

it.wikipedia.org

Ferrovia Mogadiscio-Villaggio Duca degli Abruzzi

Contributori ai progetti Wikimedia

7-9 minuti

Da Wikipedia, l'enciclopedia libera.

Mogadiscio-Villaggio Duca degli Abruzzi	
	
Stati attraversati	 Somalia
Inizio	Mogadiscio
Fine	Villaggio Duca degli Abruzzi
Attivazione	1924 (Mogadiscio-Afgoi) 1927 (Afgoi-Villaggio Duca degli Abruzzi)
Soppressione	1941

Precedenti gestori	Ferrovie Somale
Lunghezza	113 km
Scartamento	950 mm
Elettrificazione	no
Ferrovie	
Modifica dati su Wikidata · Manuale	

La **ferrovia Mogadiscio-Villaggio Duca degli Abruzzi** era una linea ferroviaria [somala](#) che ai tempi della [dominazione italiana](#) collegava la [capitale Mogadiscio](#) con la colonia agricola [Villaggio Duca degli Abruzzi](#)^[1].

Storia[[modifica](#) | [modifica wikitesto](#)]

La prima idea di una ferrovia che congiungesse [Eritrea](#) e Somalia nacque in seguito ad una convenzione stipulata nel [1906](#) tra Italia, Francia e Gran Bretagna per la costruzione di una ferrovia transetiopica^[2]. Si dovette però attendere il [1918](#) per lo studio di una linea tra Mogadiscio e il confine etiopico, di cui fu realizzato il progetto di massima per la tratta sino a [Baidoa](#). I lavori iniziarono nel [1924](#) grazie all'impulso dato da [Luigi Amedeo di Savoia-Aosta](#), Duca degli Abruzzi, la cui azienda agricola, in suo onore denominata [Villaggio Duca degli Abruzzi](#)^[3], necessitava di un collegamento con il porto di Mogadiscio; in quell'anno fu aperta la prima tratta sino ad [Afgoi](#), riprendendo il tracciato studiato nel 1918^[4].

L'ultimo tratto di ferrovia venne completato nel [1927](#). A fine [anni venti](#), a causa dello sviluppo del Villaggio Duca degli Abruzzi e di alcune deficienze di attrezzatura e di ordine organizzativo, si procedette con lavori di rifacimento della massicciata,

dell'armamento e al rinnovo dei rotabili^[5]. Negli **anni trenta** riprese piede il progetto di prolungamento dal bivio di **Adalei** fino al confine con l'**Etiopia** ma prima la **guerra d'Etiopia**, poi l'ingresso dell'**Italia** nella **seconda guerra mondiale**, ne fermarono la costruzione. Comunque nel 1935 fu creata una **ferrovia tipo Decauville** tra Villabruzzo e **Bulo Burti**^[6], nata originariamente per servire le aziende agricole attorno al Villaggio e prolungata verso il confine etiopico a cura dei reparti del Genio^[5].

Nel periodo **1929-1930** la ferrovia aveva trasportato 19 359 passeggeri e 43 467 tonnellate di merci con un introito di 1 591 527 £.

La ferrovia fu interamente smantellata nel **1941** dagli **inglesi**.

Il materiale rotabile ancora utilizzabile ed alcune locomotive a gasolio furono trasferiti nel **1942** in **Eritrea**, per utilizzarli sulla linea **Massaua-Asmara**.

Caratteristiche[[modifica](#) | [modifica wikitesto](#)]

La linea era a binario unico a scartamento 950 mm; si sviluppava per 113 km, il raggio minimo di curva era di 75 metri, la pendenza massima del 17 per mille^[7].

Percorso[[modifica](#) | [modifica wikitesto](#)]

Stazioni e fermate			
	0	Mogadiscio	0 m s.l.m.
	8	Km 8	
		Fiume Uebi Scebeli	
	18	Km 18	
	30	Afgoi	84 m s.l.m.

	48	Buslei	
	66	Bivio Adalei	
	92	Ghersale	
		Fiume Uebi Scebeli	
	113	Villaggio Duca degli Abruzzi	108 m s.l.m.

- La tratta iniziava dal porto di Mogadiscio (odierno porto vecchio), correva lungo viale del Littorio (odierno corso Somalia) e giungeva alla stazione di Mogadiscio (via Corni, odierna via Colombia); quindi proseguiva parallelamente alla costa attraversando le dune.

Traffico[[modifica](#) | [modifica wikitesto](#)]

Nel biennio 1929-1930 erano in orario una coppia di treni giornalieri per Afgoi e una o due coppie di treni settimanali per il Villaggio Duca degli Abruzzi, oltre ad una coppia di treni la domenica^[5].

Il traffico viaggiatori sulla linea era esiguo: una sola coppia di treni, senza categoria, viaggiava il lunedì, il mercoledì e il sabato, fermando in tutte le stazioni e fermate, eccetto che al km 8 ed impiegando per l'intero tragitto circa 3 ore e 45 minuti. In aggiunta, il martedì, il giovedì, il venerdì e la domenica una coppia di treni effettuava il percorso tra Mogadiscio e Afgoi. Giornalmente infine si utilizzava una coppia di treni tra la capitale e il "km 8"^[8].

Materiale ferroviario[[modifica](#) | [modifica wikitesto](#)]



Locomotiva gruppo R.301 del tipo utilizzato in Somalia

Per la costruzione della linea furono utilizzate due locomotive a vapore del gruppo [R.301](#) (unità 5 e 7) e due unità del gruppo R.300, queste ultime costruite dalle [Reggiane](#) e provenienti dalla Compagnia Mineraria della Nurra^[9]. Nel 1924 tali locomotive furono affiancate da tre locotender di costruzione [Porter](#) provenienti dalle saline di [Massaua](#)^[10].

Nel [1927](#) furono acquistate due locomotive Diesel [Brookville](#) a due assi, affiancate [due anni dopo](#) da due locomotive [Fiat-TIBB](#) tipo TL 150, sempre a due assi e motore a gasolio. Tali locomotive, assieme ad altri mezzi motori costruiti in loco con varie motorizzazioni ([SPA](#), [Citroën 5 HP](#), [Fiat 18 BL](#), [505](#) e [508](#)), permisero di migliorare il servizio^[11] tanto da eliminare la trazione a vapore: nel [1934](#) le locomotive R.300 e R.301 furono trasferite in Eritrea, mentre le "Porter" furono impiegate solo per i servizi di manovra nel porto di Mogadiscio^[12].

Il parco rotabili si completava con tre carrozze a carrelli di prima e terza classe, sei carri a sponde alte adattati a vetture di seconda classe, due carri cisterna e 124 carri merci di vario tipo (a sponde alte a due assi e a carrelli, carri chiusi e pianali^[12]).

Una locomotiva diesel Fiat-TIBB fu trasferita negli [anni quaranta](#) a [Massaua](#) dagli inglesi, come bottino di guerra assieme ad altro materiale rotabile^[12].

Note[[modifica](#) | [modifica wikitesto](#)]

- ↑ [Ferrovie nelle colonie italiane : Somalia \(pag. 9\)](#).
- ↑ Gatti, *op. cit.*, p. 10.
- ↑ La località era anche conosciuta comunemente come "Villaggio Abruzzi" o [Villabruzzo](#). Oggi (2011) è parte integrante della città di

Giohar.

- ⁴ ↑ Gatti, *op. cit.*, p. 126.
- ⁵ ↑ *Salta a: a b c* Gatti, *op. cit.*, p. 128.
- ⁶ ↑ A. Marra, *Trasporti e comunicazioni dell'Impero*, p. 155.
- ⁷ ↑ Gatti, *op. cit.*, p. 127.
- ⁸ ↑ *Pozzo*, p. 18, quadro 4.
- ⁹ ↑ Gatti, *op. cit.*, p. 130.
- ¹⁰ ↑ Gatti, *op. cit.*, p. 131.
- ¹¹ ↑ Gatti, *op. cit.*, p. 132.
- ¹² ↑ *Salta a: a b c* Gatti, *op. cit.*, p. 140.


Bibliografia[[modifica](#) | [modifica wiktesto](#)]

- Stefano Maggi, *Colonialismo e comunicazioni. Le strade ferrate nell'Africa Italiana (1887-1943)*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1996, *ISBN* *88-8114-416-6*.
- Del Boca, Angelo, *Una sconfitta dell'intelligenza. Italia e Somalia*, Laterza Editore. Bari, 1993.
- A. Marra, *Trasporti e comunicazioni dell'Impero*, Unione editoriale d'Italia. Roma, 1940.
- Paolo Tripodi, *The Colonial Legacy in Somalia*, St. Martin's P Inc. New York, 1999.
- Orario ferroviario generale Pozzo, *Ferrovie e linee automobilistiche coloniali*, quadro 4, del 1º agosto 1935.
- Giorgio Gatti, *Le ferrovie coloniali italiane*, *Edizioni G.R.A.F.*, Roma, 1975.

Voci correlate[[modifica](#) | [modifica wiktesto](#)]

- [Storia delle ferrovie coloniali italiane](#)
- [Somalia italiana](#)
- [Ferrovia Massaua-Asmara](#)
- [Villabruzzi](#)
- [Mogadiscio](#)
- [Italo-somali](#)
- [Luigi Amedeo di Savoia-Aosta](#)
- [Africa Orientale Italiana](#)

Altri progetti[[modifica](#) | [modifica wikitesto](#)]

-  [Wikimedia Commons](#) contiene immagini o altri file su [ferrovia Mogadiscio-Villaggio Duca degli Abruzzi](#)

