanda al Ministero degli Esteri, Roma, oppure al Governo dell'Eritréa, Asmára. Una PISTA automobilistica di c. 160 km. unisce Hodéida a *Sánaa*, 20 000 ab., capitale dello Iémen, assai pittoresca per le sue alte case, per le moschee e per i costumi. — Il piroscafo continua in direzione S, a non grande distanza dalla costa araba, e traversa il canale tra la penisola, a sin., e le isole Zuqùr e Hanisc, a d. Con tempo chiaro si distingue verso S, su una leggera sporgenza della costa, Móca, già celebre come porto di esportazione del caffè, ora soppiantata da Hodéida, ma assai pittoresca con le sue bianche case e i numerosi minaretì. Si traversa in direz. SO il Mar Rosso, che qui si restringe. Mg. 321 (da Massáua) *Assab*, v. itin. 16.

Mg. 2649 *traverso di Thiò*; Mg. 2708 *traverso di Edd*; si vedono a sin. le isole Zuqùr m. 619, Hanisc piccola e Hanisc grande con altri isolotti; si passa dinnanzi alla baia di Bahàr Assóli e si traversa un gruppo di isolette dette Mohabbacàh, dinnanzi alla baia di Beilùl. Varie linee toccano,

Mg. 2804, **Assab**, v. itin. 16, all'estremità N della baia dello stesso nome. Si contornano le piatte isole Fátma e Halèb, che chiudono la baia di Assab, poi si percorre lo *stretto grande di Bab-el Mandèb (porta delle lagrime)*, tra la costa dancale

d. e l'isolotto di Perim a sinistra, porta di comunicazione tra il Mar Rosso e il Golfo di Áden.

**PERIM**, 1 700 ab., detto la chiave del Mar Rosso, è un piatto isolotto (c. km. 3.5 per 6) di roccia vulcanica e coralligena, nel cui lato SO si apre un ampio porto, con tre fari, stazione rifornimento combustibili e stazione di salvataggio. L'isolotto fu occupato nel 1513 da Albuquerque, che lo chiamò *Vera Cruz*, e nel 1799 dalla Compagnia britannica delle Indie. Appartiene alla Gran Bretagna, che vi mantiene una guarnigione.

Si contorna la montuosa costa di Obòck, si lascia a d., poco dopo Ras Bir, la città di Obòck e, passando a N e a O delle isole Múscia, si traversa il *golfo di Tagiúra*, che si spinge verso O fiancheggiato a N da un'alta catena di nude montagne. Mg. 2925 **Gibúti**, itin. 25, capitale della Costa Francese dei Somali e capolinea della ferrovia per Áddis Abéba. I piroscafi gettano l'ancora nella baia, a grande distanza dall'attuale molo.

Si esce dal golfo di Tagiúra e si traversa il golfo di Áden in direzione NE. Bellissimo l'arrivo sulla costa araba, passando, dinnanzi al promontorio di Ras Imrán, poi l'entrata nella splendida baia di Áden tra il promontorio di Steamer Point a d. e quello di Little Áden (Ras Salil) a sinistra.

Mg. 3058 **ÁDEN**. - ARRIVO PER MARE. I piroscafi si ancorano a Steamer Point, ove sono due moli: *Prince of Wales' Pier* e *Akbari Pier*. Sbarco o imbarco su barca a motore 8 annas, su barca a remi 6 annas. - Ha corso legale la MONETA indiana (1 rupia divisa in 16 annas da 4 pice o 12 piea) parità legale 1 rupia = Lit. 7), ma viene accettata qualsiasi moneta al cambio locale del giorno. - ALBERGHI: \**Marine*; *Crescent*; *Prince of Wales' Crescent*, presso i moli. - Vari CAFFÈ, nel *Prince of Wales' Crescent*. - AUTO a tassometro: 9 annas per miglio o 15 min. di fermata; a Áden Crater e ai serbatoi di Tawela e rit., 6 rupie; giro di ore 1.30 per la città, 22 sh.

POSTA E TELEGRAFO, presso il Molo della Posta (Post Office Pier). - DOGANA, al *Prince of Wales' Pier*. - CONSOLATI: *Italia*, presso il Post Office Pier; *Francia*, sulla collina, a sin. della strada che conduce agli Uffici dell'*Eastern Telegraph Co.*; *Stati Uniti d'America*, *Prince of Wales' Crescent*.

La città e il promontorio sono fortificati; è VIETATO PRENDERE FOTOGRAFIE O FARE DISEGNI.

*Áden* (in arabo *Ádan*), 47 000 ab., di cui c. 40 Italiani, situata sul promontorio orientale della baia dello stesso nome, è importantissima stazione di rifornimento sulla via delle Indie, dell'Estremo Oriente e dell'Australia e ha grande importanza anche come emporio commerciale. Áden comprende *Steamer Point* (*Punta del Piroscapo*; in arabo *Ras Morbat*), i cui edifici civili e militari si allineano, insieme con i magazzini e i serbatoi di combustibili, lungo tre piccole insenature sul versante N del promontorio (*Gebèl Shamshàm*) dalle nude nere rocce vulcaniche che culmina nel Rock a m. 552; e *Áden Camp* o *Crater*, la città indigena, situata nel fondo di un cratere aperto su una baia nel versante E del promontorio.

Áden, di fondazione antica come testimoniano i suoi serbatoi, pag. 130, fu visitata da Marco Polo; nel 1513 fu invano assediata da Albuquerque; fu tolta agli Arabi dai Britannici nel 1839. Áden, col circostante territorio (kmq. 594, ab. 51 500) e con l'isola di Perim, formò per lungo tempo parte della Presidenza di Bombay; nel 1936 è stata dichiarata Colonia Autonoma,

alle dipendenze del Colonial Office. Il PROTETTORATO DI ÁDEN (42 000 miglia quadrate, ab. 651 200) si estende a E della città, lungo la costa.

Dal *Prince of Wales' Pier* a *Steamer Point* si sbocca a sin. sul semi-circolare *Prince of Wales' Crescent*, che circonda tre piccoli giardini e dove sorgono alberghi e negozi. A S si addensa contro il monte il quartiere arabo di *Tawáhi*. Seguendo verso O la strada lungo mare, si lasciano a d. gli *Uffici del Segretariato*, l'*Ufficio Postale*, poi a sin. la *Chiesa cattolica* e, più avanti, la *Christ Church*. A un bivio si prende a sin., salendo sul dorso del *Colle Morbat* m. 41, ove sono a d. il *Comando Marina* e a sin. la *Signal Station*. Si scende in un piccolo cratere aperto a O sulla *Sappers' Bay*, poi si risale passando accanto agli *Uffici della Eastern Telegraph Company* per ridiscendere (strada stretta; attenzione) nella severa ma pittoresca *Gold Mahur Bay*, alla cui estremità S è uno *stab. balneare* con bar, frequentato solo da bianchi.

Ritornati al *Crescent*, si continua verso E, valicando un piccolo colle (*Little Pass*), che mette in un'ampia insenatura, ove sono a d. i serbatoi di nafta dell'Ammiragliato britannico e i cimiteri cristiano, israelitico e maomettano. Lasciato a sin. il sobborgo di *Maalla* (piccolo porto di sambuchi) con una strada diretta per Sheikh Othmán, si valica un pittoresco intaglio (*Main Pass*) nel monte, tutto fortificato e traforato da gallerie, e si scende nel grandioso cratere, ove giace *Áden Camp* o *Crater*, costruito a vie regolari con grandi edifici e dominato da una massiccia chiesa protestante. Al centro è una vasta piazza per le carovane. Una visita è interessante per la pittoresca mescolanza di genti, arabi, ebrei, indiani, persi, somali ecc. Il cratere è aperto verso NE sulla *Front Bay*, l'antico porto della città, protetto dall'*isola di Sira*, collegata al promontorio da una diga.

All'estremità S di Áden Camp, risalendo brevem. la riva d. d'uno uadi si va al *Giardino pubblico*, nel cui interno sono i *\*serbatoi di Tawéla (Tawéla Tanks; ingresso 1 sh.)*, 12 successive enormi vasche della capacità complessiva di 90 milioni di litri, ricavate nella roccia sfruttando una valletta che scende stretta e dirupatissima dal crinale del promontorio. Costruiti in epoca antica imprecisata, forse nel VI sec. d. C., essi sono testimoni di una civiltà abbastanza progredita; furono scoperti da Lambert Playfair nel 1854 e ripuliti e restaurati a cura del Governo. Presso l'ingresso del Giardino è un piccolo *Museo Archeologico*, con oggetti rinvenuti in Áden, in Arábia e nella Somália Britannica.

ESCURSIONE A SHEIKH OTHMÁN. - Da Áden Camp, attraversando una galleria poco a E del *Main Pass*, oppure da *Steamer Point* prendendo una strada lungo mare che si stacca verso N dalla *Steamer Point-Áden Camp* presso i cimiteri, v. sopra, si percorre la bassa lingua di terra che unisce il promontorio all'Arábia. Si lascia a sin. l'*Aeroporto*, poi si attraversano le *Saline* italiane e indiane (pittoreschi molini a vento per sollevare l'acqua del mare) e si giunge a (km. 19 c.) *Sheikh Othmán*, villaggio indigeno, alla cui estremità NO è un ampio *giardino pubblico* e, poco oltre, il confine con il protettorato di Áden. A SO di Sheikh Othmán sono altre saline, *Little Áden* e il promontorio di *Little Áden* (Gebel Hássan).

La nave esce dalla baia di Áden e si dirige a SE attraversando il golfo e avvicinandosi alla costa della Somália Britannica.

Alcune linee, specie commerciali, piegano direttam. a S e toccano (Mg. 143 da Áden) *Bérbera*, Itin. 27, capitale e principale approdo della Somália Britannica. Altre linee commerciali toccano (Mg. 125 da Áden), *Zéila*, Itin. 25. Il piroscafo continua a breve distanza dalla costa verso *Bénder Cassim*, Itin. 48.

Verso il confine con la Somália Italiana, la costa è accompagnata da catene di monti elevati: da O a E, M. Surúd Ad m. 2408, M. Afár m. 2073, M. Al Medò. Seguono l'intaglio della sella di Carin, già in territorio italiano, e i M. Al Mescát. In





una baia aperta che corrisponde alla valle che sale alla sella di Carin, su un pittoresco sfondo di monti (Al Medò a d. e Al Mescàt a sin.) è (Mg. 267 da Áden) **Bénder Cassim**, itin. 48, ove fa scalo la linea Massáua-Chisimáio. I monti si avvicinano alla costa con il M. Bahaià m. 2200; segue una depressione, ove, sulla costa, è Cándala. Un'altra catena che si spinge verso la costa, poi Bénder Meráio. Passato il rosso roccione di *Ras Filùc* o *Felèc* (*Capo Elefante*), il *Mons Elephas* dei Romani, il cui profilo ricorda la testa d'un elefante, si stende l'ampia baia di Alúla, che forma verso E un ampio Chori (laguna), sullo sfondo di una montagna.

La linea Massáua-Chisimáio tocca (Mg. 944 da Massáua) *Alúla*, itin. 50; gli altri piroscafi passano però in vista di questo approdo. Poco dopo, si doppia il **Capo Guardafùl** o *Fr. Crispi*, nera imponente rupe, già celebre per i frequenti naufragi, sulla quale sorge il *Faro Fr. Crispi* (luce a 26 Mg.) con una stazione marconigrafica. Visto da SE, il Capo si presenta come un gigantesco leone accovacciato col capo tra le zampe. Con tempo chiaro si vede a sin. l'isola di Abd al-Kouri, la più vicina del gruppo di Socótra, occupata dalla Compagnia inglese delle Indie nel 1834, appartenente al Sultanato arabo di Mara o Qisn, sotto il protettorato della Gran Bretagna. Poco più a S è un altro Capo, il *falso C. Guardafùl*, che per le nebbie che dominano nella zona veniva scambiato dai naviganti per il vero.

Venendo da S e da E e credendo di doppiare il vero capo, essi andavano a cozzare negli scogli della piccola baia tra il falso e il vero capo; ivi attendevano predatori milgiurtini che avevano organizzato una proficua industria dei naufragi.

Si passa dinnanzi al Capo Ali Baschil o Binnah e si scorge di fronte il nudo rosciccio roccione di *Ras Hafùn*, alla cui base NE si stende la baia N di Hafùn, quasi completam. chiusa ma poco profonda, continuata a O dal Chóri (laguna) di Hordio, trasformato in una grandiosa salina.

I piroscafi che toccano Dánte si ancorano al largo di questa baia da giu. a sett. (monsone di SO), mentre da ott. a mag. (monsone di NE), gettano l'ancora nella baia S, dinnanzi all'abitato di Dánte.

Mg. 3634 **Dánte**, itin. 50, approdo importante per l'esportazione del sale. Magnifico il colore del nudo roccione del Capo Hafùn. Si continua lungo la costa quasi rettilinea in direzione SO, dapprima alquanto elevata e rocciosa, poi dopo Éil, ove sbocca la vallata del Nogál, sempre più bassa e monotona. La linea Massáua-Chisimáio tocca (Mg. 3980) *Óbbia*, itin. 49, e passa in vista di Merègh e di Ítala. Le altre linee si tengono a distanza dalla costa.

Mg. 4265 **Mogadiscio**, itin. 42. I piroscafi si ancorano al largo e si sbarca su un motoscafo. Mogadiscio si presenta graziosissima dal mare con la sua massa candida, da cui si elevano le torri della cattedrale, i minareti e il faro.

Si prosegue lungo la costa poco elevata, toccando (Mg. 4307) *Mérea*, itin. 43, sbocco della zona agricola di Genále-Vittório d'Africa e perciò il « porto delle banane ». Segue (Mg. 4377)

*Bráva*, itin. 43, pittoresca cittadina addossata alla collina costiera alta un centinaio di metri. Si passa dinnanzi alla foce del Giúba e si tocca

(Mg. 4507) **Chismáto**, itin. 43. I piroscafi si ancorano nella parte interna della rada, protetta dalle mareggiate di E e di SO. Si costeggia, passando davanti alle isole Giúba o Bagiúni, poi al porto di *Bur Gáo*, itin. 43, sull'estuario dei fiumi *Bur Gáo* e *Chimóti*, e a *Ras Chiambóne*, che segna il punto più meridionale dell'Impero. Lungo la costa della Colonia britannica del Chénia, si oltrepassano *Lámu*, ab. 6500, su un'isoletta, con un piccolo porto (resti di costruzioni arabe e persiane e di una cappella portoghese), poi la *baia di Ungáma* o di *Formósa*, ove sbocca in mare il F. *Tána*, navigabile a piccole imbarcazioni per c. 250 km. Più a S, a c. 100 km. da Mombása, è *Malíndi* o *Malínda*, ab. 1500, già importante centro arabo, poi la principale delle colonie portoghesi nell'A.O. Vasco da Gama vi sbarcò nel 1498 e vi eresse un epitafllo.

Mg. 4801 **Mombása**. — ARRIVO PER MARE. I piroscafi attraccano alla banchina di Killindini, presso la Dogana, sul lato O dell'isola di Mombása. Motoscafo dal pir. alla banchina, 1 sh. — La MONETA legale è lo scellino dell'East Africa, diviso in 100 cents (parità leg. 1 sh. = Lit. 4.65). — ALBERGHI: \* *Manor*, Salim Road, presso la cattedrale catt.; *Palace*, Killindini Road; *Port Reitz*, a c. 8 km. in terraferma; *Rez*, Killindini Road; *Tudor House*, Port Tudor Road, sulla riva N dell'isola, di fronte al bacino di Port Tudor, tutti pens. 15 sh.; *Azania*; *Palm Court*; *Lotus*; *Albion*; *New Lodge*; *Tangana*, tutti pens. sh. 12.50. — AUTO a tassametro: 1 sh. per miglio, poi 50 cents ogni mezzo miglio; per più di 2 pers., metà tariffa per ogni pers. in più; dalla banchina di Killindini alla stazione, 1 miglio c. — RICKSHAS: 50 cents per miglio; 3 sh. per ora fino a 2 persone. — AUTOBUS dal porto all'Ufficio Postale, 50 cents. — STAZIONE FERROVIARIA, nel centro dell'isola; part. per Nairóbi ogni giorno, per Kampála dom. e merc.; i treni di dom., merc., giov. e ven. hanno vett. rist.; biglietto and.-rit. per Nairóbi I cl. sh. 110.70, II cl. 74.30. — POSTA E TELEGRAFO, presso il vecchio porto di Mombása. — CINEMATOGRAFI: *Regal*; *Majestic*. — CONSOLATO D'ITALIA e FASCIO DI MOMBÁSA, presso Treasury Square, Macdonald Terrace. — POSTA AEREA: part. per l'Europa ogni mar., merc. e venerdì. — SOC. COLONIALE ITALIANA (Ag. Lloyd Triestino e C.I.T.).

*Mombása*, ab. 44 000 c. (di cui 1100 Europei, 11 000 Indiani, 6 600 Arabi), il porto principale del Chénia, luogo d'incontro di varie razze, è situata su un'isoletta (14.2 kmq.), in una profonda baia. Due bracci di mare contornano l'isola: uno a E forma il vecchio porto (*Mombása Harbour*), frequentato da numerosissime, pittoresche imbarcazioni indigene (dau); l'altro a O forma il porto di Killindini («acque profonde», in kisuahili), destinato ai piroscafi; ambedue si riuniscono a N formando l'ampio *Porto Tudor*.

L'isola è collegata con il ponte *Nyali*, galleggiante, sul braccio E, alla terraferma, ove sta sorgendo un sobborgo di ville; un ponte-viadotto (*Makupa Causeway*), su cui passano strada e ferrovia, collega pure la città alla terraferma in direzione NO, attraverso il braccio di mare di Killindini.

Mombása, insieme con una striscia costiera, non appartiene formalmente alla Colonia del Chénia, ma forma un protettorato britannico sotto la sovranità del Sultano di Zanzibár, dal quale la Gran Bretagna l'ha in affitto.

La città vecchia si addensa sulla riva E dell'isola verso il vecchio porto. L'edificio più notevole è il quadrangolare *Forte di Gesù*, eretto dal Porto-

ghesi nel 1593-95, quando Mombása divenne capitale del possedi portoghese nell'África Orientale. Smantellato nel 1631 dal Sultano di Mombása, che massacrò il presidio portoghese, fu ricostruito nel 1635. Dopo un nuovo assedio di 33 mesi fu ripreso dagli Arabi nel 1698. Mombása fu allora abbandonata dai Portoghesi. Il forte, su cui sventola la rossa bandiera del Sultano di Zanzibár, è ora prigione; ma si progetta di sistemarlo a Museo. Presso il forte è il *Giardino pubblico* con belli esemplari di baobab. Nella *Kúindini Road*, a sin., l'anglicana *Memorial Cathedral*, poi la *Cattedrale Cattolica* con ospizio. Nella *Makupa Road* sorge il *Mon. ai Caduti Indigeni* durante la grande guerra.

FERROVIA E STRADA PER NAIRÓBI, pag. 160.

## 2º. - DA TRIESTE A MASSÁUA, GIBÚTI, MOGADÍSCIO e MOMBÁSA.

Percorso in parte di vivissimo interesse, soprattutto nel tratto lungo le coste elleniche, tra Corfù e l'Isola di Cándia. Per il tratto oltre Port Sáid, v. pag. 122. - L'IMBARCO e lo SBARCO DEI BAGAGLI sono affidati alla Cooperativa Triestina Porta-Bagagli o alla Sezione Spedizioni del Lloyd Triestino, le quali curano il trasporto alla stazione e a domicilio, nonchè la spedizione in Italia ed Europa. - Per il PASSAPORTO, il LASCIAPASSARE e le formalità d'imbarco, v. pag. 21. - Per la DOGANA e l'IMBARCO DI AUTOVEICOLI, pag. 118. - Per le LINEE DI NAVIGAZIONE e le TARIFFE DI PASSAGGIO, pag. 116.

Alcune linee commerciali, invece di dirigersi direttam. da Trieste su Venézia, contornano la penisola dell'Istria e toccano (Mg. 106) *Fiume*, donde, ritraversando il Carnaro e la parte N dell'Adriático, raggiungono (Mg. 231) *Venézia*, con un maggior percorso di Mg. 141.

*Trieste*, v. *Venézia Giulia* della C.T.I. I maggiori piroscafi delle linee per l'A.O.I. sono generalm. attraccati presso la Stazione Marittima al Molo Bersaglieri. Si esce dal golfo di Trieste, passando dinnanzi al Faro della Vittoria e al Castello di Miramare, poi si piega gradatam. in direzione SO, mentre, al disopra di Trieste e del retrostante gradino del Carso, compaiono le vette delle Alpi Giúlie, e a d. della città la costa occidentale istriana con i suoi capi, golfi e cittadine. Con tempo chiaro rimane quasi sempre in vista la bassa costa veneta da Monfalcone a Grado, alle foci del Tagliamento, della Livenza e del Piave; spesso si scorge anche la lontana corona delle Alpi Cárniche e Giúlie.

Alla *Boa di Lido* s'infla il canale che adduce alla *Bocca di Lido*; passando tra Porto di Lido a sin. e l'Idroscalo S. Andrea a d., si entra nella Laguna. Si dispiega davanti il panorama fantastico di Venézia, dominato dal campanile di S. Marco, in un incanto di linee e di colori. Si passa dinnanzi all'isola di S. Elena, popolata da grandi caseggiati moderni, ai Giardini, alla Riva degli Schiavoni e alla piazzetta di S. Marco. Lasciato a d. l'imbocco del Canal Grande col suo corteggio di palazzi, si risale il *Canale della Giudecca* e si attracca alle Zattere ai Gesuati. Mg. 67 *Venézia (Zattere ai Gesuati)*, v. *Veneto* della C.T.I.

L'IMBARCO e lo SBARCO DEI BAGAGLI è libero; tariffa facchini: dalla banchina a bordo o viceversa, per colli fino a 30 kg. L. 1, oltre 30 kg. L. 2 ciascuno. Le operazioni doganali si svolgono nel Pal. del Lloyd Triestino, di fronte alla piccola banchina. - Per il PASSAPORTO, il LASCIAPASSARE e le formalità d'imbarco e sbarco, v. pag. 21. - Per l'IMBARCO DI AUTOVEICOLI, pag. 118. - Per le LINEE DI NAVIGAZIONE e le TARIFFE DI PASSAGGIO, pag. 116.

Il piroscafo, ripassando davanti alla piazzetta S. Marco, ai Giardini e all'isola di S. Elena, torna alla Bocca di Lido. Ci si dirige poi al largo verso E lungo una diga, poi si piega a SE, senza più vista, se non indistinta, del Lido e della bassa costa, ove sfociano l'Adige e il Po, mantenendosi per lungo tratto press'a poco sulla linea mediana dell'Adriatico. Con bel tempo, si vedono sfilare a sin. le isole dalmate e a d. l'uniforme costa della Penisola (Mg. 196 *traverso di Ancona*), da cui emergono via via le maggiori masse montuose; si distinguono spesso il M. Vettore, poi il Gran Sasso, sovente nevoso, e la Maiella. Talora i piroscafi tengono una rotta più orientale, passando a breve distanza dal corteggio delle isole dalmate. A c. 16 ore da Venezia, si scorgono a sin. Lissa (Mg. 306 *traverso di Lissa*), poi Lágosta; più tardi compaiono a d. Pianosa, indi le basse Trémiti e infine il promontorio del M. Gargáno. Mg. 340 *traverso di Vieste*, che si distingue a sin., all'estremità del promontorio. La nave piega a S, avvicinandosi alla popolatissima costa barese, ove spiccano Barletta, Trani, Biscéglie, Molfetta e Bari.

Mg. 397 **Bari**, v. *Puglie* della C.T.I. Si attracca all'estremità del lungo molo nuovo (vett. pubbliche). Si segue la calcarea costa pugliese, elevata di pochi metri sul mare e sulla quale si allineano Mola, Monópoli, poi Fasano e Ostúni, queste due ultime su un rilievo delle Murge, vestito di splendidi uliveti.

Mg. 460 **Brindisi**, v. *Puglie* della C.T.I. Si entra nel meraviglioso porto naturale, ora uno dei più importanti porti militari e commerciali d'Italia, passando tra le isole Pedagne a sin. e l'isola di S. Andrea a d. con il suo pittoresco castello; si traversa il Canale Pigonati; in fondo al porto interno, a d. della città, si scorge il Mon. al Marinaio d'Italia. Si attracca alla Banchina della via Regina Margherita, di fronte alla Dogana, presso la celebre colonna che segnava il termine dell'antica via Appia.

L'IMBARCO e lo SBARCO DEI BAGAGLI è affidato alla Soc. An. « Espresso Bagagli ». La Dogana è sulla banchina, ov'è pure l'Agenzia del Lloyd Triestino. — Per il PASSAPORTO, il LASCIAPASSARE e le formalità d'imbarco, v. pag. 21. — Per l'IMBARCO DI AUTOVEICOLI, pag. 118. — Per le LINEE DI NAVIGAZIONE e le TARIFFE DI PASSAGGIO, pag. 116.

Si ritorna in mare aperto e si riprende la rotta SSE, lungo la lineare costa salentina. Mg. 504 *traverso di Capo Otranto*; dal nero roccione del Capo la costa va sfumando verso S fino al Capo S. Maria di Léuca, mentre la nave si dirige verso Corfù. Sono già in vista i nudi monti dell'Albania tra Valona e Santi Quaranta. Ben presto si passa al largo delle isole Fanò o Othoni, Samothraki e altre minori, che compongono le I. Otóniche e annunziano la grande montuosa isola di Corfù, la cui parte N culmina nel M. S. Salvatore m. 914. Mg. 543 *traverso di Capo Céphali*, a c. 22 Mg.; si passa al largo della costa SO dell'isola, selvaggia e poco abitata da questo lato (Corfù città è sulla costa E). Più tardi si scoprono, sempre a sin., il roccioso isolotto di Passo e quello più piccolo di Antipasso. Si passa davanti alla baia di Prévesa, nota per una vittoria della flotta italiana su quella

turca (1911), con l'imboccatura del retrostante golfo di Arta; segue, subito a S, l'isola di S. Maura o Léucade, celebre per la leggenda di Saffo, che qui sarebbe precipitata in mare. L'ultima punta dell'isola a S, il Capo Ducato, limitata a N il canale che mette nel golfo di Patrasso e per cui passa la linea per Corinto e il Pireo. Il canale è formato a S dall'isola di Cefalonia e, dietro questa e quasi alla stessa altezza, dalla petrosa Ítaca, leggendaria patria di Ulisse. Si passa a 3 Mg. dalla costa O di Cefalonia, ove si scorge il faro di Gherogambo. Mg. 640 *traverso di Gherogambo*; a sin. s'apre nell'isola di Cefalonia il verdeggiante golfo di Argostoli, con l'omonima città all'ingresso.

Dopo altre 20 Mg. di navigaz., si costeggia la montuosa Zante, patria di Ugo Foscolo, selvaggia e nuda da questo lato, ricca di uliveti e popolata nel versante E. I piroscafi passano talora nel Canale di Zante, tra l'isola, ove si vede la città di Zante, capoluogo dell'isola, e il Capo Trépito, estrema punta O della Morea. Si traversa poi davanti all'ampio arco del golfo d'Arcadia o di Ciparissia, ricco di abitati e coronato di monti. Quasi all'estremità N del golfo sbocca in mare il F. Alfeo, nella cui bassa valle è la città sacra di Olimpia. Quasi al centro dell'arco del golfo, si lasciano a d. o a sin. (Mg. 684) le due isole *Strófadi* (Stamfáni o Stróvathi), su una delle quali spicca un convento. Oltrepassata l'isoletta di Proti, si passa davanti alla rada di Navarino o Pylos (km. 3.5 per 5.5, fondi di 54 m.), chiusa all'imbocco come da un lungo molo dall'isola di Sfacteria, e uno dei migliori porti naturali del mondo. La città, sulla terraferma all'imbocco S della baia, tenuta dai Veneziani dal 1686 al 1778, è celebre per la battaglia omonima (20 ott. 1827), ove fu distrutta la flotta turco-egiziana e fu decisa l'indipendenza della Grécia. Poco più avanti, su una punta è Modone o Methopi, importante scalo veneziano, con una pittoresca città fortificata, ora in parte rovinata, quasi completam. circondata dal mare.

Mg. 746 *traverso dell'isola Sapienza*, con un faro nell'alto. I piroscafi passano talora nel canale tra la costa della Morea e l'isola Sapienza, seguita a breve distanza dall'isola Cabrera o Schiza. Oltrepassato a sin. il Capo Gallo, si apre a sin. la vista sull'ampio e profondo golfo di Calamata o di Messene, a cui fa da sfondo verso E la maestosa, spesso nevosa catena del Pentadáttilo (M. Taigeto) che culmina nel M. Elias m. 2409 e scende in mare al Capo Matapan. A sin. dell'ampia bocca del golfo è Corone, ancora cinta da mura merlate e coronata da una fortezza veneziana; Calamata e l'antica Messene sono in fondo al golfo. Si lascia più avanti, a 13 Mg. a sin., il Capo Matapan o Tenaro, l'estrema punta S della Morea e che forma con la montuosa penisola di Parnone il golfo di Laconia o di Maratonisi. La penisola è continuata a S dall'isola di Cerigo, l'antica Citera sacra a Venere, e da Cerigotto o Anticitera; ambedue le isole si scorgono a sin. più tardi. Segue un tratto senza terra in vista.

Mg. 871 *traverso dell'isola di Elafontsi*, davanti al Capo Crio, vertice SE dell'isola di Cándia, l'antica Creta. Si passa in

rassegna la costa SE, a distanza crescente da 2 a 10 miglia; maestosa incombe la catena spesso nevosa, che culmina nel M. S. Teodoro m. 2410, nella parte O dell'isola, e nel M. Ida m. 2457, nella parte centrale. Si lascia a d. l'isola di Gavdo (faro) e a sin. la baia di Méssara con l'isola di Passimádia, sullo sfondo del M. Ida. Oltrepassato il Capo Litinas, ci si allontana dall'isola per puntare verso il delta del Nilo. Mg. 1345 *traverso di Damietta*, a 10 Mg. dal faro. Si costeggia da lontano il delta per c. 30 Mg., indi si entra nel porto di (Mg. 1388) *Port Sáid*, pag. 121. La rotta di qui innanzi è la stessa seguita dalla linea proveniente da Génova-Nápoli, v. pag. 123. Mg. 1476 *Suez*; Mg. 2170 *Port Sudán*; Mg. 2478 *Massáua*; Mg. 2854 *Gibúti*; Mg. 4092 *Mogadiscio*; Mg. 4234 *Chisimáio*; Mg. 4528 *Mombása*.

### B. - Vie d'accesso per la valle del Nilo.

1° DA GÉNOVA E DA TRIESTE AD ALESSÁNDRIA D'EGITTO, pag. 138. - 2° DA ALESSÁNDRIA AL CÁIRO per ferrovia, pag. 144. - 3° DAL CÁIRO AD AS-WÁN E A SHELLÁL per ferrovia, pag. 147. - 4° DA SHELLÁL A WÁDI HÁLFA in piroscifo, pag. 150. - 5° DA WÁDI HÁLFA A KHARTOÛM per ferrovia, pag. 151. - 6° DA KHARTOÛM A JÚBA in piroscifo, pag. 154. - 7° DA JÚBA A KAMPÁLA E NAMASAGÁLI in autobus e piroscifo, pag. 156. - 8° DA KAMPÁLA E NAMASAGÁLI A NAIRÓBI E A MOMBÁSA per ferrovia, pag. 157. - 9° DA BENGÁSI A MOMBÁSA per strada, pag. 160.

La VIA DEL NILO è d'anno in anno più frequentata come accesso al centro dell'África e la traversata del continente dal Cáiro al Capo è ormai fattibile senza grande disagio, valendosi dei servizi ferroviari, di piroscifo e di autobus esistenti. Per quanto assai più lunga e costosa che la via del Mar Rosso, essa può essere considerata una via d'accesso anche per l'A.O.I. Vi sono anzi, per ora, zone dell'Impero al confine con il Sudán che possono essere raggiunte più facilm. per questo itinerario. La via del Nilo sarà del resto preferita da qualche turista, all'andata o al ritorno, per il grande interesse turistico di parte dei Paesi attraversati. Gli studiosi, i commercianti e coloro che si propongono di iniziare imprese di colonizzazione industriale nell'Impero ricaveranno utilissimi suggerimenti dalla visione di quanto è stato fatto in un ambiente che ha molte analogie con varie regioni dell'A.O.I. - L'itinerario Alessándria-Mombása è stato qui brevem. descritto, anche perchè esso costituisce una specie di arroccamento delle varie radiali dal centro dell'Impero.

Per ora, nelle più favorevoli condizioni, l'itinerario Cáiro-Mombása può essere percorso, con mezzi di trasporto collettivi, in 18 giorni: 4 g. dal Cáiro a Khartoùm, 1 g. a Khartoùm, 7 g. da Khartoùm a Nimúle, 7 g. da Nimúle a Mombása (con il servizio d'autobus da Júba a Soróti e Nairóbi si risparmierebbe 1 giorno). Spesa: dal Cáiro a Shellál I cl. L. e. 3.645, II 1.760 (vagone letto Pi. 175); da Shellál a Khartoùm I cl. L. e. 10.645, II 5.790; da Khartoùm a Júba I cl. L. e. 21.060, II 8.775; da Júba a Nimúle L. e. 5.

Sono emessi pure biglietti combinati delle ferrovie Egiziane e Sudanesi comprendenti il viaggio in I cl. da Alessándria o Porto Sáid fino a Júba (incluso vagone letto, ristorante ecc.) a L.e. 40.500 e fino a Nimúle L. e. 45.500. Da Nimúle a Kampála sh. 140; da Nimúle a Nairóbi direttam. sh. 240, via Kisúmu sh. 280; da Nimúle a Mombása direttam. sh. 300, via Kisúmu sh. 360 (compreso vitto e letto).

## 1°. - DA TRIESTE E DA GÉNOVA AD ALESSÁNDRIA D'EGITTO.

Linee di navigazione della « Adriatica » S. A. di Navigazione, Venezia. - GRANDE ESPRESSO GÉNOVA-NÁPOLI-ALESSÁNDRIA, quindicinale, da Génova a Nápoli (1 g.), Alessándria (4 g.), Cáifa, Beirut e ritorno. Piroscalo *Esperia* (12 080 tonn., 18 miglia all'ora). Prezzi da Nápoli ad Alessándria, I cl. L.st. 23 (oltre ai supplementi per cabine distinte e appartamenti), II 15, cl. turistica 10, ponte 7/10.

GRANDE ESPRESSO TRIESTE-VENEZIA-ALESSÁNDRIA, quindicinale, da Trieste a Venezia (5 ore), Brindisi (1 g.), Alessándria (4 g.), Beirut, Cáifa e ritorno. Piroscalo *Marco Polo* (16 940 tonn., 18 Mg.). Prezzi da Brindisi ad Alessándria, come da Nápoli, v. sopra.

LINEA CELERE GÉNOVA-NÁPOLI-PIREO-RODI-ALESSÁNDRIA, quindicinale, da Génova a Nápoli (1 g.), Pireo (3 g.), Rodi (4 g.), Alessándria (5 g.). Motonave *Egeo* (5250 tonn., 16 Mg.). Prezzi da Nápoli ad Alessándria, I cl. L.st. 16 (prezzo estivo 13), II 12 (9), III 6 (6), ponte 5 (5).

LINEA CELERE TRIESTE-VENEZIA-FIUME-BRINDISI-PIREO-RODI-ALESSÁNDRIA, quindicinale, da Trieste a Venezia (5 ore), Flume (1 g.), Brindisi (2 g.), Pireo (3 g.), Alessándria (5 g.). Motonave *Calitea* (5000 tonn., 17 Mg.). Prezzi da Brindisi ad Alessándria, I cl. L.st. 19 (prezzo estivo 16; supplementi per cabine distinte e appartamenti), II 13 (11), cl. turistica 9 (9), ponte 6 (5).

LINEA VENEZIA-BRINDISI-PIREO-RODI-ALESSÁNDRIA, quindicinale, da Venezia a Bari (1 g.), Brindisi (2 g.), Pireo (3 g.), Rodi (4 g.), Alessándria (5 g.). Motonave *Rodi* (5 250 tonn., 11 Mg.); motonave *P. Foscarei* (5075 tonn., 11 Mg.). Prezzi da Brindisi ad Alessándria, I cl. L.st. 16 (prezzo estivo 13), II 12 (9), III 6 (6), ponte 5 (5).

LINEA SUSSIDIARIA BRINDISI-PIREO-RODI-ALESSÁNDRIA, settimanale, da Brindisi al Pireo (1 g.), Lero (2 g.), Rodi (2 g.), Alessándria (3 g.). Motonave *Città di Bari* (5250 tonn., 16 Mg.). Prezzi, v. sopra.

LINEA ADRIÁTICO-ALESSÁNDRIA-SORÍA, quindicinale, da Trieste a Flume (1 g.), Venezia (2 g.), Ancona (scalo facoltativo, 3 g.), Bari (facoltativo, 4 g.), Brindisi (4 g.), Aeghion (facoltativo, 5 g.), Pireo (6 g.), Cándia (facoltativo, 7 g.), Alessándria (9 g.), Port Sáid (10 g.), Tel Aviv (facoltativo, 11 g.), Cáifa (12 g.), Beirut (13 g.), Alessándria (facoltativo, 14 g.), Mersina (15 g.), Famagosta (facoltativo, 16 g.), Lárnaca (facoltativo, 16 g.), Limassòl (facoltativo, 17 g.), Adália (facoltativo, 18 g.), Rodi (19 g.), Pireo (20 g.), Cándia (facoltativo, 21 g.), Brindisi (23 g.), Venezia (25 g.), Trieste (25 g.). Motonavi: *Celio* (7065 tonn., 13 Mg.), *Egitto* (5250 tonn., 13 Mg.). Prezzi da Brindisi ad Alessándria, I cl. L.st. 26 (prezzo estivo 14), II o cl. unica 12 (10), ponte 5.10 (5).

LINEA ADRIÁTICO-SORÍA-ALESSÁNDRIA, quindicinale, percorso della linea precedente in senso inverso. Piroscalo *Boleena* (4826 tonn., 10 Mg.), motonave *Assiria* (5318 tonn., 12 Mg.).

LINEA TIRRENO-SORÍA, quindicinale, da Génova a Livorno (1 g.), Nápoli (3 g.), Messina (4 g.), Catánia (4 g.), Alessándria (8 g.), Port Sáid (9 g.), Giáffa (10 g.), Cáifa (10 g.), Beirut (12 g.), Trípoli di Soría (12 g.), Alessandretta (13 g.), Mersina (14 g.), Lárnaca (15 g.), Limassòl (16 g.), Smirne (18 g.), Nápoli (21 g.), Marsiglia (23 g.), Génova (24 g.). PIROSCAFI: *Caldea* (5318 tonn., 12 Mg.), *Cilicia* (5318 tonn., 12 Mg.). Prezzi da Nápoli ad Alessándria: cl. unica L.st. 12 (10), ponte 5.10 (5).

Il GRANDE ESPRESSO GÉNOVA-ALESSÁNDRIA segue la rotta descritta a pag. 119, tocca (Mg. 334) *Nápoli* e traversa lo stretto di Messina. Lasciate le coste della Sicilia, nessuna terra in vista, se non, con tempo chiaro, a N i monti di Creta e raram. a d. la costa cirenaica. Mg. 1391 *Alessándria*, pag. 143.

Il GRANDE ESPRESSO TRIESTE-ALESSÁNDRIA, toccando (Mg. 67) *Venezia* e (Mg. 450) *Brindisi*, segue la rotta descritta a pag. 134 fin presso



l'isola di Cándia, poi piega a SE senza più terra in vista. Mg. 1286 *Alessandria*, pag. 143.

La LINEA GÉNOVA - NÁPOLI - PIREO - RODI - ALESSÁNDRIA, toccando (Mg. 334), *Nápoli*, segue, fin oltre lo stretto di Messina, la rotta descritta a pag. 119, poi volge a E, lasciando a sin. il Capo Spartivento e dirigendosi alle coste della Grécia. Passa nel canale tra l'isola di Cefalonia a sin. e di Zante a d., poi, oltrepassato il Capo Papas a d., entra nel golfo di Patrasso, sulla rotta da Brindisi al Pireo, v. sotto. Mg. 922 *Pireo*; Mg. 1176 *Rodi*; Mg. 1505 *Alessandria*, pag. 143.

TASSE E TARIFFE PER IMBARCO E SBARCO. - NÁPOLI. Imbarco o sbarco: I cl. L. 10, cl. unica, II e II economica 4, cl. turistica, III e ponte 1. Tassa bagaglio: I cl. L. 14.60, cl. unica e II 11.25, II economica, turistica, III e ponte 6.75 - ALESSÁNDRIA: tassa sanitaria e di sbarco cl. I, unica, II, II economica Pi. 15, cl. turistica, III e ponte 6.

BAGAGLIO. - La franchigia è di kg. 150 per le cl. I, II e unica; di kg. 75 per le cl. II economica, turistica e III, di kg. 50 per il ponte. Per ogni 10 kg. in più, sh. 3. Deposito in stiva, sh. 2.

AUTOVEICOLI E BICICLETTE. - I passeggeri possono portare al seguito la loro automobile, motociclette o biciclette. Tariffa, compreso imbarco e sbarco: *automobili* con interasse inferiore a m. 2.40 (tipo utilitario) L.st. 8, con interasse da m. 2.40 a 2.65 (tipo piccolo) L.st. 10, con interasse da m. 2.05 a 3.05 (tipo medio) L.st. 12, con interasse superiore a m. 3.05 L.st. 14; *motocarrozette* L.st. 5; *motociclette* L.st. 3.10; *biciclette* sh. 14. Il trasporto viene fatto sopra coperta, tranne che per la nave *Esperia*, che dispone di un'autorimessa per un limitato numero di macchine.

ANNULLAMENTO DI POSTI. - Allorchè, per qualsiasi motivo, anche di forza maggiore, il passeggero non possa utilizzare il posto fissato, è tenuto a corrispondere un indennizzo del 20 % del prezzo di passaggio, se il posto ha potuto essere occupato da altro passeggero, o del 50 %, quando il posto rimanga invenduto. - ABBUONO DI RITORNO. Acquistando contemporaneamente il biglietto di andata e di ritorno, riduzione del 20 % sul ritorno. Il ritorno deve essere iniziato entro 6 mesi dalla partenza in andata.

Da Trieste a (Mg. 67) *Venezia* e a (Mg. 450) *Brindisi*, pag. 134. La nave si stacca dalla banchina della via Regina Margherita, dirigendosi verso il canale Pigionati, percorso il quale traversa il porto esterno, lasciando a sin. l'isola di S. Andrea o Bara col Castello Alfonsino e il semaforo, e a d. 5 isolotti, *Le Pedagne*, l'ultima delle quali (*isola Traversa*) porta il faro. Uscita dal porto, la nave mette la prua a SE, parallelam. alla costa, bassa e piatta. A babordo, con tempo molto chiaro, si scorge fin d'ora l'alta costa albanese. Dopo c. 2 ore di navigaz., si passa poco al largo di S. Cataldo, poi si vedono altri piccoli abitati e torri costiere, si intravede Otranto; poco dopo, si perde di vista la costa italiana e si entra nel mar Ionio. Qualche ora dopo, si passa al largo a sin. delle isole Fanòs o Othoni e Mathrákion e altre minori, che compongono le isole Otóniche e annunciano la grande isola di Corfù, la cui parte N culmina nel M. S. Salvatore m. 914. Si passa al largo della costa SO dell'isola. Più tardi si scorgono, pure a sin., il roccioso isolotto di Passo e quello più piccolo di Antipasso. Solo con tempo molto chiaro si può scorgere al di là la terraferma, nella quale si pare il profondo golfo di Arta, l'antico *sinus Ambrácius*, nel quale si svolge la battaglia navale di Ázio, 31 a. C., e al cui ingresso è Prévesa, teatro di un'azione navale italiana nella guerra italo-turca (1911). Appare l'isola di Léucade o S. Máura, che sembra con-

fondersi con la terraferma e che ha vette superanti i 1000 m. La nave le si avvicina sempre più finchè doppia una penisola che prolunga la costa SO dell'isola per 8 km. e termina col Capo Ducato, l'antica roccia di Léucade, dalla quale, secondo la leggenda, si precipitò Saffo. La nave volge a E, nel canale formato a sin. dall'isola di Léucade e dagli isolotti Arkudi e Atokos e a d. dal Capo Dafnudi, estremità N dell'isola di Cefalonia, e dal Capo Marmakas e dalla accidentata costa NE dell'isola di Ítaca, nella quale si apre il profondo golfo di Molo. Quindi il piroscafo si dirige verso la costa dell'Acarnania, che presso il mare è piatta e interrotta da lagune e nell'interno si leva in alte montagne.

Si vede Missolongi, che fu uno dei centri più importanti della resistenza dei Greci contro i Turchi; ivi cadde Botsaris (20 ag. 1823) e morì Byron (19 apr. 1824). Il piroscafo si avvicina al C. Pápas (con faro), estremità NO del Peloponneso, del quale si levano in lontananza alte montagne, ed entra nel golfo di Patrasso o di Lépanto, che l'8 ott. 1571 fu teatro della celebre battaglia tra le navi di Venézia, del Papa, della Spagna da un lato e la flotta turca, che fu sconfitta.

Nella parte E del golfo e sulla costa del Peloponneso appare Patrasso, disposta nel declivio di un colle presso il mare. Mg. 688 *traverso di Patrasso*. Le due rive vengono avvicinandosi fino a meno di 3 km. Sulla punta sin. sorge il Kastro Rumelias, dalle brune mura merlate e con un faro; sulla d. (coste dell'Acacia) è lo smantellato Kastro Moreas. Anche al di là, le due rive continuano a mantenersi abbastanza vicine formando una specie di canale diretto a NE; a sin., Naupatto dominato da vaste fortificazioni. Si rasenta a d. la bassa punta Drépanon, oltrepassata la quale, si levano montagne di forme svariate, mentre la costa dell'Acarnania è più accidentata e con alte brulle montagne. Le rive vengono allontanandosi e si entra nel golfo di Corinto. La nave si tiene abbastanza vicina alla costa del Peloponneso, ove si vede bene la ferrovia, un poco alta sul mare, e la cittadina di Éghion. A sin., presso la costa, il rosso isolotto Trisona, poi il capo Psaromita, dopo il quale la costa rientra per sporgere di nuovo col capo Andromake e addentrarsi poi nella profonda baia di Salona o di Amfissa (nel fondo, entro terra, è Delfi). A d. lungo la riva, gruppi di alberi, specialm. cipressi, e molti paesetti. A sin. avanza una penisola a dividere la baia di Salona da quella altrettanto profonda di Aspra Spizia, mentre nel fondo si levano le aspre e nude montagne della Fócide e in 2° piano spicca il M. Liakura, l'antico Parnaso, riconoscibile dalle sue due vette. Già si disegna a prua il capo S. Nicola, che divide il fondo del golfo di Corinto nella baia di Livadostras (a sin.) e nella baia di Corinto. A d. le montagne del Peloponneso incominciano a deprimersi. Si oltrepassa l'aspro capo S. Nicola, con rada macchia; da quel lato le montagne si levano fino al M. Makri Plaghi m. 1370, che divide la regione dell'Istmo dalla Megáride, mentre a d. le montagne si arretrano per lasciare il posto alla pianura di

Corinto e tra esse spicca, per la forma a pan di zucchero, l'Acrocorinto, con rovine sulla vetta. Presso la riva sono le case di Corinto Nuova. Il piroscafo si arresta e viene condotto da un rimorchiatore per la traversata del

**Canale di Corinto**, progettato nell'antichità, tagliato nel 1881-93, migliorato dopo il 1907. È lungo 6 km., largo 23 m., profondo 8. Esso taglia terreni miocenici di facile sgretolamento, al quale si è posto insufficiente riparo con rivestimento di muro nella parte inferiore. Il passaggio per il canale risparmia c. 325 km. di maggiore percorso nel giro del Peloponneso. È quasi tutto fiancheggiato da due strette banchine. Il percorso dura c. 1 ora. All'ingresso è il porticciuolo di Posidonia. L'altezza del taglio aumenta rapidam. fino a c. 60 m. e si mantiene tale fin quasi all'uscita. A  $\frac{1}{2}$  c. del percorso, si sottopassa il ponte della ferr. e della carrozzabile, che si leva a m. 52.

All'uscita, il paesetto di Ístmia, col cimitero degli operai morti durante la grande opera. Si è nell'ampio golfo Sarónico o d'Egina (Mar Egeo). Il piroscafo si dirige quasi esattam. a E; a sin., le nude montagne della Megáride e, più innanzi, Mégara; a d., la costa e i monti dell'Argólide con avanti una serie di isolette. Quindi si passa tra la grande isola di Salamina, a sin., e l'isola di Egina. Girata la punta Koki, con un faro, il piroscafo piega verso NE; a d., in avanti, appare il brullo M. Imetto; direttam. a prua già s'intravede l'imboccatura del porto del Pireo, poi appare incertam. l'acuta punta del Licabetto, subito a d. del quale si scorge l'Acropoli. A sin. si continua a vedere la costa accidentata di Salamina, che poi è in parte occultata dall'isoletta Psittalia o Lipsokutali. Nel seno di mare chiuso tra questa, Salamina e la terraferma e che si scorge in parte prima di entrare nel porto del Pireo, si svolse il 22 sett. 480 a. C. la celebre battaglia vittoriosa dei Greci sotto il comando di Temistocle contro i Persiani di Serse. Si entra nell'avamposto, poi nel porto del Pireo. Intorno si stende nella pianura e nel pendio dei colli la città.

Mg. 789 (da Trieste, 922 da Génova) **Pireo** (in greco *Pireèfs*), il porto di Atene, è la seconda città della Grécia per la popolazione (250 000 ab.) e un centro commerciale e industriale in rapido sviluppo.

Alcuni piroscafi sostano alcune ore, che permettono di fare una rapida visita di **Atene** (ferrovia km. 10 in 17 min.; treni frequenti). Una breve descrizione di *Atene* è compresa nel volume *Possedimenti italiani nell'Egeo* della C. T. I.

Uscita dal porto del Pireo, la nave si dirige a SE, parallelam. alla costa O dell'Áttica, rossastra e quasi incolta. Si leva, quasi perpendicolare alla costa, il M. Imetto; in lontananza, a d. sfumano Egina e i monti del Peloponneso. Si passa tra l'accidentato rossastro capo Zoster e l'isola Fleva con uno scoglietto. La costa dell'Áttica rientra. Si passa al largo dell'isolotto Lagonisi poi dell'elevata Gaiduronisi; lontano a d., l'isola di S. Giorgio. Appena passata Gaiduronisi, si scopre il C. delle Colonne o C. Súnion, sul quale si vedono le residue colonne di un tempio di Poseidone (v sec.) e l'allungata Makronisi. A d.,

oltre S. Giórgio, il mare aperto; a sin., a distanza, prima Kea poi Kitnos o Tέρmia, grandi isole rossastre facenti parte delle Cicladi. Tέρmia si fa sempre più evidente perchè il piroscalo punta sulla sua estremità SO, il C. S. Demétrio, che si doppia abbastanza da presso per vederne le stratificazioni tormentate e, sopra, un faro. La nave punta verso E nel canale di Sériphos che continua poi fra le maggiori isole delle Cicladi: a d (S), Sériphos, in lontananza, Siphnos, Antíparos, Paros, Naxos, la più grande delle Cicladi, Denusa; a sin. (N), Sira, Mèga Dilos, Mikra Dilos, Mykonos, Stapodia. Oltrepassata Denusa, la nave piega a SE, avvicinandosi alle Spóradi, passa tra Amorgò greca e le isolette Liade, italiane, a d., e Chinaro, pure italiana, a sinistra.

Tutte le isole di qui fino a Rodi sono possesso italiano. A N., lontana, è Patmo, con la bianca macchia della città, poi Lero, montuosa ma a dolce profilo; quindi l'aspra Cálino. A d. si vede un'isola come sdoppiata, è Stampália. Poi a sin. un'altra isola più estesa delle altre, lunga e sottile: è Coo, la maggiore dopo Rodi. Poi, sempre a sin., Nísiro, riconoscibile dal rilievo regolare dei fianchi; quindi a d. Píscopi, quasi doppia, e, sulla sin., Simi, tutta seni e golfi, mentre a d., più lontane, spuntano Calchi e Alínnia, che precedono Rodi, la quale è già visibile con la vetta del M. Attáiro. Si scopre gran parte della sua costa NO, e si riconosce, dalla forma tabulare, la montagna del Filéremo, a d. della quale, più tondeggiante, è il M. del Paradiso. Già si distingue a prua la città di Rodi: appare dapprima il biancheggiante Alb. delle Rose con la cupola dorata, poi il semaforo sull'alto e la parte della nuova città distesa nel pendio, tra giardini, e, ai piedi, un villaggio, Borgonovo, dal quale emerge il campanile quadrato della chiesa francescana e, lungo la riva, mulini a vento. Girata la punta della Sábbia o Cum Burnù, si vedono, presso la riva, il lido per i bagni e la mole dell'Alb. delle Rose; un poco più addietro, l'elegante minareto della moschea di Murad Reis, presso il quale sorge il rosseggiante Pal. del Governo e il quadrato massiccio campanile di S. Giovanni, quindi l'imbocco del Mandracchio con 2 colonne sui moli, il forte S. Nicola, l'ingresso del Porto del Commercio e la torre dei Mulini. In 2° piano, le brune mura della città medioevale, dalla quale emergono aguzzi minareti, la tozza torre dell'orologio, ciuffi di palme e un mulino a vento, poetica visione dell'Oriente.

Mg. 1043 (da Trieste, 1176 da Génova) **Rodi**, 25 000 ab., all'estremità dell'isola dello stesso nome, è la capitale del possesso italiano delle isole dell'Egeo e una città di grandissimo interesse per il suo aspetto pittoresco, per i suoi monumenti e per il suo clima, che ne fanno un soggiorno graditissimo in ogni stagione.

Le navi gettano l'ancora un poco al largo; lo sbarco si fa con motoscafo che porta a un pontile nel Porto del Mandracchio. V. *Possedimenti italiani nell'Egeo* della C. T. I.

La nave si dirige poi a SSO, traversando la parte orientale del Mediterraneo. La costa egiziana, bassa e sabbiosa, non si scorge che a breve distanza.

Mg. 1372 (da Trieste, 1505 da Genova) **ALESSANDRIA D'EGITTO**. - ARRIVO PER MARE. Le maggiori navi attraccano nel porto occidentale, generalm. presso la Dogana. Si raccomanda di affidare il bagaglio solo agli agenti degli Uffici Viaggi o degli Alberghi, riconoscibili dal berretto o da una placchetta, i quali s'incaricano anchè della visita doganale. - ALBERGHI: \**Cecil*, Promenade de la Reine Nazli, sul porto orientale, 150 cam.; \**Windsor Palace*, stessa via, 125 letti; \**Métropole*, Boulevard Saad Zaghloul 35, 140 l.; *Atlantique*, Rue Avéroff, 110 l.; *Bonnard*, Boulevard Saad Zaghloul 7,90 l., e altri minori. Altri alberghi sono a *Ramleh*, il Lido di Alessandria. - RISTORANTI E CAFFÈ: *Union Bar*, Rue de l'Ancienne Bourse 2; *Pastroudis*, Rue Fouad 1<sup>er</sup> 28; *Baudrot*, stessa via N. 1; *Athinos*, Place Ismail 5; *S. Lucia*, rue Missalla 11; *Stella d'Italia*, rue du Port Est 29, ambidue italiani; e numerosi altri.

POSTA, Rue de la Poste. - TELEGRAFO, Boulevard Saad Zaghloul. - UFFICI VIAGGI E AGENZIE DI NAVIGAZIONE: *Ufficio corrispondente dell'E. N.I.T.*, Casa del Fascio, rue Fouad 1<sup>er</sup> 42; *Compagnia Italiana Turismo (C.I.T.)*, « Italia », « Lloyd Triestino » e « Adriatica », Rue Chérif Pacha 30, angolo Rue Fouad 1<sup>er</sup>; « Tirrenia », rue Fouad 1<sup>er</sup> 1; *Cook-Wagons Ltd*, rue Fouad 1<sup>er</sup> 4; *Ufficio Turismo L. Bezzola*, Rue Fouad 1<sup>er</sup> 14; *Misr Shipping*, rue Fouad 1<sup>er</sup> 10; *Sudan Gouvernement Railways and Steamers*, Rue de l'Ancienne Bourse 6. - CONSOLATI: *Italia*, Rue Saïd 1<sup>er</sup>, presso la stazione di Ramleh; *Francia*, Promenade de la Reine Nazli, presso la Posta; *Germania*, rue Fouad 1<sup>er</sup> 16; *Gran Bretagna*, Rue Fouad 1<sup>er</sup> 53. - CASA DEL FASCIO, Rue Fouad 1<sup>er</sup> 42; CIRCOLO ITALIANO, Rue Fouad 1<sup>er</sup> 4; CAMERA DI COMMERCIO ITALIANA, Rue Chérif Pacha 30. - BANCA COMMERCIALE ITALIANA PER L'EGITTO, Rue Chérif Pacha 27; BANCO ITALO-EGIZIANO, Rue Toussoun Pacha 2. - AUTO a tassametro: i primi 1200 m. 3 Pl., poi ogni 400 m. 1 Pl. - GIRO TURISTICO DELLA CITTÀ, rivolgersi alle Agenzie di Viaggi, v. sopra. - TRANVIE e AUTOBUS, in partenza da piazza Mohammed Ali.

LINEE AEREE: per il Cádiz, tutti i giorni, in ore 1-1.15; per Atene-Brindisi e per Khartoum-Durban, 2 volte per settimana; per Rodi-Atene-Amsterdam e per Bagdad-Calcutta-Batavia, 2 volte per settimana. - L'AEROPORTO è a *Dekhela* (autobus dall'Alb. Cecil), c. 9 km. a SO della città, sul lido tra la laguna el Mellaha e il Mediterraneo.

Per la MONETA, v. pag. 121. - Ad Alessandria e al Cádiz si parla molto il francese e l'inglese, ma anche l'italiano è molto diffuso.

*Alessandria d'Egitto* (in arabo *el-Iscandaria*), 682 000 ab., di cui c. 25 000 Italiani, è la seconda città d'Egitto per la popolazione e il suo maggior porto e uno degli empori più importanti del Mediterraneo. È situata al vertice NO del triangolo del delta del Nilo, su un lido sabbioso che separa la palude Mareotide (L. Maryût) dal mare. Ha due porti: uno a E, detto dagli antichi *porto grande*, ora accessibile solo alla flotta da pesca, e l'altro a O, detto dagli antichi Eunosto (del buon ritorno), ingrandito dopo il 1871 con un porto esterno.

Fondata nel 331 a. C. per Alessandro il Grande dall'arch. Deinocrate, divenne presto uno dei centri più importanti della cultura greca; Tolomeo I Soter vi fondò la famosa biblioteca e il Museo. Come sede della dinastia dei Tolomei, poi sotto i Romani fu la capitale dell'Egitto. Il Cristianesimo, predicato secondo la tradizione da S. Marco, vi si diffuse presto e i dissensi religiosi vi si manifestarono con lotte sanguinose; la città fu con Clemente d. Alessandrino e S. Atanasio un faro di dottrina. Dopo un lungo assedio, nell'ott. 642, cadde in mano degli Arabi e con lo svilupparsi del Cádiz, si accentuò la decadenza, finché nella seconda metà del XIX sec. riprese l'ascesa come principale sbocco dell'Egitto.

Dalla banchina presso la Dogana per la *Rue Bab el-Karasta*, poi a sin. per la *Rue Anastasi* (a sin., il *Forte Caffarelli* o *Napoleone*), si raggiunge la rettangolare, alberata *piazza Mohammed Ali* con la statua equestre del restauratore del porto intorno al 1800. La piazza, con la *Borsa*, il *Pal. di Giustizia* e la *chiesa anglicana di S. Marco*, è il centro della vita cittadina. All'angolo NO della piazza, la *Rue de France*, continuata dalla *Rue Masquid Terbana*, attraversa il pittoresco *quartiere arabo*. Al termine della via, zaghulou in direzione O la *Rue Ras et-Tin*, si va al *Pal. Reale di Ras et-Tin*, rinnovato nel 1925 da Verrucci Bey, sulla riva N del porto occidentale. Per le *Rues de l' Arsenal* e *de la Marine* e riattraversando il quartiere arabo, si ritorna alla piazza Mohammed Ali.

Dalla piazza per la *Rue de la Poste* verso N, lasciando a sin. il *Pal. delle Poste*, si sbocca sulla *Promenade de la Reine Nazi*, che circonda il Porto orientale e continua verso NE, col nome di *Route de la Corniche*, fino a *Ramleh* e al *Pal. Reale di Montaza*.

Sempre da piazza Mohammed Ali, imboccando la *Rue de la Poste*, poi a d. il *Boulevard Saad Zaghoul*, una delle vie più frequentate della città, si va alla *Stazione di Ramleh*.

Dalla piazza Mohammed Ali, seguendo verso S la *Rue el Caied Gohar*, si sbocca nello *Square Sainte-Catherine*, dinanzi alla *Chiesa cattolica* di questo nome. Indi, per la *Rue Sidi Abil Dardar* (a sin., il *Pal del Governo*; a d., la *Moschea di Sidi Amr*), si raggiunge la *Rue du I<sup>er</sup> Khédive*, ove sono le *Scuole Italiane Elementari*, l'*Istituto Don Bosco* e l'annessa chiesa del *S. Cuore*. Continuando verso S per la *Rue de la Colonne Pompée*, lungo un grande cimitero arabo, si va alla *\*Colonna di Pompeo* (ingresso 3 Pl.), colonna di granito rosso alta 26 m., che si eleva su un piccolo poggio coperto di resti, sul luogo di un antico tempio di Serapide. Si vuole sia stata eretta da Teodosio nel 391 per ricordare il trionfo del Cristianesimo e la distruzione del Serapeion. Continuando verso S, poi volgendo a O nella *Rue Bab el-Melouk*, presso la *Moschea el-Misr* si trova l'ingresso alle *Catacombe del Korm esc-Scinyáfa* (ingresso 5 Pl.), piccola necropoli scavata probabilm. nel II sec. d. C. nel versante S di un'altura. Lì presso sono pure *Catacombe greco-romane*, del III-IV sec. d. C., a 3 piani.

Dal lato E della piazza Mohammed Ali la *Rue Chérif Pacha*, fiancheggiata da bel negozi e frequentatissima, conduce alla *Rue Fouad I<sup>er</sup>*, lunga arteria principale del quartiere europeo della città, corrispondente alla parte orientale dell'antico *Dromos*. Prendendo, all'inizio della via, la trasversale *Rue de la Gare du Caire* si va alla *Stazione del Caire*. Seguendo verso NE la *Rue Fouad I<sup>er</sup>* e piegando a sin. nella *Rue du Musée* si arriva al *Museo di antichità greco-romane* (ingresso ore 9-12 e 15-17.30 o 16-18, 2 Pl.), interessante raccolta di oggetti trovati principalm. in Alessándria.

Continuando con tranvia o autobus nella *Rue Fouad I<sup>er</sup>* e nella *Route d'Aboukir*, si va al grazioso *Giardino Nuzha* con annesso *Giardino Antoniadis*.

Dalla Stazione di Ramleh, che si trova al termine del Boulevard Zaghoul, serv. tranviario per il sobborgo di *Ramleh*, sede di un'importante colonia europea e di egiziani agiati. A *Chatby*, a 1 km. dalla Stazione di Ramleh, le *Scuole Littorie* con campo sportivo, piscina, ecc.

## 2° - DA ALESSÁNDRIA AD CÁIRO PER FERROVIA.

FERROVIA km. 209 in ore 2.45 con il direttissimo, 3.15 con i diretti. Prezzi: I cl. Pl. 104 ½, II cl. 52 ½, più supplemento di 5 Pl. per il direttissimo. Vetture con letti e ristorante. Linea inaugurata nel 1855. - CARROZZABILE da Alessándria al Caire, pag. 162.

*Alessándria*, v. sopra. Il treno parte dalla *stazione del Caire*, al centro della città, costeggia la palude Mareótide, varca su ponte girevole il *canale Mahmudiya* e prende la direzione SE, attraverso il fertilissimo e popolatissimo delta del Nilo. Km. 27

*Kafr el-Dauwár*; km. 61 *Damankùr*, importante centro cotoniero. La linea segue un grande canale d'irrigazione, che si diparte dal canale *Khalátba*; si valica quest'ultimo e, poco dopo, il *Nilo di Rosetta*. Km. 104 *Kafr el-Zayát*, centro commerciale per cotone e cereali. Km. 122 *Tánta*, c. 90 000 ab., con una celebre moschea e un'università. Si attraversa il canale *Kasséd*, poi il *Bahr Shibín*; frequenti gli stabilim. per la sgranatura del cotone. Prima di (km. 162) *Bénha*, si passa il *Nilo di Damiétta*; a sin. si diparte la linea per Port Sáid e Suéz, pag. 121. Si valica il canale *Tau-fiqiya*; km. 175 *Tukh el Maláq*; km. 194 *Qalyúb*; si scopre in avanti il Ghebèl el-Muqattám e ai suoi piedi il Cáiro coi minareti della moschea di Mohammed All. Km. 209 *Cáiro, Staz. Centrale*.

**CÁIRO.** - STAZ. CENTRALE (*Main Station*; rist.), nella parte N della città, linee per Alessándria, Port Sáid e l'Alto Egitto. - LINEE AEREE: Linea dell'Impero: per Bengási - Roma e Asmára - Áddis Abéba, pag. 165; per Khartoum, Mombása e Durban, 2 volte per sett.; per Brindisi, 2 volte per sett.; per Port Sáid, Lídda e Háifa, giornaliera; per Lídda, Háifa e Baghdád, 2 volte per sett.; per Mínia e Assiút, giornaliera; per Assiút, Lúxor e Assuán, 2 volte per settimana.

ALBERGHI (da dic. a marzo consigliabile prenotare): \**Shepherd*, via Ibrahim Pasha 8, 400 camere, ap. 15 nov.-15 maggio; \**Semiramis*, Qasr ed-Dubara, sul Nilo, 200 cam., ap. dic.-15 apr.; \**Continental-Savoy*, Meidan Ibrahim Pasha, 400 cam.; \**Mena House*, ai piedi delle piramidi di Gizeh; \**Victoria and New Khedivial*, via Ibrahim Pasha 2, 120 cam.; \**Metropolitan*, via Borsa el-Gedída, 100 cam.; *National*, via Sulejman Pasha 30, 150 cam.; *Morandi*, via Fuad I 22; *Windsor et des Voyageurs*, via Ibrahim Pasha 5, 60 cam.; *Carlton*, via Fuad I 21, 63 cam.; e vari altri. - RISTORANTI (oltre quelli degli Alb.): *St James*, via Elfi Bey 14; *Groppi*, piazza Sullman Pasha; *Finsch*, via Fuad 13; *Kursaal*, via Elfi Bey; *Torino*, piazza Suares, italiano. - Numerosi CAFFÈ e BAR.

AUTO a tassametro: per i primi 1000 m. 3 Pl., poi ogni 400 m. o 5 min. di fermata 1 Pl. - GIRO TURISTICO della città ed ESCURSIONI nei dintorni, rivolgersi alle Agenzie di Viaggi. - TRANVIE e AUTOBUS.

POSTA, via Tahir, angolo via el-Baidak. - TELEGRAFO: per l'estero, *Marconi Radio Telegraph Co. of Egypt*, via Elwi; per l'Interno, via el-Maghraby 14. - AGENZIE DI VIAGGI E DI NAVIGAZIONE: «*Italia*», *Lloyd Triestino*, «*Adriatica*», via Ibrahim Pasha 4; *U.T.R.A.S.*, via Madabegh 15; *Agenzia Bezzola*, via Soliman Pasha 21; *Ala Littoria*, via Soliman Pasha 42; *Cook-Wagons Lits*, presso l'Alb. Shephard; *American Express Co.*, Meidan Ibrahim Pasha; *Tourist Development Association of Egypt*, nella Staz. Centrale. - R. AUTOMOBIL CLUB OF EGYPT, via Qasr el NIL - AGENZIA DEL SUDÁN, piazza Taufiq 6. - LEGAZIONE D'ITALIA, Qasr el-Áini 134. - DELEGAZIONE E.N.I.T. PER L'EGITTO, Qasr el Nil 35. - CONSOLATI: *Italia*, via Champollion 14; *Bélgio*, via el-Fadl 7; *Francia*, via el-Fadl 5; *Germania*, via Sheikh el-Arbain; *Gran Bretagna*, via Gameh Charkass 19. - CASA DEL FASCIO, via Maaruf 4 - DOPOLAVORO, via Fuad I 1. - BANCO ITALO-EGIZIANO, via Abu el Sebaa; BANCA COMMERCIALE ITALIANA PER L'EGITTO, via Manakh. - CAMERA DI COMMERCIO ITALIANA, Qasr el Nil 35. - OSPEDALE ITALIANO, ad Abbasiya. - CHIESE CATTOLICHE: *Holy Assumption*, Muski; *S. Giuseppe*, via Imad ed-Din; *Gesuiti*, via el-Malika Nazli; *S. Cuore*, via Der el-Banat.

Le MOSCHEE sono accessibili tutti i giorni, eccetto il venerdì, i giorni di feste e durante la preghiera di mezzogiorno, con biglietti d'ingresso (4 Pl.), che vengono rilasciati dal Ministero del Wakf (via esh Sheikh Hamza 7) e si possono ottenere anche negli alberghi. Mancìa usuale di 1 Pl. al sacrestano, per le pantofole.

Il *Cairo* (in arabo *el-Cahirà*, *Masr el Cahirà* o semplicemente *Masr*), 1 307 422 ab., di cui c. 18 500 Italiani, situata al vertice S del triangolare delta del Nilo, sulla riva d. del fiume e al piede delle rossicce rupi del Ghebèl Muqattàm, è la più popolosa città dell'África e del mondo arabo e la capitale del Regno d'Egitto. Il *Cairo* è città estremam. interessante non solo per i monumenti dell'arte araba e per il museo che contiene la più ricca raccolta di antichità egizie del mondo, ma soprattutto per il pittoresco delle sue vie, dei suoi bazar, per la varietà grandissima della sua gente e dei costumi, e in generale della sua vita esuberante e multicolore.

Dopo la conquista dell'Egitto, Amr Ibn el As, generale del califfo Ómar, fondò nel 641, a S della città attuale, *Masr-el-Fustàt*, il vecchio *Cairo*; ma il *Cairo* attuale non sorse che dopo il 969 per ordine di Gohàr, gen. di Muizz, che l'avrebbe nominata *el-Cáhira* dal pianeta Marte (el Cáhír), che passò al meridiano al momento della fondazione. La città raggiunse il massimo splendore nel XIV sec., nonostante le continue rivoluzioni e guerre civili. Nel 1517 vi entrò il Sultano turco Sellim I, dopo la vittoria di Eliópoli. Dopo una breve dominazione napoleonica, se ne impadronì nel 1805 Mohámmed Ali, confermato pascià dal Sultano. La città deve molto del suo sviluppo a Ismail (1830-1895) e a suo figlio Taufic (1852-1911).

Dalla *Stazione centrale* (*Main Station*) si esce sul *Meidàn el-Mahátta*, ove sorge il *Mon. Nazionale* (*l'Egitto si risveglia*) di Mukhtar Bey (1927); a O, fino al Nilo, si stende il quartiere arabo di *Bulàq*; verso SO si dirige la via *el-Málíka Názli*, in fondo a cui sorge il Museo Egiziano, pag. 147. La parte S della piazza prende nome *Meidàn Bab el-Hadíd*; traversata questa, s'imbocca in direz. S la via *Ibrahim Pasha*, che porta al *Giardino Ezbekiyeh*, il centro della città. A d., i quartieri *el-Tewfikiyeh* e più avanti *el-Ismaíliyah*, con edifizii di tipo europeo, banche e uffici. Proseguendo verso S, si trova il *R. Teatro dell'Opera* (ap. dic. - mar.), ove si producono spesso compagnie italiane. Prendendo lungo il teatro la via *el-Tiádro* si va al *Meidàn el-Átaba el-Khádra*, donde parte l'animatissimo \**Mútski*, che, con la sua continuazione via *es-Sikka el-Gedida*, forma l'arteria principale della città araba. A sin. il *Ghetto* (*Háret el-Iahúd*), poi il *Khan* (mercato) *el-Khalili*, fondato nel XV sec. (Interessanti specialm. i *bazar dei tappeti, degli ottonami e dei libri*). La via *Sikka el-Gedida* sbocca su una piazza, nel cui lato S, la *moschea el-Ázhar*, costruita nel X sec., dal 988 sede dell'Università, più volte ampliata e restaurata, frequentata ora da oltre 5000 studenti di tutte le parti del mondo musulmano (rendite annue L.e. 92000). Un reparto è riservato ai musulmani delle Colonie italiane. Si entra per la *porta dei barbieri* (guida) nel cortile con porticato e quindi nel Santuario a 9 navate, che serve come aula magna.

Si ritorna verso O per la via *el-Ázhar* fino al *Suk el-Hamzáwi*, mercato dei sirli e dei copti, e al *Suk el-Attarin*, mercato delle droghe. Per le *vie el-Ghúri* e *el-Aqqadín* si raggiunge la pittoresca *moschea el-Muáiyad* d. «la rossa» (1422). Poco a S, presso la porta *Bab Zuwéila*, la piccola graziosa *moschea dell'Emiro Qijma el Ishaqi* (1481). Verso S, nella via *el-Tabbána*, la \**moschea el-Maráidni* (1338-40), attualm. adibita a scuola, indi la *moschea Aq-Sunqur* (1346), d. «l'azzurra» per le piastrelle di maiolica di cui è rivestita. Continuando verso S, si raggiunge la porta *Bab el-Ázab* e la lunga piazza *Saladino* (*Meidàn Saláh el-Din*); a sin. la *cittadella*, ai piedi del fortificato Ghebèl Muqattàm. Nella cittadella, la \**moschea di Muhámmad Ali*, detta «d'alabastro», i cui alti, esili minareti formano una caratteristica del pan. della città. Fu costruita intorno al 1850 come mausoleo di Mohammed Ali dal greco Jusuf Boscen che si ispirò alla moschea Nur i Osmanije di Costantinópoli. Dall'angolo SO esterno, splendido \**pan.* sulla città. Pochi passi a NE, la *moschea del Sultano En-Násir* (XIV secolo).



Ritornati alla piazza Saladino, si prende verso O la *via Sheikhùn*, che mette alla piazza su cui sorge la \*moschea di Ahmed Ibn Tulùn, una delle più antiche del Cairo (876-9). Dalla *via Ibn Tulùn* si piega a d. nella *via el-Khalifa*, ove, a d., la \**tomba di Saiyida Ruqya* (XI sec.) figlia di Ali, genero di Maometto. Più a S, al limite della città, le celebri *tombe dei Califfi*. Si ritorna alla porta el-Ázab e si procede verso N alla imponente \**moschea del Sultano Hâsan*, la più bella d'Egitto, d. la magnifica, costruita nella 2ª metà del '400. Percorrendo la *via Muhâmmad Ali*, a d., il *Museo Arabo*, che raccoglie sculture in marmo e in legno, lapidi, terrecotte, lavori in metallo, stoffe ecc.; al 1º piano, la *Biblioteca egiziana* (oltre 100 000 volumi).

Dalla *via Sfikka el-Gedida*, si prende a d. la *via el-Khurdagiya*; a sin., la pittor. \**moschea del Sultano el-Mansûr Qalawûn* (1284-93), fiancheggiata dal mausoleo del sultano stesso e i resti dell'*Ospedale di Qalawûn*. A N sono la *moschea* e la *tomba di Muhâmmad en-Nâsir* e la \**moschea del sultano Barquq* (1386), ora adibite a scuola. Proseguendo in direz. NE. a d., la *moschea el-Hâkim* (XI sec.), poi le porte *Bab en-Nasr* e *Bab el-Futûh*, resti delle mura del Fatimiti (XI sec.), su cui si può salire. Per le *vie Bab el-Futûh*, *Bein el-Sayariq* e *el Amir Farûq* si ritorna al Teatro dell'Opera, indi per la *via Qasr el-Nûl* e, a d., la *via el-Antikkhâna el-Masriya* al *Museo Egiziano*, presso il Nilo, fondato nel 1857 da Ang. Mariette, la più importante collezione d'antichità egizie del mondo, in continuo sviluppo per gli scavi in corso. La visita (ap. 9-16, mag.-ott. 8.30-13, chiuso lun. e feste civili; 10 Pi.; guida del Maspero) richiede almeno una giornata. Particolarmente interessanti gli oggetti della *tomba di Tutanchamûn*, scoperta nel 1922.

Per un ponte lungo 390 m. sul Nilo si passa alla *Gezira* (isola), città-giardino con bellissimo parco, acquario e giardino zoologico.

ESCURSIONI: di ½ g. alle \**Piramidi di Giza* (tram dal Meldân Átaba el-Khâdra in 1 ora; rist. nel Mena House Hotel); di 1 g. a \**Menfi* e alla \**necropoli di Saqqâra* (ferr. dalla staz. centrale fino a, km. 33, *Badrashên*) e rit. per *Helwân*, donde ferr. km. 25 per *Cairo staz. Bab el-Luq*. A Saqqâra, visita al *gran temenos*, la più antica costruzione in pietra lavorata, dalle colonne fascicolate, d. dallo scopritore (1928) *Firth colonne Mussolini*. - FERR. (staz. centr.) per Port Sáid km. 239 in c. 4 ore, passando per (km. 15) *Ismailiya*, donde si dirama la linea per (km. 95 in c. ore 2.30) *Suez*, pag. 123. - Al km. 11 sulla strada dal Cairo a Suez sorge un *cippo alla memoria di L. Raza*, qui caduto nel 1935.

### 3º - DAL CÁIRO AD ASWÂN E SHELLÂL PER FERROVIA.

FERROVIA km. 892 in c. 18 ore, 1 diretto di giorno e di notte dal Cairo a Lúxor, 1 dir. dal Cairo ad Aswân, che prosegue lun., merc., giov., sab., fino a Shellâl, in coincidenza col pirocrafo per Wâdí Háifa; vett. letto e rist.; treno di lusso solo I cl. fino a Lúxor in feb. mar. e irregolarmente in gen. e apr. Prezzi dal Cairo a Lúxor I cl. L. e. 2.88 ½, II cl. 1.54 ½, suppl. vett. letto L. e. 1.25, suppl. vett. Pullman 65 Pi.; in feb. e mar. treni affollati. - Prezzi da Lúxor a Shellâl, I cl. L. e. 1.25, II cl. 68 Pi.; supplemento vett. letto).

Il treno parte dalla staz. centrale (*Main Station*), traversa il quartiere di *Bulâq* e varca il Nilo a monte dell'isola (*Gezira*); descritto un grande arco, la linea prende a risalire la sponda O del Nilo, la cui valle incassata fra rupi rossastre costituisce una verde striscia fra due estesissimi deserti. Dopo (km. 10) *Bulâq ed-Dakrûr*, si scorgono a d. le piramidi di Giza; km. 14 *Giza*; a sin., vista del Cairo. Km. 33 *Badrashên*, dove si scende per visitare *Menfi* e la necropoli di Saqqâra; in riva d. del Nilo, in posiz. riparata, i *Bagni di Helwân* (numerosi Alb.), soggiorno

raccomandato per il suo clima secco, caldo e calmo per malati delle vie respiratorie; acque termali (33° C) solfato-sodiche efficaci contro i reumatismi e i catarri. Proseguendo, a d., le piramidi di Dahsciur. Km. 65 *el-Mataniya*; a c. 40 min. a piedi, le piramidi di Lis cet. Km. 84 *er-Rékkah*, donde si visita la piramide di Medum, tomba di un predecessore di Cheope. Sulla riva d., E, *Atfih*, con resti di *Aphroditopolis*, sacra alla dea Hathor, corrispondente all'Afrodite greca; nei deserti dintorni visse l'anacoreta S. Antonio (1ª metà del iv sec.). Km. 92 *el-Wásta*, in un palmeto; a d. la linea per il Faiyùm. Km. 124 *Benisuèf*, centro cotoniero con 30 000 ab. Km. 180 *Magháhah*, con uno zuccherificio; la valle è qui larga e fertilissima; km. 208 *Matàì*; km. 223 *Samalût*, sul Canale Ibrahimiya, frammezzo a ricche colture di cotone e di canna da zucchero. Km. 247 *el-Mínya*, importante centro cotoniero con 45 000 ab., donde si raggiungono le rovine di Benihásan. Km. 286 *er-Róda*, con uno zuccherificio; di fronte, sulla riva E, oltre il villaggio di *Sheikh Abádah*, le rovine di *Antinópolis* o *Antinoe*, che Adriano fece costruire nel 130 d. C. in onore del suo favorito *Antinoe*, che sarebbe annegato nel Nilo. Km. 295 *Malláwi*; a O, presso *Dirna*, il tempio di *Petosiri*, costruito nel iv sec. a. C. come tomba di famiglia, scavato nel 1920. Km. 306 *Deir Mauás*; sulla riva d., la necropoli di *Tell el-Amarnah*, sul luogo dell'antica *Echet-Aton*, ove Amenofi III (1375-1358 a. C.) trasportò la capitale da Tebe.

Km. 378 *Asyût* o *Assiût* (Alb.: *Grand Hotel*; *New Hotel*), anticam. Siut, patria di Plotino, importante centro industriale (terrecotte, tessiture, sculture in legno e in avorio) e commerciale (cotone, soda ecc.) con 50 000 ab., università araba, interessante necropoli scavata dalla missione Schiaparelli e Museo egizio. Km. 470 *Sohàg*, 20 000 ab.; porto natante per *Akhmim*, pittor. città di 23 000 ab., con parecchie chiese copte. Km. 485 *el-Man-sháh*, sul luogo di *Tolemáide Hermin*, fondata da Tolemeo I. Km. 505 *Girga*; km. 521 *el-Balyána*, donde si visita (10 km.) *Abido*, col meraviglioso tempio di *Sethos I*, presso la presunta tomba d'Osiride; poco dopo si dirama a d. un tronco per *El Khárga*. Km. 556 *Nag Hammádi*; la ferr. varca su un ponte di ferro il Nilo. Km. 575 *Fau*, ove S. Pacomio nel 320 fondò il primo convento. Km. 596 *Aulád Amr*; sulla riva O, le rovine dei templi di *Dandára* o *Dendérah*, ove si adorava la dea Hathor (Afrodite). Km. 612 *Qéna*, 23 000 ab., con importanti fabbriche di terrecotte, donde si visita *Dendéra* (c. 5 ore). Dopo *Baráhma*, si dirama a sin. una linea in costruzione per *Quseir* o *Cosseir*. Km. 633 *Qift*, l'antica *Cóptos*, fino al tempo dei Romani importante centro del commercio coll'India e coll'Arabia. Km. 643 *Qus*, con rovine di un antico emporio commerciale; km 659 *Khú-zam*; si scorgono le rovine dei templi di *Kárnak*.

Km. 674 \**Lúxor* (Alb.: \**Winter Palace*, ap. nov.-apr., 180 cam.; *Lúxor*, ap. tutto l'anno, 100 cam.; *Savoy*, ap. ott.-apr., 70 cam.; *de Famille*, 40 cam.; *Thèbes*, 25 cam.; ufficio postale, Sciari el Mahátta; *telegrafo* all'alb. *Winter Palace* e alla staz.;

*Agenzia American Express*, all'alb. Winter Palace in inverno), in arabo *el-Úcsur*, 20 000 ab., sulla riva d., E, del Nilo, è il centro turistico dell'Alto Egitto, notissimo per i templi e la necropoli dell'antica \*Tébe, che si stendono a N e a E sulle due rive del fiume.

Fin dal 2000 a. C. Tebe ebbe un periodo di splendore con Mentuotp, ma raggiunse il massimo fiore dopo il 1500 sotto la XVIII e XIX dinastia. La città, la cui ricchezza è esaltata da Omero e dal profeta Nahum, fu d. «dalle cento porte»; aveva in Cárnac un celeberrimo tempio di Amun, a cui affluivano doni da tutto l'Egitto. Al tempo di Alessandro, Tebe era già in completa decadenza.

Sulla *via el-Bahr*, a pochi passi dal Winter Palace Hôtel, sorge il *tempio di Lúxor*, eretto da Amenofi III e dedicato ad Amun, alla sposa Mut e al figlio Chons, dio della luna; esso conserva numerose iscriz., rilievi e statue colossali. Uscendo di città a Nord per la *via el-Kárnak*, dopo c. 1 1/2 km. si raggiungono i *templi di Kárnak*; si visita prima il *tempio di Chons*, iniziato da Ramesse III, poi il grande *tempio di Amun*, impressionante per la grandiosità delle proporz., che risale al 2000 a. C., ma ingrandito e abbellito finché fiorì Tebe. Di eccezionale inter. sono i rilievi murali e le sculture che narrano le imprese dei Faraoni. Più a N è il *tempio di Ptah*, costruito da Tutmosi III. Dal tempio di Amun per una serie di rovine minori si raggiunge il *tempio di Mut*, dovuto ad Amenofi III. Sulla riva O del Nilo (battelli in part. dagli alberghi), ai piedi delle colline rocciose che culminano nella quota 489 (*el Corn*), sorgono altri *templi (di Sethos I a Qúrna, di Tutmosi III, di Ramesse II, di Merenptah, di Ramesse III ecc.)*, le *tombe di Bibân-el-Muúic*, nella *valle delle tombe dei re*, fra cui quella di Tutanchamun, e i *templi funerari di Deir-el-Báhrí*. Assai interessante la *valletta delle regine*, le cui tombe vennero scoperte da Ern. Schiaparelli.

La ferr. continua più o meno vicina al Nilo. Km. 694 *Ar-mánt*; km. 702 *El-Shagháb*, staz. per *Jebelín*, nei cui dintorni la missione Schiaparelli eseguì importanti scavi. Km. 727 *Isna*, colle rovine del *tempio di Chnum*, dio dalla testa d'ariete; km. 757 *el Mahamid*, ove si scende per visitare le rovine della città di *Elkáb*. Km. 779 *Ídfu*; sulla riva O, il grandioso *tempio del dio Horus*, ov'era *Apollonopolis Magna*. Km. 816 *Kagúg*; c. 3 km. a SO, le *cave di pietra di Silsileh*; la linea attraversa per buon tratto il deserto. Km. 838 *Kom Ómbo*; importante impianto di sollevamento d'acqua per irrigazione (12 000 ha.); *tempio di Suchos ed Haroeris*, presso il Nilo. Km. 845 *Daráu*, con pittoresco mercato.

Km. 882 *Aswán (Assuán; Alb.: \*Cataract*, 280 cam.; \**Gr. Hót.*, 80 cam.; \**Ghezireh Palace*, a N della città, ap. in inverno, 30 cam.; *Asuán Camp*, a 1 km. dalla città, ap. ott.-apr., 40 cam.; *St James*, 40 cam.; *Khedivial, Post*, ambedue semplici; *ufficio postale*, sulla passeggiata lungo il Nilo; *telegrafo* alla staz.), 12 000 ab., la Syene dei Greci, situata sulla riva d. del Nilo, al termine N della grande cateratta, di fronte all'isola Elefantina, è frequentata in inverno per il suo clima secco e uniforme. Qui fu inviato all'inizio del II sec. d. C. Giovenale. Nell'isola Elefantina, ricca di vegetaz., sono un *Museo d'antichità* (ap. 9-16) e le rovine di *Elefantina*. Sulla riva O, una interessante necropoli egizia e le rovine del *convento di S. Simeone*, fondato nel VII sec., scavato e restaurato dal prof. U. Monneret de Villard (1925-26).

ESCURS. ALLA DIGA, per il deserto. Dalla staz. alla città e lungo la passeggiata sul Nilo al Cataract Hotel, quindi per la via *esh-Shellàl* al *cimitero inglese*, donde al villaggio *el-Mahatta*. Presso il campo di golf si diparte la strada diretta per Shellàl; prendendo a d. si va a *el-Khazzàn*, al bivio tenere a d. per un viale; in c. 1 ora da Aswàn si è alla *diga di Aswàn*, una delle più grandi dighe fluviali del mondo, costruita dal 1898 al 1912 per raccogliere le acque delle piene del Nilo, da distribuire secondo necessità lungo l'anno. Il serbatoio ha una capacità di 2 miliardi 420 milioni di mc., 27 m. di profondità e 295 km. di massima lunghezza. Alla costruzione della diga presero parte numerosi «abili operai italiani», che, come dice un'iscrizione, «apparecchiarono e fabbricarono il rivestimento in granito». A O un sistema di chiuse permette alle navi di superare il dislivello di 23 m. Si progetta di elevare ancora la diga. Si può ritornare in barca attraverso la cataratta ad Aswàn.

La ferrovia contorna le colline ove sono le cave di granito e ritorna presso il fiume, terminando a (km. 892) *Shellàl* o *Shal-làl*, piccolo villaggio di fronte all'*isola di Philae* (arabo *Pilàc*), ove sorgono rovine (accessibili solo da ag. a dic., quando l'acqua non le ricopre) del *tempio di Iside* e di altri monumenti.

DAL CÁIRO AD ASWÀN IN PIROSCAFO (957 km. in 9 g. c. di navigaz.). L'Agenzia Cook-Wagons Lits e l'Anglo-American Nile and Tourist Company eserciscono serv. di piroscafi confortevoli fra il Cáiro ed Assuàn (3 part. per settimana da metà dic. a feb.), con fermate per la visita delle località e dei mon. Chiedere programmi e prezzi alle agenzie di viaggio. Il viaggio Cáiro-Assuàn e rit. in 20 g. costa c. 70 l. st. per cabina singola. Vi sono anche bigl. cumulativi di ferr. e piroscavo. - Il percorso non differisce molto dalla ferr.; le fermate principali sono: km. 90 *el-Wásta* (riva O); km. 117 *Benisúel* (O); km. 172 *Maghágha* (O); km. 253 *el-Mánya* (O); km. 293 *er-Ráda* (O); km. 303 *Malláwi* (O); km. 310 *el-Tell* (E), donde si visitano le rovine di *Tell el-Amárnah*; km. 360 *Mansalút* (O); poco prima di (km. 402) *Asyút* (O), il piroscavo supera con una chiusa la *diga di Asyút*, lunga 833 m. e alta 12,50, costruita dal 1898 al 1902 contemporaneamente a quella di Aswàn, v. sopra, a scopo d'irrigaz.; km. 426 *Abutig* (O); km. 467 *Salút Táhta* (O); km. 509 *Sohàg* (O); km. 533 *el-Ménahàh* (O); km. 570 *el-Balyána* (O), punto di part. per Abído; km. 615 *Nag Hammádi* (O), ove è una grande diga per irrigazione; km. 646 *Dishena* (E); km. 671 *Qéna* (E), di fronte a *Dendéra*; km. 691 *Barúd* (E) per Chif; km. 740 *Lúxor* (E); prima di (km. 798) *Isna*, si supera la *diga di Isna*, costruita per irrigaz. nel 1906-09; km. 830 *Elkáb* (E); km. 849 *Ídsu* (E); si attraversa la stretta del Ghebèl Sísíla; km. 875 *Kom Ómbo* (E); km. 957 *Aswàn* (E), pag. 149.

#### 4° - DA SHELLÀL A WÁDI HÁLFA IN PIROSCAFO.

BATELLI espressi del Governo sudanese 344 km. in 36 ore c., part. da Shellàl dom. e giov. nel pomeriggio, arrivo a Wádi Hálfa mart. e sab.; prezzi I cl. 408 Pi., II cl. 204 Pi.; vitto I cl. 80 Pi. al g., II cl. 50 Pi. al g.; servizi turistici, rivolgersi alle Agenzie. Il percorso del Nilo nella Núbia infer., benchè poco noto, è di grandissimo interesse per il caratteristico paesaggio, per i monumenti e per i centri semi-selvaggi o in rapido sviluppo che s'incontrano.

Partendo da *Shellàl*, vista retrospettiva sull'*isola di Philae*. Km. 15 *Dabúd*; sulla riva O, rovine di un *tempio* costruito al tempo dei Tolemei. Dopo *Táfa*, si passa una stretta (*Bab el-Kalábsha*) dalle nere pareti rocciose. Km. 50 *Kalábsha* con un grandioso tempio eretto al tempo di Augusto (inondato in inverno). Km. 87 *Qrsha* (E), di fronte al *tempio di Garf Hussèin*, dedicato a Ptah. Km. 106 *ed-Dákka* (O), con un tempio costruito

all'epoca dei Tolemei. Km. 111 *Kúrta* (O); dopo l'isola di *Kúrta*, sulla riva O, il tempio di *Maharráca*, ov'era *Hierasykaminos*, che segnava il confine dell'Egitto nel periodo greco-romano. Km. 160 *es-Sebéra*, con un tempio dedicato ad Amun da Ramesse II. Km. 190 *Kurúsku* o *Korósko*, importante nodo di carovaniere, ora in decadenza. Km. 205 (O) tempio di *el-Amda*, iniziato da Tutmosi III; poco dopo, in riva E, *el-Dírr*, graziosa cittadina con un tempio a Re-Haracte, dio del sole. Km. 228, di fronte all'isola omon., *Ibrím* (E), con due moschee; poco a S su una rupe, \**Qasr Ibrím*, pittoresche rovine della fortezza romana *Primis*. Km. 280 \**Ábu Símbil* (O), celebre per i suoi grandiosi templi: il maggiore dedicato da Ramesse II ad Amon-Re e a Re-Harachte, scavato in parte dal Barsanti nel 1909; il minore dedicato alla dea Hathor e alla regina Nofret-ete. Si raggiunge *Ábu Símbil* verso mezzanotte; il tempio viene fantasticam. illuminato a luce elettrica. Di qui è visibile già la Croce del Sud e fin qui si fa sentire il rigurgito del fiume per la diga di Aswán.

Km. 344 *Wádí Hálfa* (*Alb. Nile*), 2700 ab., sulla riva E del Nilo, poco a valle della seconda cateratta, punto di partenza della ferrovia per Khartoùm.

ESCURSIONE (7-9 ore in barca) alle rovine di *Behèr* (2 templi della XVIII dinastia) sulla riva O, e quindi a piedi (1 ora) o in barca alla \*seconda cateratta, che supera in grandiosità pittoresca quella di Aswán.

#### 5° - DA WÁDÍ HÁLFA A KHARTOÛM PER FERROVIA.

FERROVIA del Governo del Sudán, 926 km. in 26 ore, part. merc. e sab. in coincidenza con i piroscafi da Shellál; prezzi I cl. Pl. 656.5, II cl. Pl. 375; suppl. vett. letto L. e. 1; vitto 80 Pl. al g. Fu costruita con grandissima rapidità per scopi militari nel 1896-97.

*Wádi Hálfa*, v. sopra. La linea prende la direzione SE nel deserto ora sabbioso ora roccioso, toccando staz. numerate; dalla *Staz. N. 6* diramaz. per *Bir Um Nabárdi*, sulla carovaniere Aswán-Ábu Hámed. Dalla *Stazione N. 10*, diramaz. a O della linea per (km. 250) *Karíma* (resthouse); c. 2.5 km. a valle di *Karíma*, ai piedi del Ghebèl Barkál, le rovine di *Napáta*, dall'VIII sec. a. C. capitale di uno stato etiopico, con piramidi e templi. Da *Karíma* un serv. di piroscafi discende il Nilo toccando (km. 10) *Merowe* (resthouse), capoluogo del Dongóla e centro cotoniero, (km. 80) *Débbá*, (km. 282) *Dongóla nuova* m. 239, 15 000 ab., fino a (km. 337) *Kérma*, poco a monte della terza cateratta. Km. 350 *Ábu Hámed* m. 345; la ferr. raggiunge nuovamente il Nilo, continuando fra questo, fiancheggiato da una striscia di vegetaz. e la steppa; compaiono i tondi *tucul*. Km. 400 *Dagàsh*; km. 469 *Shèrèik*; km. 552 *el Abidiya*, a monte della 5ª cateratta; km. 581 *Bèrbèr* m. 350, lungo il Nilo, noto per i suoi lavori in pelle e in argento. Di qui parte una carovaniere (c. 400 km. in 10 g.) per *Cássala*, pag. 227.

Km. 620 *Atbára Junction* m. 354 (resthouse), centro ferroviario del Sudán con grandi officine, poco a N della confluenza dell'*Atbára* nel Nilo; diramazione per Port Sudán e *Cássala*, pag. 127. A poco a poco il terreno ha preso la caratter. formazione

della macchia sudanese, con piante xerofile, abitata da numerosissima selvaggina e bestie feroci. Km. 651 *ez-Zeddb*; km. 721 *el Kabushiya* (resthouse); poco più di 1 km. a N le imponenti rovine di *Méroe*, che fu dal 300 al 350 c. a. C. capitale d'un regno etiopico, con templi, terme e piramidi; queste sono visibili dalla ferrovia. Km. 758 *Shéndi*, con interessanti industrie cotoniere, di fronte a *Metemma*. Km. 799 *Wad Benága*; rovine della città etiopica di *Nága*; km. 844 *Jebèl Qérri*, all'altezza della 6ª cateratta. Km. 924 *Khartoum North (Halfáya)*, 15 000 ab.; si traversa il Nilo su un ponte girevole lungo 650 m. (1908-10). Km. 926 *Khartoum Staz. Centrale*, all'estremità S della città.

**KHARTOUM** m. 382, ab. 50 000, di cui 2800 Europei e 1600 Egiziani, insieme con Omdurmán 160 000 ab. (*Alb.: Gr. Hôt. Khartoum*, delle Ferrovie Sudanesi, sul Nilo Azzurro, 80 cam.; *Gordon*, 30 cam.; *Posta e Telegrafo*, sull'*Embankment*, a S del Pal. degli Uffici del Governo; *Agenzia Viaggi D. E. Munari*, Sirdar Avenue; *Ala Littoria*, Grand Hôtel), capitale e principale centro commerciale del Sudán A.-E., situata sulla riva sin. del Nilo Azzurro alla sua confluenza con il Nilo Bianco, è una città completam. moderna in rapido sviluppo, con larghe vie disposte a scacchiera secondo il disegno del maresciallo Kitchener, il riconquistatore del Sudán.

Il nome (= proboscide) si riferisce alla forma allungata della penisola tra i due rami del Nilo. Occupata dagli Egiziani nel 1874, con tutto il Sudán, fu perduta nel 1885 dopo un'epica difesa del generale britannico Gordon e distrutta dal Mahdí. Fu ricostruita da Kitchener dopo la presa di Omdurmán (1898).

Dalla *Stazione Centrale* (di fronte, una *Scuola di Medicina* dedicata a Lord Kitchener) per la *Victoria Avenue*, in direzione N, si raggiunge la piazzetta del *Pal. del Sirdar* (al centro, il *Mon. al Gen. Gordon* su un cammello, di E. Onslow Ford). Il *Pal. del Sirdar* (Governatore Generale del Sudán) sorge sul luogo del castello ove il Gen. Gordon cadde sotto le lance dei Dervisci.

Traversata la piazzetta, si sbocca sull'*Embankment*, la banchina, che si stende lungo il Nilo Azzurro per c. 5 km. Verso O sono il *Pal. degli Uffici del Governo*, l'*Ufficio Postale e Telegrafico*, poi il *Tribunale*, la *Chiesa copta* il *Grand Hôtel* e il *Giardino Zoologico*.

Seguendo invece la banchina verso E, si lasciano sulla d. gli *Uffici delle Opere Pubbliche*, la *Chiesa cattolica*, poi il *Gordon Memorial College*, a cui sono annessi una raccolta di antichità, il *Museo economico* e i *Wellcome Tropical Research Laboratories*. Il quartiere commerciale ha per centro l'ampia *piazza Abbas Square*, con una bella *Moschea*. Poco più a S, è il *Mercato indigeno*.

ESCURSIONE in tranvia o in autobus o in taxi (rivolgersi alle Agenzie), passando il *Nilo Bianco* su lungo ponte, a Omdurmán, già campo del Mahdí, ora città di c. 111 000 ab., mescolanza di numerose genti africane. Qui fanno tappa le carovane sahariane dirette alla Mecca. Si visitano i resti della *tomba del Mahdí* e la *casa del Califfo Abdullahi*, ora sistemata a Museo. Il *Mercato (Suk)* è del più vivo interesse.

L'AEROPORTO DI KHARTOUM è situato a SE della città.

DA KHARTOUM A CÁSSALA PISTA CAMIONABILE km. 430 c. Per informaz. rivolgersi all'Agenzia G. Trucco e C. - Dall'*Embankment*, v. sopra, si traversa il *Nilo Azzurro*, poi il sobborgo di *Khartoum North (Halfáya)*. Si esce in direzione E, nella piatta pianura desertica disseminata di alture rocciose isolate. Si traversa la provincia del Nilo Azzurro. Km. 90 *Auwaad*

*el-Karin*; si entra nella provincia di Cássala. Km. 146 *Umm Qéili*; si passa al piede N del Jebel Umm Qulùt m. 532 e di altri monticciattoli. Km. 240 *Sufeyta ed-Derisha*; si sale lievem., poi si scende a traversare (km. 360) il *F. Atbara*, che scende dai monti di Góndar e riceve sulla sua d. l'Angarèb e il Setit. Si sale lievem., poi si discende a (km. 430 c.) *Cássala*, pag. 227.

DA KHARTOUM A SENNÀR, GEDÁREF E CÁSSALA FERROVIA. - Fino a Sennàr km. 269 in 11-12 ore, 2 treni per settimana (dom. e merc. dal 1° nov. al 30 apr.; sab. e merc. dal 1° mag. al 31 ott.) con vett. rist. e vett. letti. Da Sennàr a Cássala km. 447 in 23-24 ore, 2 treni per settimana. Biglietto da Khartoum a Cássala I cl. L. e. 5.390, II cl. 3.080. - La linea segue la riva sin., O, del Nilo Azzurro, al margine orientale della *Gezira*, l'isola formata dai due Nili, che è tutta un'immensa piantagione di cotone, irrigata con acqua pompata dai fiumi e più a monte dal *Canale della Gezira*, che si attraversa e si segue (a d.) fino a Sennàr. Km. 14 *Sóba*; sulla riva d. del Nilo Azzurro sono le rovine di *Alba*, capitale d'un regno cristiano medioevale. Km. 91 *Malbig Road*, stazione che serve la cittadina di Kamlin, poco a E. Km. 174 *Wad Magdani* m. 414, ab. 33 000, alla confluenza del Rahàd nel Nilo Azzurro, capoluogo della provincia del Nilo Azzurro e importante centro commerciale. Km. 184 *Barakàt*, sede del Sudan Plantations Syndicate, che amministra le piantagioni della *Gezira*, con grandi stabilimenti per la sgranatura e l'imbollo del cotone. Km. 269 *Sennàr Junction*, ove si diparte a d. la linea che traversato il Nilo Bianco su un ponte lungo 500 m. a (km. 112) *Kósti*, pag. 154, raggiunge (km. 418) *El-Obèid* m. 580, ab. 17 000 c., capoluogo della provincia del Kordofàn e centro principale della raccolta della gomma arabica.

Km. 274 *Sennàr Town*, centro sorto presso la grande *diga di Sennàr* o di *Maknàr*, che sbarra il Nilo Azzurro e da cui si diparte il canale che irriga la *Gezira*. Iniziata nel 1921 e inaugurata nel 1926 (vi furono impiegati fino a 19 000 operai; il costo fu di 4 800 000 L. e.), la diga è alta 33 m. e lunga 3025 m. e forma un serbatoio lungo 50 miglia con una capacità di 782 milioni di mc. La costruzione è in blocchi di granito, portato da una cava a 56 km.; sulla diga passa la ferrovia per Cássala. Il canale principale è lungo 58 km. e si ramifica in 950 km. di canali secondari e in 15 000 km. di canaletti. L'area ora messa a cultura e irrigata è di 336 000 ha.; si calcola però che con ulteriori dighe minori a monte, la diga potrà irrigare c. 1 200 000 ha. - IL PIANO DELLA GEZIRA (*Gezira Scheme*) è l'esempio più grandioso e omogeneo di colonizzazione industriale, che va trasformando una steppa desolata in un'immensa fabbrica di cotone e cereali. La *Gezira* comprende oltre 2 milioni di ha., area quasi pari alla parte coltivata dell'Egitto.

La linea traversa il *Nilo Azzurro* sulla diga e si dirige a SE, poi piega gradatam. verso E e NE, traversando il *F. Dinder*, che scende dai monti dell'Acefèr, poi il *F. Rahàd*, che pure nasce in Etiópia, nei monti Dagossà. Lenta salita. Km. 499 *Gedàref*, centro commerciale in mezzo a coltivazioni non irrigate di cotone, cereali ecc. PISTA CAMIONABILE PER METÉMMA, v. Itin. 19. Si continua verso NE e, raggiunta la V. dell'Atbàra, si piega a N. Km. 632 *Khasm el-Gharba*; si passa l'Atbàra, che scende dai monti di Góndar, volgendo poi ancora a NE. Km. 716 *Cássala*, pag. 227.

Per recarsi da Khartoum a Cássala viene generalm. preferita, per la minore durata del viaggio (ore 29.30 invece di 33.40) e per il migliore servizio (treni dom. e merc. con vett.-letti e vett.-rist., I cl. L. e. 6.790, II cl. 3.880) la linea Khartoum, Shéndi, Atbàra, Haiya Junction (ore 16 c.), Derudèb, Cássala (ore 29.30).

DA KHARTOUM A ROSÉIRES sul Nilo Azzurro. FERROVIA da Khartoum a (km. 309) es-Súki, in d. del Nilo A., sulla linea Sennàr-Cássala, indi PROSCAFO quindicinale da metà giugno a metà dic., epoca in cui il fiume è navigabile (I cl. L. e. 4.380, II 2.355). Andata 4 ½ giorni, ritorno 2 ½. Il fiume attraversa la piatta pianura sudanese disseminata di alture rocciose, ricchissima di fauna. - Il corso del Nilo Azzurro è piuttosto tortuoso.

Km. 35 *Singa*, in riva sin., O (posta, telegrafo); km. 69 *Karkòj*; km. 104 *Abu Naàma*. Km. 211 *Roséires* (posta, telegrafo), centro commerciale con piccola guarnigione, ai piedi delle prime colline in riva d., E, che salgono verso i monti del Goggilàm.

DA KHARTOÛM A ROSÉIRES PISTA CAMIONABILE km. 546. — La pista, partendo da *Khartoùm North (Halfáya)*, segue la riva d. del Nilo Azzurro fino a (km. 177) *Wad Medáni*, ove si traversa il fiume. Si prosegue in riva sin., varcando il canale della *Gazira* e scostandosi dal fiume. Ci si avvicina nuovam., varcando una 2ª volta il canale presso (km. 282) *Sennàr*, pag. 153. Di qui in poi la pista, accompagnata da una linea telegrafica, segue costantem. la riva sinistra. Km. 362 *Singa*; km. 546 *Roséires* ove si passa il Nilo Azzurro, v. sopra.

#### 6° — DA KHARTOÛM A JÚBA IN PIROSCAFO.

PIROSCAFO quindicinale a nafta del Governo del Sudàn, km. 1754 in 13 g. all'andata, 8 al ritorno, L. e. 21.060. Bagaglio in franchigia 100 kg.

*Khartoùm*, pag. 152. Il piroscrafo parte dall'Embankment, discende brevemente il *Nilo Azzurro* fino alla confluenza con il Nilo Bianco, doppia la *punta di Mogrèn* e risale il *Nilo Bianco*, lasciando a sin. la verde *isola Dakin*. Il fiume s'allarga fino a 4 km.; in riva sin., l'*albero di Gordon*; km. 50 *Jebèl Aulíya* (Monte dei Santi), ove è stata recentem. ultimata una grande diga (2 milioni e mezzo di mc. di capacità), che dovrebbe far sistema con quella di Macwàr sul Nilo Azzurro. Le rive sono popolate da migliaia di pecore, bovini e cammelli. Km. 206 *ed-Duèim* o *ed-Duèm* m. 386, 7000 ab., in riva O, capoluogo della provincia del Nilo Bianco, centro di commercio carovaniero della gomma arabica che proviene dal Cordofàn. Si sorpassa la boscosa isola di *Abba*, lunga 45 km. Km. 319 *Kòsti*, in riva O, fiorente centro commerciale sulla ferrovia Kartoùm-Sennàr-el Obèid; a c. 50 km. *Umm Debrekàt*, ove avvenne la battaglia in cui il Mahdi fu vinto ed ucciso dagli anglo-egiziani (24 nov. 1899). Si sottopassa il ponte della ferr.; il paesaggio muta, le foreste si fanno frequenti; i villaggi sono abitati da negri, che si mostrano alle fermate del piroscrafo. Km. 493 *Renk*, tra dense foreste, ricche di selvaggina; km. 753 *Kodòk* m. 315, in riva O, l'antica *Fasciòda*, occupato dal col. Marchand nel 1898 per la Francia, ma poi retrocesso all'Inghilterra. La pianura ha l'aspetto di un parco. Km. 820 *Malakàl*, capoluogo della provincia del Nilo Superiore.

DA MALAKÀL A GAMBÉLA sul Sobàt. Piroscrafo del Governo del Sudàn, 8 servizi all'anno, in mag., glu., lug., ag. e sett., km. 568 in c. 7 giorni all'andata. Poco a S di Malakàl s'imbocca il *F. Sobàt*, che nasce col nome di *Báro*, v. Itin. 33, nei monti intorno a Góre. Si lascia a d. l'imbocco del *F. Filùs*; il Sobàt serpeggia nella piana tra rive steppose senz'alberi, per una trentina di miglia abitate da Scilluc, poi da Dinca. Km. 145 (dall'imbocco del Sobàt) *Abuwòng* (posta e telegrafo), ove sbocca nel fiume il *Khor Wangnait*. *Yakwòik*, villaggio di Agnuac sulla riva sin., circondato da fitta macchia. A *Wègin*, cominciano le popolazioni Nuer che vivono quasi esclusivam. di pesci, di cui fiumi e paludi sono qui assai ricchi. La steppa si anima di qualche albero, poi si oltrepassano tratti boscosi. Km. 320 *Nàsir* o *Nàsser* (posta e telegrafo; Missione Americana), in riva sinistra. Segue un tratto paludoso. Km. 336 *Takofòt*, grosso villaggio di Nuer. Km. 360 si oltrepassa (a d.) la confluenza del *F. Pibòr*, che riceve le acque



dei monti di Mági. Di qui innanzi il fiume ha nome *Báro* e fino alla confluenza del Khor Glócan segna il confine tra Sudán e A.O.I. Le rive sono qui steppe e inondate per vari mesi, abitate da Nuer pescatori. Sopra *Makéir* il fiume si divide in due rami (quello a S si chiama *Adúra*) che si riuniscono dopo una trentina di miglia. Verso *Haug*, la planura fertilissima, boscosa, assai ricca di liane gommifere, è abitata dagli Agnuac, bella pacifica popolazione di agricoltori. I villaggi, notevoli per la pulizia, sono folti; le coltivazioni (2 semine all'anno) sono assai accurate; si nota una certa ricercatezza anche nel vestire e nella costruzione delle capanne.— Km. 568 *Gambela*, v. itin. 33.

Si continua a risalire il fiume, passando dinanzi a, km. 835, *Taufiqiya*, in riva E. Su ambe le rive del fiume, immense praterie con radi alberi. Si supera la confluenza del Sobát, pag. 154, si passa dinanzi a *Tóngá*, con una Missione dei P. della Nigrizia di Verona, e si giunge alla confluenza del *Bahr ez-Zeráf* (fiume delle giraffe), ramo del Nilo Bianco. Km. 967 *Lago No*, alla confluenza del *Nilo Bianco* (*Bahr el-Jebèl*) e del *Bahr el-Ghazál* (fiume delle gazzelle). Si continua sul Nilo Bianco attraverso il *Sudd*, densa vegetazione subacquea che in estate cresce fino a 7 m. al disopra delle acque, formando barre che impediscono la navigazione.

Piccole navi tengono sgombrato il canale. Per accelerare la corrente, risparmiando la perdita per l'enorme evaporazione, è in progetto un canale di 127 Mg., che dovrebbe deviare le acque del *Bahr el-Jebèl* nel F. Vevéno, affluente del *Pibór*, affluente a sua volta del Sobát.

Sulle due rive, vaste paludi. Km. 1379 *Shámbe*, in riva O; km. 1588 *Bór*, in riva E, in regione molto boscosa. Km. 1715 *Mongálla* m. 320 (*resthouse*) in riva E, già capoluogo dell'omonima provincia, con un campo d'aviazione. La regione è ricchissima di elefanti, giraffe, rinoceronti e di coltivazioni di arachidi e cotone. Km. 1751 *Gondókoro*, in pittoresca posizione, sullo sfondo dei monti Niambára.

La parte S della prov. di Mongálla e le parti S e O della prov. del *Bahr el-Ghazál* sono infestate dalla malattia del sonno. I viaggiatori sono perciò soggetti ad alcune restrizioni; è vietato allontanarsi dalle strade qui descritte e portar con sé servi indigeni senza speciale permesso.

Km. 1755 **JÚBA** m. 453 (*Alb. Júba*, 12 cam., pens. 120 Pi.; posta e telegrafo), capoluogo della prov. di Mongálla, in bella posizione in riva sin. del Nilo, è centro importante, ove ha termine la navigazione sul Nilo e donde si irradiano le strade per l'Ugánda, il Chénia e il Cóngo.

DA **JÚBA** A FARADJE PISTA CAMIONABILE km. 275, serv. d'autobus (Société des Chemins de fer vicinaux du Congo), 1 corsa per settimana. È necessario il visto per il Congo Belga sul passaporto. — La camionabile si dirige a SO in territorio monotono, ma ricco di fauna. Km. 110 *Lóka*; km. 158 *Yèi*; si passa il confine tra Sudán A.-E. e Cóngo Belga, che coincide press'a poco con la linea spartiacque tra il bacino del Nilo e quello del F. Cóngo. Km. 218 *Ába* (*Alb. Shun*), nell'alto bacino dell'Uélé, affluente dell'Ubánghi-Cóngo. Km. 275 *Farádje* (*Alb.*), centro del commercio del caffè sulla riva sin. del F. Dúngu. Qui la strada si biforca. Un ramo continua verso O per *Niangára*, *Búta* e (km. 1325 da Júba) *Búmba*, sul F. Cóngo. Un altro ramo si dirige a SO a *Wátsa* (*Alb. Shun*), ove si biforca per *Stanleyville* da un lato e *Irúmu-Góma* dall'altro.

DA JÚBA A RHÍNO CAMP PISTA CAMIONABILE km. 470, percorribile tutto l'anno. - Fino a (km. 218) *Ába*, v. pag. 155; si prende la direzione SO. Km. 314 *Demia*; km. 363 *Opina*. Km. 381 *Aru* (*Alb. Grobler*). Si continua in direz. E, passando (km. 390) il confine tra Cónigo Belga e Ugánda. Km. 403 *Áruca*; km. 470 *Rhino Camp*, v. sotto, sul Bahr el-Jebél.

#### 7° - DA JÚBA A NAMASAGÁLI E KAMPÁLA.

PISTA CAMIONABILE DA JÚBA A NIMÚLE km. 192, transitabile in tutte le stagioni, inaugurata nel 1932. Serv. di autobus in 5 ore c., ogni 15 giorni, in coincidenza col piroscalo da Nimúle a Butiába, L. e. 5.100. Alle varie tappe vi sono *Resthouses* (tariffe fisse per il vitto). L'acqua deve essere bollita e filtrata. - PIROSCALO DA NIMÚLE A BUTIÁBA km. 278 in 43 ore, ogni 15 giorni. - PISTA CAMIONABILE DA BUTIÁBA A MASÍNDI PORT km. 118 in ore 3.30, servizio di autobus ogni 15 giorni. - PIROSCALO DA MASÍNDI PORT A NAMASAGÁLI km. 170 in 22 ore, ogni 15 giorni. - FERROVIA DA NAMASAGÁLI A KAMPÁLA km. 188 oppure PISTA CAMIONABILE km. 196.

*Júba*, pag. 155. La pista sale leggerm. in riva sin. del Nilo. Km. 18 *Rejáj*, già termine della navigazione sul Nilo, ora sostituito da Júba. Si passa su tragheto il Nilo (*Bahr el-Jebél*) e si lascia a sin. la diramazione per Torit-Soróti-Nairóbi, pag. 164. Percorso monotono, ma ricco di fauna; km. 130 *Kerrípi*. Km. 192 Nimúle m. 620, ultimo posto sudanese sulla frontiera con l'Ugánda (cambio della moneta). Il servizio d'autobus coincide con il piroscalo, che risale il *Nilo Alberto* (*Bahr el-Jebél*), toccando (km. 31 da Nimúle) *Larópi*, in riva sin., poi (km. 47) *Ogujébe* e (km. 121) *Rhino Camp* (dogana), donde si diparte una camionabile per Wátsa e Ába nel Cónigo Belga, pag. 155. Il fiume, che scorre in un'ampia valle, ora s'allarga in vaste paludi, ora si restringe fino a un centinaio di metri. Numerosi cocodrilli e ippopotami; la fauna sulle rive è pure assai interessante; talora si vedono gruppi di elefanti. Km. 201 *Pakwach*, ove si trasborda su altro battello più adatto al L. Alberto. Lasciata a d. *Panyamur*, al confine dell'Ugánda con il Cónigo Belga, si traversa l'estremità N del *Lago Alberto* m. 618, ove sfocia il Nilo Victoria che proviene dal L. Kyóga.

Km. 278 *Butiába* m. 620 (*Alb. Bukumi Camp*, a c. 10 km. sulla strada per Masindi), unico porto naturale del L. Alberto, sulla riva E, con piccolo arsenale.

PIROSCALO quindicinale attraverso il lago per *Kasényi* e *Mahági Port*, sulla riva O congolese, donde partono camionabili per Wátsa e Júba, pag. 155, da un lato, e per Irúmu-Stanleyville e Irúmu-L. Edoardo-Lago Kívu dall'altro.

Un serv. di autobus in coincidenza con il piroscalo da Butiába, salendo per la scarpata della fossa del L. Alberto all'*altipiano del Bunyóro* e, attraverso la riserva della foresta di *Budóngo* (numerosi elefanti e scimmie), conduce (km. 71) a *Masindi Town* (*Alb.*, 25 letti), ove si pernotta. Si continua in discesa per (km. 118) *Masindi Port*, sul Nilo Victoria, ove si trasborda sul piroscalo che risale il Nilo, attraversa il *Lago Kwánia*, poi un tratto del *Lago Kyóga* m. 1036, in realtà simile a una palude, quasi completam. coperto com'è di «sudd». Risalito ancora il Nilo Vittoria in direzione S, si sbarca a (km. 170

da Masindi Port) *Namasagáli* m. 1042 circa. Un tronco di ferrovia (3 treni per sett.) collega Namasagáli con (km. 31) *Mbulamúti*, sulla linea Nairóbi-Kampála. La linea si dirige a S, toccando (km. 55 da Namasagáli) *Luzínga*. Km. 95 *Jinja*, v. sotto, ove si sbocca sulla linea Nairóbi-Kampála; di qui, se gli orari lo permettono, si prosegue sino a Kampála. Si varca il *Nilo Victoria*.

Km. 188 Kampála m. 1250 c., ab. 600 Europei (*Alb.: Imperial; Palace*), il maggior centro commerciale dell'Uganda, all'estremità N del Lago Victoria. È una città-giardino in rapido sviluppo, costruita su 7 colli tondeggianti e perciò detta la *Roma della giungla*. Il centro della città, con negozi, banche, uffici ecc., è sul *colle Nakaséro*, sul quale sono pure gli Uffici di Governo e varie residenze di europei. Il *colle di Kampála* è coronato da un vecchio forte, ora *Museo* (costumi, utensili, armi, oggetti della piccola industria).

Collegata alla città è *Méngo*, capitale del Buganda e residenza del Re indigeno (Kabáka) e dei suoi ministri. Sul *colle di Rubága* s'eleva la grandiosa *Cattedrale Cattolica* con la missione dei Padri Bianchi; sul *colle Namirémbé* sorge la *Cattedrale Anglicana* con missione e ospedale.

La Central African Travel Ltd. di Kampála noleggia auto a sc. 1.25 c. per miglio con autista bianco, sc. 1 con autista nero parlante inglese, fino a 3 passeggeri. Il percorso Kampála-Soróti-Kítgum-Júba Mg. 1150, in 3 giorni, costa L. st. 57.10 con autista nero parlante inglese, L. st. 72 con autista bianco. Il percorso Kampála-Mbále-Kítgum-Júba, Mg. 1200, L. st. 60 e 75; il percorso Kampála-Masindi-Kítgum-Júba Mg. 1120, L. st. 56 e 70.

CAMIONABILE km. 40 in direzione S per *Entébbe* m. 1180 c., ab. 180 Europei, sede del Governo del Protettorato britannico dell'Uganda e porto sul Lago Victoria. Sorge in bella posizione su un promontorio a O della baia di Murchison, con vista sul lago punteggiato di isole. Interessante *Giardino botanico*. Piccolo *Museo Mineralogico*, al Geological Survey.

PIROSCAFO per *Port Bell*, sul L. Victoria; indi ferrovia km. 10 c. e camionabile km. 11.5 per *Entébbe*, v. sopra.

## 8° - DA KAMPÁLA E DA NAMASAGÁLI A NAIRÓBI E A MOMBÁSA PER FERROVIA.

FERROVIA (scartamento 1 m.) da Kampála a Mombása km. 1414 in c. 48 ore, prezzi: I cl. scellini 179.30, II 127.60, più c. 15 sc. al giorno per vitto e letto; vett.-rist.; 2 treni per sett. fino a Nairóbi, 4 treni per sett. da Nairóbi a Mombása.

*Kampála*, v. sopra. La linea si dirige a E, lasciando a d. *Port Bell*, nella sua profonda baja, e traversando una serie di valli che scendono al L. *Kyóga*. Si varca su ponte, ove passa anche la strada, il *Nilo Victoria*, che forma a d. le cascate di *Rípon*. Subito di là dal fiume, km. 93, *Jinja* (*Alb. Ibis*) c. 150 ab. bianchi, importante centro commerciale e porto situato all'uscita del Nilo dal L. Victoria, su un'ariosa collina. Il porto è toccato solo da piccoli vapori e chiatte in servizio locale.

A c. 15 min. sono le *\*Cascate di Rípon*, considerate come la sorgente del Nilo. Il bacino a monte delle cascate è abitato da grandi coccodrilli e il fiume è ricco di pesci. A 2 miglia a valle è l'*Hippo Pool*, bacino ove sono generalm. numerosi ippopotami.

La linea piega a N nella direz. del Nilo, ma a notevole distanza, fino a (km. 158) *Mbulamúti*, donde si dirama a sin. la breve linea per (km. 31) *Namasagáli*, pag. 157. Si attraversa il distretto di *Busóga*, assai popolato e progredito, poi, su un viadotto lungo 1740 m. e un ponte a 5 travate, la *palude di Mpológóma*, che è un braccio del L. *Kyóga*. Km. 312 *Toróro* m. 1180 (*Alb.*), donde si dirama a sin., NE, attraverso una regione intensam. coltivata a cotone, un tronco per (km. 161) *Soróti*, pag. 164, linea che sarà probabilm. continuata fino a *Júba*, capolinea della navigazione sul Nilo, pag. 155. Varcato il confine tra Ugánda e Chénia, si sale sulle pendici meridionali del M. *Élgon* m. 4321, vulcano spento. Km. 405 *Broderick Falls* m. 1505, ove si varca il F. *Nzóya*; km. 455 *Túrbo* m. 1910. Km. 473 *Leséru* m. 1975 c.; di qui un tronco di 66 km. si dirige a N fino a *Kitále* m. 1896 (*Alb.*), capoluogo del distretto di *Trans Nzóya*, ridente regione agricola e pastorale (1200 ab. bianchi), alla base del M. *Élgon*. Si sale sull'*altipiano Uásin Gíshu*.

Km. 489 **Éldoret** m. 2095 c., ab. 800 bianchi, capoluogo del distretto *Uásin Gíshu*, tra bei pascoli e con clima gradevole. Piantagioni di caffè; campi di grano e granturco; industria del latte. Si continua a salire con belle viste fino a (km. 571) *Timboróa* m. 2743, il punto più elevato della linea. Rapida discesa a (km. 588) *Equator Station* sull'equatore, e a (km. 620) *Máji Mazúri* m. 2331, centro dell'industria del legno, presso la pittoresca *gola di Eldáma* (*Alb.*). Si tocca di nuovo l'equatore; la vista giunge a N fino al Lago *Baringo*. Km. 658 *Rongái* m. 1928 c., donde si diparte verso NE un tronco (km. 44) per *Soldi* m. 1550. Si discende nella *Great Rift Valley*, la valle del grande solco africano, rivestita quasi completam. di materiali vulcanici, dolcem. ondulata.

Km. 690 **Nakúru** m. 1851, 1700 ab. bianchi (due *Alberghi*), importante centro agricolo in riva al lago salato dello stesso nome, circondato da montagne e colline a pascolo. Vi si tengono ogni anno una *Mostra agricola* e due *riunioni ippiche*.

ASCENS. DEL M. MENENGÀI m. 2275 c.; bella vista sulla *Rift Valley*.

DA NAKÚRU A KISÚMU FERROVIA km. 219 in 14-17 ore, 2 treni per settimana. - La linea sale rapidam. il versante O della *Great Rift Valley*, dolcem. ondulata e coperto di alte erbe. Km. 22 *Njóro* m. 2168; si entra nella *foresta di Mau*, con bellissimi colpi d'occhio. Km. 43 *Elbúr-gon* m. 2421, centro dell'industria del legno; km. 71 *Mau Súmmít* m. 2536, il punto più alto della linea. Ripida discesa verso il L. *Victoria*; km. 84 *Londíáni* m. 2296 (*Alb.*), centro agricolo sullo sfondo dei monti omonimi; km. 113 *Lúmbua* m. 1932, con un'importante latteria cooperativa e piantagioni di te. Continua la discesa in zona fittam. popolata da negri accurati agricoltori. Passata una breve galleria, si scorge un momento il L. *Victoria*. Km. 142 *Fort Ténan* m. 1556; piantagioni di caffè; km. 164 *Mu-horóni* m. 1300 c.; piantagioni di caffè, gomma, teak. La pianura è limitata a N dal M. *Nándi*. Km. 209 *Kibos* m. 1175, con parecchie fattorie di indiani. - Km. 219 **Kisúmu** m. 1145, 100 ab. bianchi (*Alb.*), già *Port Florence*, nella baia di *Kaviróndo*, il più importante porto sul L. *Victoria* con cantiere e bacino di carenaggio. Vi è un aerodromo e idroscalo, ove fa scalo la linea aerea da Londra al Cáiro e al Capo.

LINEE AEREE (Imperial Airways): da Kisúmu a Malakál, Khartóhm (L. st. 50), Lúxor, Alessándria (L. st. 71), Atene, Bracciano, Marsiglia, St. Nazaire, 3 part. per sett.; per Mombása (L. st. 10), Dar es Salaám, Béira, Lourenço Márques, Dúrban, 2 part. per sett.; per Nairóbi (L. st. 5), 2 part. per sett.; per Kakaméga, Kitále, Eldoret, Nakuru, Nyéri, Nairóbi (120 sh.), 2 part. per sett.; per Lolgórien, Musóma, Mwánza, Géta, 1 part. per settimana.

Servizio quindicinale di PIROSCAFO attorno al lago nel due sensi, toccando *Port Bell, Entébbe, Bukakíta* (camionabile km. 39 per *Masáka città*) *Bukóka, Mwánza, Musóma e Kisúmu*. - La FERROVIA continua fino a *Yála e* (km. 69) *Butére*, presso *Kakaméga*, centro di miniere d'oro.

Si segue il « grande solco »; km. 751 *Gilgíl m. 2005 c. (Alb.)*, donde un tronco di km. 77 raggiunge verso *N Thompson's Falls m. 2340 c. (Alb. Creamery)*. Km. 780 *Naivásha m. 1900 (due Alb.)*, 500 bianchi, centro di allevamento bestiame, presso l'omonimo lago, in regione piatta tutta a pascoli. Km. 814 *Kijábe m. 2068 (Alb.)*, ai piedi di un vulcano. Attraverso belle foreste, si sale vivam. (meravigliosi colpi d'occhio sulla valle) per uscire dal grande solco sull'*altipiano del Kikúyu*. Km. 826 *Escárpment m. 2250*; si lascia la Great Rift Valley, su cui si ha una splendida vista. Km. 845 *Limúru m. 2238 (Alb.)*, in bella posizione, frequentato come stazione climatica. Km. 861 *Kikúyu m. 2041 (Alb.)*, in regione accuratam. coltivata. Km. 871 *Kabéte*, ov'è l'Azienda Agricola Sperimentale del Governo della Colonia. Ripida discesa con bella vista a,

km. 885, **NAIRÓBI**. - ALBERGHI: *New Stanley; Avenue; Torr's; Norfolk; Salisbury* e vari altri. - ROYAL EAST AFRICAN AUTOMOBILE ASSOCIATION; AERO CLUB OF EAST AFRICA; AGENZIA COOK-WAGONS LITS; WILSON AIRWAYS (Agenzia delle Imperial Airways); CONSOLATO GENERALE D'ITALIA; FASCIO. - TEATRO, GOLF, POLO, IPPODROMO ecc. - AUTOBUS in città. - NEGOZI d'ogni genere. - OSPEDALI e CASE DI CURA.

LINEE AEREE (*Wilson Airways*): per Kisúmu (ove fa scalo la linea Inghilterra-Sud África L. st. 5), 2 part. per settimana; per Móshi, Dodóma, Mbéya, Mpíka, Bróken Hill, Lusáka (L.st. 29), 2 part. per sett.; per Nyéri, Nakuru, Eldoret, Kitále, Kakaméga, Kisúmu (120 sc.), 2 part. per sett.; per Mombása (140 sc.), Tánga, Zanzibár, Dar es Salaám (240 sc.), 2 part. per settimana. La Soc. Wilson Airways fa pure servizio di velivoli privati con tariffa da 1 a 2 sc. per miglio secondo l'apparecchio; ad es. il viaggio Nairóbi-Chisimáio costa fino a 3 passeggeri (616 Mg.) 739 sc., a vuoto o con un passeggero 677.60.

La MONETA LEGALE è lo scellino dell'East Africa, parità legale 1 sc. = L. it. 4.65.

*Nairóbi m. 1600*, ab. 49 600 (di cui 5250 bianchi), situata al piede della scarpata orientale dell'altipiano del Kikúyu, a c. 120 km. a SO del M. Chénia, è la capitale della Colonia e Protettorato del Chénia (Kenya), una vasta città-giardino alla europea in un clima di perenne primavera.

Scelta nel 1899 come centro ferroviario, la città prese rapido sviluppo anche per l'ottimo clima, che rende gradevole il soggiorno agli Europei in città e nella parte elevata della Colonia. Vi sono una Cattedrale Anglicana e una Cattedrale Cattolica. Il *Coryndon Memorial Museum* contiene raccolte della Società di Storia Naturale del Chénia e dell'Uganda. Un interessante *Arboretum* è annesso all'Ufficio Forestale (Forestry Department).

DA NAIRÓBI A NANYÚKI FERROVIA km. 233, in direzione N. Si tocca (km. 182) *Nyéri m. 1890*, alla base SO del nevoso M. Chénia m. 5194,

sede di un Vicariato Apostolico del Missionari della Consolata. Km. 233 *Nanyúki* (Alb.) n. 1949 c., sull'equatore, alla base NO del M. Chénia.

DA NAIRÓBI A TODENYANG PISTA CAMIONABILE km. 920, percorribile nella stagione asciutta con qualche precauzione. Per entrare nei distretti della Northern Frontier e del Turkana occorre il permesso dagli « Officers in charge » rispettivamente ad Isióló e Kapenguria, permesso che non viene generalm. concesso per veicoli isolati. — Da Nairóbi a (km. 350) *Éldoret*, pag. 158. A una decina di km. a NO di Éldoret, la strada si dirama a d. dalla via per Sorótl, in direz. N, tocca (km. 372) *Soy*, passa il *F. Nzóya* a (km. 399) *Hoey's Bridge* e raggiunge (km. 420) *Kítale*, capoluogo del Trans Nzóya, nell'ampio solco tra il M. Élgon a sin., O, e i M. Cerengàn a d., E. Per una vasta valle si passa dal bacino dello Nzóya (L. Victoria) in quello del Turkwèl, affluente del L. Rodolfo. Si traversa la testata del Turkwèl, dominata a sin., NO, dal M. Kadàm m. 3063. Km. 475 *Kache-lita*; dopo un lungo tratto a mezza costa, si risale un ramo del Turkwèl, costeggiando il piede dei colli Cemerungit. Km. 605 *Lokitanyála*; si passa tra i colli suddetti e il M. Moróto m. 2956. Si scende nella desolata piana del North Turkána, ricca di fauna. Km. 655 *Lorogúmo*, donde una pista va a Moróto e a Sorótl. La piana è chiusa a O dal M. Murnasiagar. A d., in basso, è il bacino del L. Rodolfo. Km. 680 bivio a d. per *Lodvár*, stazione marconigrafica sul Turkwèl; km. 700 *Lodéke*, posto d'acqua. Si passa a O dei colli Muruérís m. 1402, oltre i quali è il lago. Si piega a d., raggiungendo la riva del lago a (km. 875) *Lokitanyang*. Si prosegue verso N lungo il lago. Km. 920 *Todenyang*, già *Fort Wilkinson*, sulla riva NO del L. Rodolfo e ai piedi del M. Lubùr m. 1585, al confine tra Chénia e A.O.I. Di qui a (km. 5 c.) *Namorupùt*, posto italiano di frontiera, Mági e Gimma, v. itin. N. 39.

DA NAIRÓBI A MOYÁLE PISTA CAMIONABILE km. 847 c., percorribile nella stagione secca (1° dic.-15 mar. e 1° giu.-15 ott.). Permesso, v. sopra. Si segue la Nairóbi-Chisimálo fino a (km. 596) *Wajir*, indi la Chisimálo-Moyále, v. itin. N. 43.

Da Nairóbi la ferr. continua in discesa, in paesaggio dapprima ameno, poi via via più monotono. A d. si stende la vastissima riserva del Chilimangiáro. Km. 911 *Áthi River* m. 1509; numeroso bestiame. Si risale brevemente a (km. 954) *Kónza* m. 1654, donde una linea (km. 146) porta al *Lago Magádi*, e-norme deposito di carbonato di soda. Km. 982 *Kiu* m. 1482; il clima è ormai quasi quello costiero; km. 1075 *Machindu* m. 999; con tempo chiaro si vede a sin. il Chénia, a d. il Chilimangiáro. Km. 1249 *Vòl* m. 559 (buffet), con vaste piantagioni di agave sisalana. Di qui un tronco si dirige a O a (km. 148) *Káhe Junction* nel Tanganica, sulla linea da Tángá a Móshi, ai piedi del Chilimangiáro, e Arúsha. Km. 1411 *Makúpa Causeway*, ponte che unisce l'isola di Mombása alla terraferma; subito la ferrovia si biforca: un ramo va (km. 1414) al porto di *Kilindini*, l'altro alla Stazione di (km. 1414) *Mombása*, pag. 133.

#### 9° - DA BENGÁSI AD ALESSÁNDRIA, CÁIRO, KHARTOÛM, NAIRÓBI E MOMBÁSA PER STRADA.

Km. 6580 c. complessivi. STRADA di grande traffico bitumata da Bengási al confine egiziano ad Amséat km. 616 (inaugurata nel 1937 dal Duce); PISTA CAMIONABILE (in corso di trasformazione in strada massicciata) da Amséat ad Alessándria km. 516; CARROZZABILE buona da Alessándria al Cáiro km. 224; CARROZZABILE talora in cattive condizioni dal Cáiro ad Asyùt km. 374; PISTA CAMIONABILE spesso difficile da Asyùt ad Aswán e Wádi Háifa km. 866; PISTA CAMIONABILE abbastanza facile da Wádi

Hálfa a Ábu Háméd km. 360; ITINERARIO senza vera pista da Ábu Háméd ad Atbára km. 286; PISTA CAMIONABILE da Atbára a Khartoum km. 333; PISTA CAMIONABILE da Khartoum a El Gahlák km. 465; ITINERARIO senza pista da El Gahlák ad Abwóng km. 245; PISTA CAMIONABILE da Abwóng a Juba km. 368; PISTA CAMIONABILE percorribile pressochè tutto l'anno da Juba a Nairóbi km. 1347; PISTA CAMIONABILE da Nairóbi a Mombása km. 581.

Questo itinerario, percorso in alcuni tratti solo da qualche ardimentoso, non è per ora completam. fattibile se non con gravi difficoltà e con adeguata preparazione. Per percorrere le piste del Sudán è necessario il permesso del Governo a Khartoum, da richiedere attraverso un Consolato Britannico o i District Commissioners. Si sono qui indicati i chilometraggi largam. approssimativi per completare la traccia dell'itinerario che sarà un giorno assai frequentato, ma che per ora è a tratti ancora incerto. Per l'Egitto sono validi il tritico e il libretto per i transiti doganali; per il Sudán, il Chénia e l'Ugánda solo il libretto per i transiti doganali (carnet), documenti rilasciati dalla C.T.I.

Per informazioni rivolgersi rispettivam. all'Egyptian Touring Association, Cairo (via Cattawi Bey, Qasr el Nil); Office du Tourisme de l'État Egyptien, Cairo (via Baehler); Sudan Agency, Cairo (via Tewfik); General Manager Sudan Railways, Atbára; Royal East African Automobile Association, Nairóbi; Kenya and Uganda Railways and Harbours, Nairóbi.

*Bengási*, v. *Libia* della C.T.I. Si esce a NE per il viale Regina, lasciando a sin. il palmeto di es-Sábri e a d. un'ampia sebca. La strada si mantiene in direzione NE, a distanza pressochè costante dalla riva del Mediterraneo, con grandi rettilinei; si rasentano a d. i laghetti di el Magarin e il laghetto di Áin Zenána. Km. 36 *Driána*; km. 44 *Tansolúch*, con a sin. rovine di un castello romano. Km. 69 *Tócra*, con rovine dell'antica *Teuchira*; km. 103 *Bárce* m. 284, il più importante centro dell'interno della Cirenaica. Km. 112 *Sidi Rahúma*, bivio a sin. per Tolemáide; la strada s'interna tra colline; km. 135 *el Garib*; km. 180 *Gasr Béni Gdem* m. 491. Si traversa una zona boscosa di bei cipressi; km. 194 *Luigi Razza* ab. 631, villaggio agricolo italiano, nella zona più favorita della Cirenaica; km. 207 *Béda Littória*, ridente villaggio nazionale; km. 220 bivio a sin. per Ciréne (a 4 km.) e Apollónia. Km. 231 *Luigi di Savóia*, altro centro di colonizzazione; km. 246 bivio a sin. per Ras el Hillál sulla litoranea da Apollónia a Dérna; poco dopo si lasciano a sin. le rovine di Lamluda, l'antica Limmiades. Km. 257 *Giovanni Berta*, centro di coloni siciliani; la strada traversa una piana ondulata, poi scende due gradini costieri del Gebèl cirenaico e con lunghi rettilinei lungo la costa raggiunge, km. 300, Dérna, ab. 10 000 c. (*Alb.: Miramare; Trieste; Gebèl; Firenze*), graziosa cittadina in una fiorente oasi, con piccolo porto. Si risale sul 2° gradino e si prosegue in direzione generale SE; km. 328 si traversa l'uadi *Martúba*; km. 377 *Áin et-Tnúmi* m. 80. Si ritorna alla costa fra terreno uniforme, con attendamenti di nomadi.

Km. 476 *Tôbruch* m. 30, ab. 4130 c., di cui c. 420 Italiani, cittadina con bellissimo porto naturale. Si piega a S, risalendo i due gradini del Gebèl, poi si volge a ESE, allontanandosi dalla costa; km. 568 *marabutto di Sidi Sleman*; ci si riavvicina alla costa. Km. 592 bivio a sin. per *Bardia* m. 116, ab. 2370 (*Alb.*) con il vicino *Porto Bardia*. Si piega a S risalendo nell'entroterra;

km. 614 *Ridotta Capuzzo*; km. 616 c. *Dogana* alla frontiera tra Libia ed Egitto (per entrare in Egitto è necessario il passaporto vistato dal Console britannico di Bengási).

Km. 633 *es Sollùm*, sul golfo omonimo; la strada, in via di trasformazione in grande strada automobilistica, segue a breve distanza la costa. Km. 673 *Bagbàgh*; km. 712 *Sìdi Barràni*; km. 842 *Matrùh*, capoluogo della prov. del Deserto Occidentale, col buon approdo di *Màrsa Matrùh*. Km. 915 *Fukàh*, capolinea di una ferrovia per Alessándria; km. 965 *el Dabà*; km. 1046 *el Imayid*; km. 1066 *el Iammàm*; km. 1076 *el Gharbaniàt*, ove cominciano paludi salmastre che accompagnano la strada fino al L. Mareótide (Maryùt). Km. 1109 *el Ammiriya*; si piega a sin., N, passando tra il L. Mareótide a d. e le paludi a sin., poi si volge a NE, si lascia a sin. l'Aeroporto di *el Dekhéila* e si entra da SO, per i giardini Gattari in, km. 1132, **Alessándria d'Egitto**, pag. 143.

DA ALESSÁNDRIA AL CÁIRO per recente AUTOSTRADA attraverso il Deserto Libico km. 220.

Dalla piazza Mohammed Ali si percorre la Rue Chérif Pacha, poi la Rue Fouad el Awal, uscendo dalla città. Si segue per buon tratto il Canale Mahmoudiya; km. 1163.5 *Kafr el-Dawàr*; km. 1200.5 *Damanhòur*, che si traversa. Km. 1239.5 *Tawfiqya*; si passa il *Nilo di Rosetta* e si tocca (km. 1247.5) *Kafr el-Zayàt*. Km. 1266 *Tánta*; si traversa la città. Varcato il *Nilo di Damietta*, si traversa (km. 1312) *Bénha*. Km. 1324 *Tookh*; km. 1340.5 *Qaliùb*; km. 1349.5 *Shùbra*. Km. 1356 **Cáiro**, pag. 145, ove si entra per la porta *Bab el Hadid*.

La strada dell'Altò Egitto risale la riva sin. del Nilo. Si traversa il *Nilo* e si raggiunge, km. 8, *El Giza*, famosa per le sue piramidi e la Sfinge; la strada raggiunge il *Canale Ibrahimiya*, indi piega a S e lo segue tra fitti abitati e fertili coltivazioni. Si lasciano a d. le piramidi di Abù Sir e Saqqàra. Km. 59 *Táhma*, bivio a sin. per *El Aiyàt*; poco dopo, a d., le piramidi di El Lisht e di El Maharràqa. Km. 96 *El Wàsta*, donde si diparte a d. la ferrovia per il Faiyùm; km. 126 *Béni Suèf*, bivio a d. d'una ferrovia e della carrozzabile per il Faiyùm; km. 138 *Bìba*; km. 153 *El Fashn*; km. 193 *Béni Mazàr*; km. 217 *Samalùt*; km. 240 *El Minya*; km. 282 *Mallàwi*; km. 302 *Dairùt*; km. 336 *Manfalùt*, ove si varca il canale Ibrahimiya e la ferrovia; km. 374 *Asyùt (Assiùt)*, pag. 148.

La strada prosegue tra la ferrovia a d. e il Nilo a sin., seguendone le sinuosità, nella valle che è una lunghissima oasi tra due deserti rocciosi e sabbiosi. Km. 436 *Tàhta*; km. 470 *Sohàg*; qui si traversa la ferrovia e il canale, che si ripassano presso *El Ausàt Sahmùd*. Km. 555 *Nag Hammàdi*, ove si passa in riva d. del Nilo; km. 613 *Qéna*; km. 634 *Qift*; km. 642 *Qus*; km. 673 **Lúxor**, pag. 148; km. 730 *Ísna*. Qui si varca il Nilo su una diga, riprendendo a correre in riva sin., lungo il canale; km. 780 *Ídju*, pag. 149. La strada termina e comincia una pista difficile che si allontana dal fiume, traversando in direzione S una regione deserta. Km. 890 di fronte ad *Assuàn*, pag. 149; si pro-



segue lasciando a sin. la celebre diga e salendo per c. 20 km. in direzione NO e O fra sabbie mobili. Si piega poi a SO, in un deserto sui 300-400 m. d'altitudine; press'a poco all'incrocio del 23° parallelo (km. 1100 c.) si piega a S, avvicinandosi dopo un lunghissimo tratto nel deserto alla V. del Nilo. Km. 1240 di fronte a *Wádi Hálfa*, pag. 151; si passa in riva d. a *Wádi Hálfa* (dogana egiziana e sudanese; chiedere permesso di transito al Residente). Di qui fino ad *Ábu Hámed* si costeggia la ferrovia, lungo la quale si trovano 10 caselli, ov'è possibile rifornirsi d'acqua. Km. 1350 c. *Casello n. 4*; bivio a d. della ferrovia per *Karíma* e *Mérowe*, pag. 151. Km. 1600 *Ábu Hámed*, pag. 151; di qui fino ad *Atbára* non v'è pista; la ferrovia costeggia il fiume, ma è fiancheggiata da montagne rocciose; occorre perciò mantenersi in alto, a qualche distanza dalla V. del Nilo, attraverso il deserto sabbioso e petroso. Km. 1855 *Berbèr*, sulla d. del Nilo; si risale in riva d. giungendo a, km. 1885, *Atbára*, pag. 151, alla foce del F. *Atbára* nel Nilo. Qui si passa in riva sin., risalendola a poca distanza dal fiume; km. 2035 *El Metémma*, quasi di fronte a *Shéndi*, pag. 152; km. 2135 *Ábu Dom*; km. 2210 *Omdurmàn*, pag. 152. Si varca il Nilo Bianco e si entra, km. 2218, in *Kharthoùm*. Per la città e le diramazioni, pag. 152.

Da *Kharthoùm* fino a *Júba* si consiglia di valersi del piroscalo, pag. 154, poichè la pista è incompleta e talora impercorribile. Poichè, però, assai probabilm. presto, la pista sarà completata, s'indicano qui i chilometraggi molto approssimativi.

Si segue la riva d. del Nilo Bianco per la pista seguita quasi costantem. (fino a *El Gahlàk*) dalla linea telegrafica. Km. 90 *El Getéina*; km. 190 *Matúq*; km. 155 *El Káwa*; km. 235 *Rabàk*, di fronte a *Kosti*, pag. 154; km. 297 *Jebelèin*; km. 395 *Renk*; km. 465 *El Gahlàk*; qui la pista volge a E per *Kurmùk*, pag. 514. L'itinerario, in parte carovaniero, in riva d. del Nilo Bianco, tocca, km. 550, *Melút*, donde si diparte a sin. un'altra pista per *Kurmùk*, pag. 514, passa, km. 620, dinnanzi a *Kodòk*, in riva sin., e lasciando a d. *Malakèl*, raggiunge, km. 710, *Abwòng*, sul F. *Sobàt*, pag. 154. Si prosegue su pista per, km. 745, *Nyeròl* sul F. *Filùs*, e, km. 810, *Duk Faiwòl*. A, km. 920, *Bor*, si ritrova il Nilo, a monte della zona del « *Sudd* », pag. 155. Si risale in riva d. del Nilo; km. 1040 *Mongállà*; di qui una pista a sin. raggiunge, km. 1090, la *Rejáf-Torit*; piegando a d., si va, km. 1060, a *Rejáf*, donde a, km. 1078, *Júba*, pag. 155.

DA *JÚBA* A *LÍRA* PER *MÓYO* PISTA CAMIONABILE km. 592, nuovo itinerario quasi sempre transitabile, che sostituisce quello per *Torit* e *Kitgum*, v. pag. 164. I rest camps approntati dal Governo non hanno nè coperte, nè viveri; chiedere permesso al District Officer a *Júba*. Senza passare per *Rejáf*, si prende la direzione SO, salendo tra modeste alture; km. 158 *Yèi* (*Rest Camp*), ove si diparte a d. la pista per *Farádje*, pag. 155; si piega a S, poi SSE. Km. 303 *Kajokáji*; km. 351 *Móyo*; km. 378 *Larópi Ferry*; si varca il *Nilo Alberto* su traghetto e se ne traversa la piana in direzione SE, poi si sale a, km. 473, *Gútu* (*Rest Camp*). Si prosegue in direzione S, poi SE; km. 592 *Líra*, pag. 164.

DA *JÚBA* A *KAMPÁLA* E *NAIRÓBI* PISTA CAMIONABILE km. 1413 c. Si segue la via diretta per *Nairóbi* fino a (km. 375) *Kítgum*, poi si diverge

a d. in direzione SO, poi S, si tocca (km. 460) *Gúlu*, si traversa il *Nilo Victoria* sul traghetto di *Atúra* e si fa tappa a (km. 280) *Masindi*, pag. 156. Raggiunto (km. 335) *Hóima*, si piega a SE, scavalcando lo spartiacque tra il L. Alberto e il L. Victoria. Km. 544 *Kampála*, pag. 157. La via più frequentata da *Kampála* a *Nairóbi* è quella per (km. 842) *Mbáde*. Da *Mbáde* a (km. 1413) *Nairóbi*, pag. 159.

DA JÚBA A FARÁDJE, pag. 155. — DA JÚBA A NIMÚLE, pag. 156.

La strada da *Júba* a *Nairóbi*, detta *North Equatorial Road*, sale leggerm. in riva sin. del *Nilo*; km. 18 *Rejáf*, ove si traghetta il *Nilo*. Lasciata a d. la pista per *Nimúle*, pag. 156, si sale in direzione E; raggiunta una pista che proviene da *Mongálla*, si piega gradatam. a SE; km. 145 *Torit* (*Rest House*); di qui si dirama verso NE una pista camionabile per *Kapoíta* e *Lolími*, all'orlo della piana paludosa che si stende a S dei monti di *Mági*, pag. 545. Si prosegue descrivendo un gran giro verso E, poi si piega a S; km. 240 *Ikóto* (dogana sudanese), tra il M. *Gária* m. 2493 a d. e i M. *Dongotóna* m. 2588, a sinistra. Si continua a S, avendo sulla d. il gruppo del M. *Kinyéti* m. 3188; si è ormai nell'altipiano dell'Africa centrale. Km. 273 *Territánia*, ove si passa il confine tra *Sudán* e *Ugánda*, scendendo nella V. del F. *Páger*; il fiume rimane talora inguadabile fino a 15 giorni nella stagione piovosa (ag.-ott.). Km. 357 *Kitgum* (*Rest House*; dogana dell'Ugánda).

Si traversano il F. *Agúgga*, inguadabile talora per 15 giorni da ag. a ott., poi il F. *Moróto* o *Asua*; km. 475 *Líra* (*Rest House*), centro cotoniero; qui sbocca la nuova pista da *Júba*, pag. 163, e si dirama una pista transitabile tutto l'anno per *Kachung* sul L. *Kwánia-Kyoga*. Si piega a SO e si tocca *Orúngo*. Km. 594 *Soróti* (*Rest House*, negozi), centro di una zona cotoniera e capolinea di una ferrovia per *Toróro*. La strada segue a qualche distanza, ora sulla d., ora sulla sin. il tracciato della ferrovia fino a *Toróro*. Si tocca, km. 674, *Kúmi*; km. 740 *Mbáde* (*Rest House*), al piede O del M. *Élgon* m. 4321, ove sbocca una camionabile da *Kampála* (km. 298); km. 790 *Toróro*, pag. 158. Si piega a E, al piede S del M. *Élgon*; km. 825 *Malikísi*; si traversa la V. del F. *Nzóya*; km. 938 *Túrbo*; si incrocia la ferrovia per *Kitále*; km. 965 *Éldoret*, pag. 158. Traversata la V. d'un affluente dello *Nzóya*, si sale a varcare lo spartiacque tra il bacino del L. *Victoria* a d. e quello del L. *Baríngo* a sin.; si passa presso le stazioni di *Timborda* e di *Equator* sull'Equatore, poi si scende in pittoresco paesaggio nel bacino del L. *Baríngo*. Km. 1091 *Eldáma Ravine*, pag. 158, a c. 65 km. in linea d'aria dal L. *Baríngo*. Si scavalca un altro spartiacque; km. 1163 *Nakúru*, pag. 158; si lasciano a d. il L. *Nakúru*, poi il L. *Elementéita*. Km. 1210 *Gúlqil*; si traversano due affluenti del L. *Naivásha*; km. 1242 *Naivásha*, sul lago omonimo. Si scavalca un'altra dorsale che separa il bacino del L. *Naivásha* da quello del L. di *Magádi*. Km. 1274 bivio a sin. per *Kijábe* (km. 3 c.); si sale per scavalcare l'altipiano del *Kikúyu* che separa il bacino del L. di *Magádi* dalle alte V. del F. *Athi*, ove giace *Nairóbi*; km. 1301 bivio a sin. per *Limúru* (a km. 15 c.); km. 1322 *Kikúyu*. Si scende piegando a E a *Kabéte*, e, km. 1347, *Nairóbi*, pag. 159. Diramazioni da *Nairóbi*, pag. 159.

Da Nairóbi a Mombása la strada segue costantem. la ferrovia, pag. 160. Km. 1353 *Áthi River*; km. 1485 *Sultán Hamúd*; km. 1561 *Makéndú*; km. 1745 *Vói*; km. 1921 *Makúpa Bridge*. Km. 1928 *Mombása*, pag. 133.

### C. - Vie d'accesso aeree.

#### DA ROMA AD ASMÁRA E ÁDDIS ABÉBA.

##### LA LINEA DELL'IMPERO.

LINEA DELL'IMPERO (Ala Littoria S. A.), esercita da Roma a Bengásil con idrovolanti trimotori Cant Z 506 e da Bengásil ad Áddis Abéba con aeroplani trimotori Savoia Marchetti S 73. Km. 6379 in 3 giorni e mezzo; 4 viaggi per settimana. Andata: part. lun., mart., giov. e sab. da Roma, scalo a Siracusa, arrivo nel pomeriggio a Bengásil; part. da Bengásil mart., merc., ven. e dom., scalo al Cáiro, arrivo nel pomeriggio a Wádi Háifa; part. da Wádi Háifa merc., giov., sab. e lun., scalo a Khartoùm e Cássala, arrivo nel pomeriggio all'Asmára; part. dall'Asmára giov., ven., dom. e mart., scalo a Díre Dáua, arrivo nella mattinata ad Áddis Abéba. Ritorno: part. lun., merc., ven. e sab. da Áddis Abéba, scalo a Díre Dáua, arrivo nella mattinata all'Asmára; part. dall'Asmára mart., giov., sab. e dom., scali a Cássala e Khartoùm, arrivo nel pomeriggio a Wádi Háifa; part. da Wádi Háifa merc., ven., dom. e lun., scalo al Cáiro, arrivo nel pomeriggio a Bengásil; part. da Bengásil giov., sab., lun. e mart., scalo a Siracusa, arrivo nel pomeriggio a Roma. — Partenza autobus: Roma, Stazione Aerea, piazza Eeetra, ore 9.05; *Asmára*, Ala Littoria, via Regina Elena 42, ore 6.15; *Áddis Abéba*, Ala Littoria, via Bottego, ore 6.10.

TARIFFE: da Roma ad Asmára L. 4500, ad Áddis Abéba L. 6000. Tali prezzi comprendono trasporto, vitto e alloggio nel Grande Alb. Benenice a Bengásil, Grand Hótel Nilo a Wádi Háifa e Alb. C.I.A.A.O. all'Asmára, trasporto in autobus dalle città agli aeroporti e viceversa, e assicurazione dei rischi di volo sino a un massimo di L. 100 000. Ogni passeggero dovrà provvedersi, fornendosi tempestivam. della valuta necessaria (lire sterline o egiziane) per le piccole spese personali. I Senatori e i Deputati, gli Ufficiali e i Funzionari dello Stato che viaggino per servizio o per licenza godono della riduzione del 30 %.

PRENOTAZIONE POSTI. Presso gli Uffici dell'Ala Littoria nelle varie città, presso gli scali e presso le agenzie autorizzate. — ANNULLAMENTO DEI BIGLIETTI. Nel caso che il passeggero disdica la sua prenotazione almeno 10 giorni prima dell'epoca fissata per la partenza, egli perderà il 10 % del prezzo del biglietto. Se la disdetta è fatta tra i 10 giorni e le 48 ore prima della partenza, il passeggero perde il 25 % del prezzo del biglietto. In caso di malattia e purchè il posto venga disdetto almeno 12 ore prima della partenza, rimborso del 75 %/o. Si perde l'intero prezzo se la disdetta è fatta meno di 48 ore prima della partenza del velivolo. — BAGAGLI. Ogni passeggero, esclusi i bambini fino a 7 anni, ha diritto al porto gratuito di 20 kg. di bagaglio. L'eccedenza paga un supplemento: da Roma all'Asmára L. 34 per kg., ad Áddis Abéba L. 45 per kg. La Società si impegna a trasportare fino a un massimo di 30 kg. di bagaglio per passeggero; oltre tale peso dovranno essere presi di volta in volta accordi particolari con lo scalo di partenza. Dimensioni massime dei bagagli cm. 40 x 40 x 70. — Le MACCHINE FOTOGRAFICHE E CINEMATOGRAFICHE devono essere consegnate al personale dell'aeroporto di partenza per la prescritta piombatura.

BIGLIETTI DI ANDATA E RITORNO. I biglietti di ritorno sono validi per un periodo di 12 mesi dalla data di emissione. Acquistando un biglietto di andata e ritorno il passeggero ha diritto alla riduzione del 20 % sull'importo del passaggio di ritorno. Quando il passeggero acquista un biglietto di andata semplice, gli viene rilasciato un certificato, valevole per 12

mesi, a presentazione del quale, e per il percorso in esso indicato, potrà ottenere un biglietto di ritorno usufruendo della riduzione del 10 %.

**PASSAPORTI e VALUTA.** I passeggeri debbono essere muniti di passaporto rilasciato esplicitam. per tutti i paesi da attraversare e di destinazione. Su di esso dovrà essere apposto il visto consolare per il transito in Egitto e, se il viaggiatore si reca nella Somalia francese o l'attraversa, il visto del Consolato francese. Nel caso che il passaporto non sia esplicitamente rilasciato per l'A.O.I., il viaggiatore dovrà essere munito dell'apposito lasciapassare, pag. 21. Inoltre è opportuno informarsi presso le agenzie di viaggi circa le norme per il trasporto delle valute.

**SPEDIZIONE MERCI.** I colli non debbono superare le dimensioni di cm. 75 x 50 x 50 e debbono essere consegnati alle Agenzie dell'Ala Littoria o alle altre Agenzie autorizzate al più tardi il giorno prima della partenza dell'aeromobile. Le spedizioni dovranno essere fatte con i seguenti documenti: lettera di vettura, copia-fattura, due dichiarazioni doganali per la Dogana di uscita. Il peso minimo tassabile è di kg. 1; le successive frazioni di kg. vengono arrotondate: fino a kg. 1.499 peso tassabile kg. 1, da kg. 1.500 a 2.499 kg. 2, da kg. 2.500 a 3.499 kg. 3 ecc.

Dall'*Idroscalo Lido di Roma*, l'aereo sorvola il Tevere, punta sulle isole Ponziane, poi si dirige in mare aperto, riavvicinandosi alla costa in prossimità dello \*stretto di Messina. Lasciata a d. Messina, si prosegue lungo la sponda calabra, sparsa come quella sicula di abitati, fin quasi in prossimità di Reggio, poi ci si avvicina gradatam. al litorale siciliano, ove domina il gigante Etna, ammarando (km. 875) a *Siracusa*, a 2 km. c. dalla città. splendida nella sua singolare posizione. L'aereo punta poi a SE, traversando il Mediterraneo con un balzo di oltre 700 km., fino alla costa cirenaica. Km. 1413 *Bengasi*, v. *Libia* della C.T.I. Si ammara all'*Idroscalo* e si pernotta all'Alb. Berenice. Si riparte dall'*Aeroporto di Berca*, a c. 2.5 km. a S della città e si sorvola il verdeggiante altipiano cirenaico; poi alla brulla distesa del deserto Libico si alterna, a tratti, qualche lembo di Mediterraneo, spezzando la monotonia del paesaggio. Si piega poi a SE, attraversando il delta del Nilo.

Km. 2602 *Cairo*, pag. 145, assai pittoresca coi suoi minareti e le non lontane piramidi. Si prende terra all'*Aeroporto di Al-maza*, a c. 14 km. a NE della città, ancora nel deserto che giunge fino alle porte della capitale dell'Egitto. Ripartendo si distinguono meglio le piramidi; si risale la V. del Nilo, breve striscia di verde e di abitati, nella desolazione del deserto. Ci si scosta allora dal fiume, seguendo la corda delle anse che esso descrive. Km. 3688 *Wadi Halfa*, pag. 151, al confine tra Egitto e Sudàn. Si abbandona per lungo tratto il Nilo sorvolando il deserto fino ad *Abu Hamed*, poi si ritrova il fiume e lo si segue, atterrando a, km. 4563, *Khartoum*, pag. 152, in bella posizione alla confluenza del Nilo Bianco e del Nilo Azzurro. Si piega in direzione E, attraversando la piana sudanese, parte deserta e parte coltivata, sparsa di monticelli conici che si fanno più elevati intorno a *Cassala*; si atterra brevem. (km. 4993) a *Cassala*, pag. 227, indi si varca il confine dell'Impero, si sorvola il bassopiano occidentale eritreo coi suoi monti e si sale all'altipiano eritreo. Km. 5281 *Asmara*, *Aeroporto U. Maddalena*, pag. 207. Per la continuazione per *Dire Dawa* e *Addis Ababa*, pag. 167 e 171.

## Itinerari aerei.

A. DA ASMÁRA A GÓNDAR, v. sotto. — B. DA ASMÁRA AD ÁSSAB E DÍRE DÁUA, v. sotto. — C. DA ÁSSAB A GIRÚTI, pag. 168. — D. DA ÁDDIS ABÉBA A LECHÉMTI E ASÓSA, pag. 169. — E. DA ÁDDIS ABÉBA A GÓRE, GAMBÉLA E DEMBIDÓLLO, pag. 169. — F. DÁ ÁDDIS ABÉBA A GÍMMA, pag. 170. — G. DA ÁDDIS ABÉBA A DÁLLE E MOGADÍSCIO, pag. 171. — H. DA ÁDDIS ABÉBA A DÍRE DÁUA E GIBÚTI, pag. 171. — I. DA DÍRE DÁUA A GORRAHÉI E MOGADÍSCIO, pag. 173. — L. DA ASMÁRA A DESSIÈ E ÁDDIS ABÉBA, pag. 174.

Altre linee, tra cui una Áddis Abéba-Góndar diretta, sono allo studio.

### A. — DA ASMÁRA A GÓNDAR.

Km. 360 c. in ore 2.15; rotta molto facile relativam. alle condizioni atmosferiche, con capisaldi di riferimento facili a individuarsi lungo tutto il percorso. Rotta vera 208°, quota di sicurezza da raggiungere, pur salendo normalm., m. 3500; è di capitale importanza, con tempo cattivo, di assicurarsi di essere in rotta esatta all'altezza del F. Tacazzè e preferibilm. spostarsi a O per deviare dal massiccio del Semièn m. 4620, che dista solo 25 km. dalla rotta. Lungo la rotta, i campi di Áddi Úgri, Addl Qualà, Axùm e Dabàt; oltre Góndar, vi è il campo di Bahrdàr, atterrabile quasi sempre anche nelle piogge. In caso di difficoltà metereologiche sull'altipiano dell'Uoggherà, si può, allungando il percorso e spostandosi decimam. a O, far rotta per Tessenèi (campo), attraversando una zona con quote assai meno elevate. Linea dell' «Ala Littoria», partenze mart., ven. e dom. (rit. merc., sab. e lun.), L. 700.

*Asmára, Aeroporto U. Maddalena*, pag. 207. — L'aereo punta direttam. a SSO su Góndar. Si attraversa l'altipiano eritreo, poi la V. del Marèb; indi, lasciate a sin. le pittoresche montagne di Ádua, si sorvola Axùm e lo Scirè. Si traversa la grande fossa del Tacazzè sulla cui sponda sin. si erge l'imponente massiccio del Semièn-Tsellemtì, il più elevato dell'A. O. I., che si lascia a sin.; si supera il ciglione di Debarèc, indi si sorvola longitudinalm. l'altipiano dell'Uoggherà, lasciando a d. le montuose regioni dello Tsegghedè, Uoldebbà e Uolcait e a sinistra le alte V. del Belegghès e del Belesà, affluenti di sin. dell'alto Tacazzè. Si scopre poi la conca ondulata di Góndar e, più a S, l'amplissimo specchio del L. Tàna. L'*Aeroporto di Góndar* si trova a S di Azazò, pag. 360.

### B. — DA ASMÁRA AD ÁSSAB E DÍRE DÁUA.

Km. 780 c. in ore 6, rotta facile con buoni punti di riferimento. — Linea dell' «Ala Littoria», partenze mart. e ven. (rit. merc. e sab.) L. 1185; per Ássab ore 3, part. mart., giov., ven. e dom. (rit. lun., merc., ven. e sab.) L. 585.

*Asmára, Aeroporto U. Maddalena*, pag. 207. Dopo pochi min. di volo si lascia l'altipiano eritreo, su cui si vede a d. Decamerè e a S di questa i campi quasi uniti di Gúra e Mài Edagà; si prosegue incrociando una serie di valli selvagge e di dorsali e massicci che si elevano fin oltre i 3000 m.; si scorge a d. Saganéiti, poi Addl Caièh, caratteristico per la simmetria dei tucul bianchi; con bel tempo, si distingue anche Senafè, molto

spostato a d. A 80 km. da Asmára, a sin., si vede il profondo golfo di Zúla; le montagne vanno poi degradando rapidam. per morire sulla piana dancala, squallida, dal fondo bianchiccio, interrotto qua e là da qualche montagnola d'origine vulcanica. Caratteristico, a 140 km., il laghetto di Abaedèd, che si lascia a c. 4 km. sulla d.; più avanti si traversa il Piano Salato e (km. 170) la *décauville* Mérsa Fátma-Colúlli, ove questa fa un brusco gomito. Colúlli è la casetta conica situata al termine del binario e che fa una macchia nera sul fondo bianco del terreno. Km. 200 ha inizio la catena dancala costiera, diretta da NO a SE e che si abbassa all'altezza di Edd e riprende a salire verso SE, culminando nei tre cocuzzoli dei Dubbi, il più elevato dei quali raggiunge 1580 m. La rotta passa (km. 350) a sin. della punta di mezzo. Già dall'altezza di Edd si è in vista della costa, che si taglia sulla baia di Beilùl, ov'è un piccolo campo di fortuna. Km. 380 *Ássab*, *Aeroporto R. Panzieri* a Macáca, a 15 km. a N di *Ássab*, pag. 337, sulla costa, ai piedi di un monticello isolato m. 400.

Si sorvola il monticello, lasciandolo a sin.; si attraversa la grande strada *Ássab-Dessiè* e si punta sul M. Mússa All, a c. 90 km. da *Ássab*. Si lascia a qualche km. a d. l'imponente e desolato cono, alto m. 2063, traversando per c. 60 km. una zona della Somália Francese, deserta e aspra, fitta di profondi canloni; a sin. si vede il letto del L. Halòl e più avanti, il L. Assàl, azzurro cupo, a O del quale spicca una vasta macchia bianca di sale. Subito dopo si traversa diagonalm. un'elevata catena montuosa diretta da E a O, mentre a sin. quasi sempre si distingue il seno di mare detto Gúbbet Caràb, che comunica a E con il golfo di Tagiúra. Seguendo e tagliando qualche nuova strada per Carabbù e Saggadéra, si avvista (km. 240 da *Ássab*) a d. il L. Abbè, che si sorvola a c. 15 km. dalla riva. Si rientra in A.O.I. e, attraverso la piana di Chillélu e una susseguente zona pianeggiante, s'incrocia (km. 360 da *Ássab*) il Torr. Arreruhá. Di qui innanzi è visibile la ferrovia Gibúti-Áddis Abéba, che si taglia a km. 370 da *Ássab*. Pochi min. dopo (km. 400 c. da *Ássab*), l'*Aeroporto di Dire Dáua*, vicinissimo e a N della città, adagiata ai piedi dei monti dello Hararino, pag. 432.

### C. - DA ÁSSAB A GIBÚTI.

Km. 199 in 1 ora; linea dell'«Ala Littoria» part. giov. e dom. (rit. lun. e ven.), L. 200.

Sorvolato *Ássab*, con le sue grandi saline a SO, l'aereo punta verso S, rimanendo per c. 60 km. in vista della costa. S'incrocia il Torr. Véima e si entra nella Costa francese dei Sómali. Il terreno diviene montuoso e va elevandosi fino a culminare nel M. Scie (la quota m. 858 sembra essere in realtà assai più elevata), che fa parte della catena costiera che scende ripida sul golfo di Tagiúra. La rotta passa sulla verticale di una sella nella catena del M. Scie e sbocca in vista del golfo di Tagiúra, ove si distinguono a E le isole Muscia. All'altezza di queste, si piega leggerm. a O per evitare la zona proibita di Gibúti (per un raggio di 6

Mg. attorno alla città). Si lascia a sin. Gibúti; km. 200 c. *Aeroporto di Gibúti*, a c. 3 km. a S della città, riconoscibile per le costruzioni, in parte in corso. *Gibúti*, pag. 410.

#### D. - DA ÁDDIS ABÉBA A LECHÉMTI E ASÓSA.

Km. 530 c. in ore 3 c.; per ora linea militare. Le condizioni meteorologiche sono su questa rotta mutevolissime, ma il terreno è riconoscibile con relativa facilità.

*Aeroporto di Addis Abéba*, pag. 483. L'aereo, dopo essersi innalzato nel cielo della capitale, immersa nel bosco di eucalipti, mette la prua a O e supera una sella a N dell'erbosio M. Uociacià e segue quasi costantem. la grande strada per Lechémti. Si percorre il versante sin. dell'alta V. Auàsc; si vede Olettà, con la vasta Azienda agricola dell'O.N.C. e l'ex Ghebbi su un cocuzolo, poi Addis Alè m con la chiesa in cima a una collina. Bellissima la scacchiera dei seminativi con paesetti sparsi. Si varca una sella tra la V. Auàsc e quella del Gudèr, affluente del Nilo Azzurro, e si sorvola (km. 95 c.) *Ambò*; a S è il gruppo dei M. Hámdo culminanti a m. 3456. Si incrocia la V. del Gudèr, elevandosi a dominare un complesso nodo orografico che forma lo spartiacque tra il Gudèr e il Fingiàr, affluenti di sin. del Nilo Azzurro, e i rami sorgentizi del Ghibiè di Lagamára. Si traversa la verdissima piana, ove confluiscono in ampio ventaglio i rami del Ghibiè di Lagamára; a sin. è il M. Gibátti m. 3072, a d. il M. Amarà m. 3126 e, più lontano, la catena del M. Gorocén m. 3276, che si eleva sulla palude Ciommèn. Incrociata la dorsale boscosa dei M. Sóddo, si traversa all'orlo N la piana del F. Uáma, affluente del Diddéssa, lasciando a d. il Túllo Túca m. 3226. Paesaggio boscosissimo e densam. abitato, salvo che nei fondivalle.

Km. 250 c. *Aeroporto di Lechémti*, presso *Bonáia*, a c. 29 km. da Lechémti, pag. 502. La rotta continua verso O, seguendo quasi costantem. il filo della pista per Ghímbi, attraverso un paese boscoso via via meno abitato. S'incrocia la V. del Diddéssa e si raggiunge (km. 340 c.) *Ghímbi*, su un popolato altipiano che separa il bacino del Diddéssa da quelli del Birbìr (Báro) e del Dabùs. Si piega a NO per seguire la pista per Asósa; all'altezza di Méndi si volge nuovam. a O per traversare la deserta V. del Dabùs e raggiungere l'altipiano del Béni Sciangùl. Presso una sella, quasi a metà dell'altipiano, (km. 530 c.) è *Asósa*, pag. 513.

#### E. - DA ÁDDIS ABÉBA A GÓRE, GAMBÉLA E DEMBIDÓLLO.

Km. 464 c. in ore 3 c.; per ora linea militare. Le condizioni meteorologiche sono in questa rotta mutevolissime e le carte offrono ben poca sicurezza; il terreno è però riconoscibile nelle sue grandi linee con relativa facilità, per quanto manchino centri notevoli come riferimento. — Lungo la rotta non esistono campi di fortuna; i campi di Ambò e Lechémti, spostati a d. della rotta, non sono efficienti nel periodo piovoso; da Áddis Abéba al M. Bóti si notano varie zone sulle quali sembra consentito un atterraggio forzato. Dal M. Bóti a Góre, tranne le due vallate del Ghibiè e del Diddéssa, il terreno sembra non offrire possibilità di atterraggi forzati. Angolo di rotta 255°.

*Aeroporto di Addis Abéba*, pag. 483. L'aereo, dopo essersi innalzato sulla capitale, punta verso O e sorvola o aggira il M. Uociaciá, poi traversa l'alta V. dell'Auàsc, pianeggiante, parte a pascolo e parte disegnata a scacchiera dai seminativi. Si vede Osettà e poi Addis Alem; incrociato l'Auàsc, si delinea dinanzi il M. Bóti, sulla cui verticale passa la rotta; si sorvolano i laghetti Déndi e Uonci, incassati tra le cime dei M. Bóti, Cher e Hámdo m. 3456 e visibili solo quando si è sulla loro verticale. La rotta corre sulla regione del Nónno, terreno montuoso e fitam. boscoso, con radure coltivate; a d., visibilissimo, il M. Gibátti m. 3072. Vari corsi d'acqua nel senso della rotta annunciano la profonda vallata del Ghibiè, che a valle prende il nome di Ómo. Incrociato il Ghibiè presso la confluenza dei due Ghibiè (di Lagamára, proveniente da NO, e di Ennária, proveniente da S), si traversa una catena montuosa boscosa (M. Bocà m. 2337) che forma spartiacque tra il bacino dell'Ómo e quello del Diddéssa. Si traversa l'amplissimo ventaglio di valli che formano il Diddéssa, che a d., NO, si snoda in una vasta piana. Il terreno è vario e complicato; le cime segnate sulle carte sono facilim. confondibili con altre non segnate. Dopo il M. Uecè, riconoscibile a sin., il terreno riprende il carattere di altipiano ondulato e boscoso. A 10 km. a NE di Góre si distingue Máttu, che si allunga normal. alla rotta, con un'ampia strada a tornanti e case coperte di lamiera.

Km. 365 Góre, pag. 516, facilim. individuabile perchè è l'unico grosso abitato della zona, situato sulla cima di una montagna dai fianchi assai ripidi. L'aeroporto è a NE della cittadina (senso longitudinale E-O). Si continua in direzione O lungo l'orlo dell'altipiano inciso dagli affluenti del Gabà-Birbir e si sbocca sull'ampia piana del Báro, densa di vegetazione. Si segue il fiume, poi lo si attraversa per scendere (km. 420) a *Gambéla*, pag. 510, sul F. Báro. Si guadagna subito quota per scavalcare diagonalm. una catena sui 1500 m.; traversata la poco evidente V. del Sacco, affluente di d. del Báro, s'incontra una zona d'altipiano collinoso, nel quale è facile confondersi. Dembidóllo, steso in senso NE-SO su una collina, non è visibile che a breve distanza ed è riconoscibile per i suoi tetti di lamiera e, meglio, per i tetti in lamiera dipinta in rosso, con croci rosse, della Missione ex Americana, situata su un'altra collina a c. 1 km. dal paese. Km. 464 *Aeroporto di Dembidóllo*, in cima a una collina a c. 8 km. a ENE di Dembidóllo o Sáio, pag. 509.

#### F. - DA ÁDDIS ABÉBA A GÍMMA.

Km. 268 in ore 1.30; linea dell'«Ala Littoria», part. lun., merc. e sab. (trimotori Caproni CA 133 o Fokker F VII), L. 550. La rotta non presenta particolari difficoltà con tempo favorevole.

La rotta si dirige dapprima a S attraverso la V. dell'Auàsc; si traversa l'Auàsc, lasciando a sin., lontano, il cono del M. Zùqualà. Superando la dolce dorsale dei M. Sóddo, si percorre la V. del Torr. Uálga, affluente dell'Ómo; a d., i M. Bóti, Hámdo, Cáscio e Bádda Rogghiè; a sin., la catena dei M. Guraghè.



A c. 150 km. si incrocia normalm. la profonda frattura dell'Ómo presso la confluenza del Ghibiè di Gímma. Superata la punta caratteristica del M. Ali, si risale in direzione SO la V. del Ghibiè di Gímma. Si costeggia il versante O dei M. Giangerò che si avvicinano ai 3000 m., sempre in vista del Ghibiè; indi, si piega a O nell'ampia verde valle, si sorvola Giren su uno sperone dei M. Bóre verso la valle, poi Gímma, caratteristica per i tetti di tegole d'un pallido rosso, e si scende (km. 268) all'*Aeroporto di Gímma*, a SO di Gímma, pag. 522.

DA GÍMMA A GAMBÉLA linea per ora militare km. 258, angolo di rotta 285°. La rotta può presentare qualche difficoltà particolarmente nel 1° tratto, in condizioni meteorologiche non favorevoli. — Usciti dalla V. del Ghibiè di Gímma, per oltre 120 km. si sorvola una regione complessa con scarse caratteristiche, se si esclude il M. Golgotà, che rimane a S. Il terreno è fitto di bosco, interrotto da corsi d'acqua poco conosciuti, e scarsam. popolato. Dopo 180 km. s'incontra la ripida V. del Gabbà, affluente del Báro. Si lasciano a sin. Máttu e Góre e si segue la V. Gabbà; mentre il fiume piega a N per incontrare il Birbir e formare il Báro, si giunge al limite dell'altipiano sboccando nella piana del Báro. Si attraversa il fiume, seguendolo poi sulla riva sinistra. Km. 258 *Gambéla*, pag. 510.

#### G. - DA ÁDDIS ABÉBA A DÁLLE E MOGADÍSCIO.

Km. 1200 c. in ore 5 c. di volo. Rotta facilm. riconoscibile, press'a poco lungo la strada da Áddis Abéba a Uóndo, Neghélli, Dólo e Mogadíscio; percorso di vivissimo interesse nel tratto da Áddis Abéba a Neghélli.

*Aeroporto di Áddis Abéba*, pag. 483. L'aereo punta verso il cono del M. Zuqualà, traversa l'Auás e segue la fossa dei Laghi Galla in direzione S. Si sorvola dapprima il L. Zuài, poi i L. Abáita e Langána, separati da un breve istmo, ai piedi dei boscosi M. degli Arussi; poi i L. Sciála e Auása, separati dal vulcanico M. Ciábbi. Km. 260 c. *Dalle Ávio*, pag. 559, a S di Dálle. A d. si scorge il lungo L. Margherita, infossato tra alte montagne; lo si lascia a d. per piegare verso SE nel bacino del Dáua Párma, poi sullo spartiacque tra il Dáua Párma e il Ganále Dória. Km. 460 c. *Neghélli*, pag. 597. Si continua in direzione SE tra Ganále e Dáua, su boscaglia via via più arida, e si raggiunge (km. 770 c.) *Dólo*, in magnifica posizione alla confluenza del Dáua nel Ganále, che ha ricevuto poco a N l'Uèb Géstro. Si segue il tortuoso Giúba fino a Lugh, poi si traversa, sempre con la prua a SE, la piana della Somália meridionale, quasi sempre coperta di boscaglia, solenne nella sua monotonia, ravvivata solo da qualche caratteristica montagnola (bur) e da radi centri abitati circondati da coltivazioni. Si sorvola Íscia Baidóa e Bur Ácaba, indi si incrocia l'Uébi Scébéli a valle di Afgòi e si scopre l'Oceano Indiano, sulla cui riva sono (km. 1200 c.) la bianca Mogadíscio e l'*Aeroporto E. Petrella*, all'estremità SE di *Mogadíscio*, pag. 569.

#### H. - DA ÁDDIS ABÉBA A DÍRE DÁUA E GIBÚTI.

Km. 637 in ore 4 c.; linea dell' «Ala Littoria», tutti i giorni meno il giov. fino a Díre Dáua; mart., merc., sab. e dom. fino a Gibúti; L. 600 fino a Díre Dáua, L. 1000 fino a Gibúti. Il tratto A. A.-Díre Dáua è percorso anche dalla linea dell'Impero, 4 corse per settimana.

*Aeroporto di Addis Abèba*, pag. 483. L'aereo punta attraverso l'altipiano pezzato di seminativi e punteggiato di abitati in direzione del M. Ierèr m. 3019, che si lascia a d., mentre a sin. si vede la grande strada per Dessiè divergere verso NE. La confluenza dei Torr. Ciolliè e Ghermamà, che si gettano in un unico profondo canalone formando il fiume che più a valle ha nome Cassàm, segna quasi la fine dell'altipiano. Il paesaggio cambia radicalm. aspetto; alle molli ondulazioni dell'altipiano subentra una zona montana, sconvolta, impressionante per i burroni brulli le valli profonde talora con notevoli cascate, le scarpate a picco, le cime ad amba e i ripiani coltivati con qualche abitato. A sin. domina il M. Ancóber m. 3603; a d., è un lembo d'altipiano privo di picchi elevati che scende dai 3200 m. alla V. dell'Auàsc. A c. 40-45 min. si sorvola la cima del M. Uasil m. 2073 e si disegna dinnanzi la V. dell'Auàsc, oltre la quale è la piana della Dancàlia Meridionale. In riva sin. dell'Auàsc si levano due coni vulcanici; a d., il Fantalè m. 1966, riconoscibile perchè contornato dalla ferrovia a S; a sin., il Dofàn m. 1226, che obbliga l'Auàsc a descrivere una grande curva ed è riconoscibile per i laghetti Li-hadù poco a SE del suo piede. Il verde cede a un uniforme colore giallo rossiccio, squallido e arso; il terreno è appena rotto da qualche torrente che scende all'Auàsc. Piegando a E, si abbandona la V. Cassàm e, a c. metà strada tra la capitale e Dìre Dáua, si varca la fossa del F. Auàsc, sempre ricco d'acqua, fiancheggiato da due fasce verdi di boschi e a tratti da paludi, forse una ventina di km. a valle del ponte della ferrovia. In riva d. il terreno si rialza a successive terrazze che salgono fino alle falde dei M. degli Arússi, che costituiscono l'orlo N dell'altipiano somalo. Sulla superficie in complesso pianeggiante, allineati da SO a NE, si ergono i gruppi di origine vulcanica dei M. Assabòt m. 2493, Fársis m. 1600 c. e Afdèm m. 2048. Sulla vetta dell'Assabòt, dalla parte che scende verso E, spiccano come punti bianchi tra il verde i fabbricati in un convento abissino. Oltrepassato l'Assabòt, si delinea la ferrovia, che segue press'a poco il limite fra la piana a boscaglia o deserta e una zona collinosa e amenissima rivestita di boschi fino ai M. Cercèr e Ahmàr, boscosi e coltivati. Il M. Fársis è costituito da picchi quasi isolati, poco cospicui. S'incrocia la ferrovia quasi normalm. sopra Magòn, riconoscibile per un piazzale bianco, sosta di autocarri. Afdèm, ai piedi del monte omonimo, è riconoscibile per una scritta presso la stazione. Si costeggiano poi i M. Ahmàr, navigando a c. 1500 m.; la ferrovia non è sempre visibile perchè incassata; la si ritrova a Gótà (scritta). Poi la rotta si svolge a S della ferrovia, che si rivede presso Erèr, riconoscibile per le sue coltivazioni a regolare scacchiera. In c. 15 min. di volo traversando una serie di vallette complicate, riferendosi alla ferrovia, si scende a, km. 361, *Dìre Dáua*, pag. 432.

L'aereo parte in direzione NE e prende rapidamente quota per evitare il caldo e gli effetti delle correnti ascendenti dal suolo che accompagnano fino a 2500 m.; il terreno è sabbioso e relativam. povero di vegetazione. Si delineano dinnanzi le due gobbe

del M. Gogóba m. 1500 c.; segue la deserta e sabbiosa pianura di Adigálla. A sin., la ferrovia diverge rettilinea; a d. la zona ondulata, ove passa la strada Dìre Dáua-Aíscia, non facilment. visibile, e oltre questa il gruppo dei M. Abdúllah-Condúdo, dietro cui è Haràr. A c. 35 min. da Dìre Dáua si sorvolano i M. Harr; di qui, con ottima visibilità, si può scorgere a NO il L. Abbè. La ferrovia, incassata in una valle, scompare, ma passati i M. Harr, si rivede, sempre a sin., convergere leggerm. verso la rotta. Si traversa la piana di Sarmàn; a sin. spiccano sul terreno di colore scuro macchie rossastre; a d. una serie di elevati picchi piramidali al confine con la Somália britannica. Si distingue la strada Dìre Dáua-Aíscia, poi leggerm. spostato a sin., Aíscia, il più grosso centro abitato lungo la ferrovia, riconoscibile, passando sulla verticale, per una scritta in lettere bianche sulla sabbia. Il terreno sulla d., pur rimanendo desertico, da pianeggiante si fa accidentato con colorazioni rossastre e nerastre. Si passa il confine con la Costa francese dei Somali, segnato da un uadi; si perde di vista la ferrovia, ma si distingue a sin. la valle nella quale si snoda. Si supera insensibilm. lo spartiacque tra il L. Abbè e l'Oceano Indiano e, lasciando a sin. il M. Búrra m. 1500, la vetta più alta tra Aíscia e Gibúti, si traversa la testata d'un uadi che sfocia in mare tra Zéila e Gibúti. Una massa montagnosa impedisce la vista a sin., N, verso il golfo di Tagiúra. Superata una dorsale, il terreno declina lentam. al mare; a d., a c. 15 km., esso da nero diviene giallo con netto trapasso, mentre si sorvola una zona di terreno tra nero e rosso, solcato da incassati uadi. Riappare la ferrovia, che corre ai piedi di alture che impediscono la vista verso il golfo di Tagiúra; dinanzi si scopre il mare e, frequentem. nella foschia, Gibúti con le sue bianche case e le saline. Km. 637 *Gibúti*, pag. 410.

#### I. - DA DÌRE DÁUA A GORRAHÈI E MOGADÍSCIO.

Km. 1009 in ore 7 c.; linea dell'«Ala Littoria», part. merc. e sab. (rit. mart. e ven.). Prezzi: da Dìre Dáua a Gorrahéi L. 450; da Dìre Dáua a Mogadíscio L. 920; da Asmára a Mogadíscio L. 2105; da A. A. a Mogadíscio L. 1435.

*Dìre Dáua*, pag. 432. Si prende subito quota per scavalcare la catena dei monti che chiudono a N la conca di Haràr, passando sopra l'altipiano intensam. coltivato, ove fanno specchio i Laghi Ciabetà, Adèlè e Aramáia. Si passa sulla verticale del L. Aramáia, poi si lascia a sin. il denso, pittoresco abitato di Haràr, sullo sfondo del gruppo Abdúllah-Condúdo, e si segue la V. Erèr, che scende in direzione SSE. Si vola poi sull'altipiano (1300-1500 m.), che lentam. declina alla piana somala, solcato dalle V. dei Torr. Erèr, Dacatà, Sulùl e Fafàn. Fino a 200 km. da Dìre Dáua, nessun paese di riferimento; il caratteristico profilo del M. Santailà spicca netto sulla piana di Dagahbùr. Si lascia questa località a c. 30 km. sulla sin. e si passa a c. 12 km. (a d.) da Dagamedò, riconoscibile per le sue quattro casette bianche, uniche nella zona. Sempre sulla monotona bosaglia dell'Ogadèn, ci si avvicina alla V. del Faf o Fafàn, ove si vedono la grande

strada e Gabredárre, riconoscibile per la scritta accanto alla strada e per il parallelepipedo bianco d'una costruzione del Genio. Nella piatta depressione del Faf,

km. 457, *Gorrahèi*, pag. 609, sulla d. del Faf; a c. 8 km. a S un monte con a sin. un monticciattolo caratteristico. Si sorvola per c. 50 km. un tavolato ondulato, in cui si incide la depressione ove si perde il Faf e dove passa la grande strada per Mogadiscio. Si è qui nel classico paesaggio somalo, piatto piano o falsopiano, monotono nel suo colore dal grigio sabbia al giallo bruciato in periodi di maggior siccità. A d. si va delineando la V. dell'Uébi Scebéli. A c. 180 km. da Gorrahèi si distingue Ferfèr (bel campo di fortuna); dopo altri 10 km. si plana su Bélet Uèn, in un'ansa dell'Uébi a forma di pera. Km. 700 *Bélet Uèn* pag. 608; si continua in direzione S, in paesaggio estremam. uniforme. Si lascia l'Uébi che si dirige a SSO e, dopo 70 km., si può identificare, nell'incrocio di numerose piste carovaniere, un gruppo di tucul, Búgda Acáble. Sorvolando la piana attraversata da piste ma senza riferimenti, a 240 km. da Gorrahèi e a c. 5 km. a E di Adalèi, si taglia la ferrovia che dal Villaggio Duca degli Abruzzi (a E, sull'Uébi) in tre spezzate, passando per Adalèi e Afgòi, conduce a Mogadiscio. 20 km. più avanti si attraversa il F. Uébi Scebéli all'altezza di Ghet Féghi e in pochi min. di volo si scopre la bianca Mogadiscio e si scende (km. 1009) all'*Aeroporto E. Petrella di Mogadiscio*, pag. 569, all'estremità SE della città.

#### L. - DA ASMÁRA A DESSIÈ E ÁDDIS ABÉBA.

Km. 775 in ore 5.30 c.; linea dell'Ala Littoria, part. merc., giov., dom., rit. lun., mart., ven. Prezzi: da Asmára a Dessiè L. 1100; da Asmára ad Áddis Abéba L. 1700.

La linea sorvola in direzione N-S la displuviale meridiana dell'altipiano etiopico, fra il bacino della Dancália a sin., E, e quelli del Tacazzè e del Nilo Azzurro a d., O. Si segue cioè press'a poco la strada Asmára-Áddis Abéba, tenendosi ora più verso la Dancália, ora più a O sull'altipiano. Percorso di vivissimo interesse per il paesaggio montano. Km. 520 *Dessiè, Aeroporto di Combolcìà*, pag. 403. Km. 775 *Áddis Abéba*, pag. 474.