

Giuseppe Malagoli

## CENNI SUL SERVIZIO DELLE COLOMBAIE MILITARI

*La riedizione di questo articolo sui colombi viaggiatori trae spunto dalla collaborazione prestata all'accademico spagnolo Salvador Bofarull, che ha in corso la stesura di un testo su questo particolare mezzo di trasporto dei messaggi, da parte di un membro del Consiglio di direzione dell'Archivio, il quale ha provveduto anche ad alcune note di commento (contrassegnate dall'asterisco), nonché alle illustrazioni, tratte da cartoline d'epoca e dalla serie di figurine Liebig dedicata al tema. Il testo è ripreso tal quale, tranne la correzione di alcuni accenti e la numerazione delle note, resa progressiva.*

*L'articolo fu pubblicato nel lontano 1886 dall'allora tenente del genio Giuseppe Malagoli \*, che lo riprese poco tempo dopo, inserendolo in un suo più ampio lavoro dedicato all'argomento \*\*. In vari testi che abbiamo avuto occasione di consultare \*\*\*, l'Autore è ricordato come direttore della prima colombaia militare italiana, aperta ad Ancona nel 1876, nonché promotore di tale ramo della colombicoltura in Italia. Non disponiamo di altre notizie sul modenese Malagoli, tranne che egli, diventato capitano del genio e collocato a riposo per raggiunti limiti di età, nel 1894 si attivò per la fondazione della Società colombofila felsinea.*

---

\* In *Rivista d'Artiglieria e Genio*, numero di luglio-agosto, vol. III, 1886.

\*\* Giuseppe MALAGOLI, *I colombi*, Loescher, Torino, 1887, pp. 394.

\*\*\* Alessandro GHIGI, *Piccioni domestici e colombicoltura*, Ramo editoriale degli agricoltori, Roma, 1950; Paolo BONIZZI, *I colombi domestici e la colombicoltura*, a cura di Luigi e Sigfrido Ghidini, Hoepli, Milano, 1953<sup>7</sup>; Giovanni SAVORELLI, *Il colombo*, Hoepli, Milano, 1955<sup>2</sup>. Non siamo stati in grado, invece, di reperire copia dell'opuscolo di Enrico MELILLO, *Colombi viaggiatori*, Roma, 1902. Il riconoscimento dell'opera del Malagoli è testimoniato nel lavoro del Melillo stesso, *Ordinamenti postali e telegrafici degli antichi Stati italiani e del Regno d'Italia*, in corso di pubblicazione per parti ad iniziativa dell'Istituto di studi storici postali; il capitolo sul tema fa parte di un volume di prossima edizione.

I. L'istituzione in Italia del servizio delle colombaie militari che data da oltre 10 anni, non ha finora molto interessato il ceto militare, forse perché non è abbastanza conosciuta ed apprezzata l'utilità di un tal mezzo di comunicazione per mancanza di opportune pubblicazioni al riguardo. Ho pertanto creduto di qualche importanza esporre brevemente in che consista la corrispondenza aerea e l'utilità sua e d'indicare anche in qual modo sono presso di noi ordinate e funzionano le colombaie militari.

II. È noto come fin da tempi remotissimi l'uomo approfittando della facilità colla quale il colombo <sup>1</sup> sa adattarsi a' suoi voleri, non che dell'istintiva tendenza di far ritorno alla propria dimora, sentimento questo più o meno sviluppato a seconda delle razze, lo impiegò ai più svariati esercizi, fra cui al servizio di corrispondenza sia pei bisogni di guerra, che per quelli del commercio, come anche per quelli della vita privata, dei giuochi di borsa, ecc. <sup>2</sup>.

In seguito all'impiego dei colombi viaggiatori fatto nell'assedio di Parigi del 1870-71, molte potenze d'Europa impiantarono colombaie militari e tra esse prima fu la Germania, e poscia la Russia, l'Austria, l'Italia, la Francia, la Spagna, la Romania, ecc.

L'Inghilterra ed il Belgio non hanno colombaie militari, ma il governo di detti paesi incoraggia l'allevamento e l'addestramento dei colombi viaggiatori per poterli poi utilizzare in caso di guerra. Perciò nel Belgio esistono numerose società in tutte le città e persino nei paesi e villaggi. Soltanto ad Anversa si calcola che sianvi 200 mila colombi viaggiatori.

La Germania, l'Italia e la Francia oltre all'avere le colombaie militari incoraggiano anche l'allevamento privato dei colombi viaggiatori, per servirsene poi a scopo di guerra.

Dal giornale *Il colombo messaggero* che si pubblica ad Anover risulta infatti che il dipartimento generale della guerra in Germania concedeva nel corrente anno parecchie medaglie d'oro e d'argento ai colombicultori privati.

Il governo francese con la legge del 3 luglio 1877 stabilì che i colombi privati possano essere requisiti per i bisogni dello stato, al quale scopo ne ordinò il censimento per conoscere la quantità di colombi da potersi utilizzare in caso di bisogno <sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Il nome originario è *piccione*. Gli antichi sostituirono a questo il nome di *colombo* (VARRONE, *Agricoltura*, cap. III, libro 3°) per la predilezione che hanno i volatili di cui ci occupiamo, di abitare o di posarsi sul culmine delle case, delle torri, ecc. Ora dicesi piccione al colombo giovine.

<sup>2</sup> Chi bramasse prendere maggiori cognizioni in siffatta materia può consultare la *Storia naturale* del Buffon, la *Vita degli animali*, del Brechem, *Gli uccelli* del Figuiet, il *Dizionario di storia naturale* dell'Accademia di scienza di Francia, l'*Enciclopedia popolare*, ecc.

<sup>3</sup> V. *Rivista d'artiglieria e genio*, 1885, vol. IV, pag. 360.

Recentemente, sotto il ministro Campenon, venne impiantata una colombaia militare a Besançon da servire per le comunicazioni tra questa piazza ed i forti dei dintorni.

Il ministero della guerra italiano fin da qualche anno indietro incoraggiava i colombicoltori privati e nello scorso anno concedeva due medaglie d'oro alle società dei colombicoltori di Modena e Reggio Emilia, di cui una venne conferita al proprietario del 1° colombo giunto a Modena da Barletta, e l'altra a quello del 1° colombo giunto a Reggio Emilia da Exilles. In occasione di tali gare si fecero censimenti approssimativi dei colombi esistenti nelle dette città, dai quali risultò che nel 1885 a Modena esistevano circa 1300 colombi viaggiatori di cui 400 utilizzabili in caso di bisogno, ed a Reggio Emilia 700 con 300 pure utilizzabili.

Nello scorso anno anche in Parma si è costituita una società di colombicoltori composta di 30 e più membri, tendente allo scopo pel quale sono istituite quelle di Modena e Reggio, di fare cioè gare con premi.

È il 3° anno che la società di Modena riceve dal Governo un tale incoraggiamento, ed è da notarsi che in tutte e tre le gare annuali il primato fu riportato da colombi viaggiatori provenienti da colombaie militari, i quali erano stati venduti per esuberanza di numero.

III. In Italia presso il 12° reggimento artiglieria di stanza in Ancona venne impiantata nel 1876 una prima colombaia militare in via di esperimento.

In seguito ai buoni risultati ottenuti, venne impiantata un'altra colombaia nel 1879 in Bologna; poscia per i risultati ancor migliori ottenuti in un esperimento pratico fatto alle grandi manovre dell'anno 1882 di Foligno, il ministero della guerra ordinava che venisse tosto impiantata una completa rete di corrispondenza aerea per mezzo delle colombaie militari da servire sia per l'esercito che per la flotta, ed attualmente dodici colombaie militari collegate fra loro regolarmente funzionano nel Regno <sup>4</sup>.

L'esperimento sopra indicato si effettuò dal 1° al 14 settembre 1882 con un certo numero di colombi appartenenti alle colombaie militari di Bologna ed Ancona, sole allora esistenti.

La corrispondenza per la via aerea coi colombi di Bologna venne eseguita tra il

---

<sup>4</sup> Altre due colombaie sono state testé impiantate nei presidi d'Africa l'una a Massaua e l'altra ad Assab. Scopo principale di questo impianto è di poter inviare con celerità da Massaua ad Assab e viceversa i dispacci che oggi Massaua spedisce e riceve per mezzo di navi. Allorché le anzidette colombaie funzioneranno, i dispacci verranno invece portati da Massaua ad Assab e viceversa, per mezzo dei colombi e da quest'ultima piazza all'isola di Perim e viceversa, per mezzo delle piccole navi che normalmente colà stazionano.

comando della 1ª divisione del 2° corpo d'armata di manovra nell'Umbria ed il comando della divisione militare territoriale di Bologna. La distanza tra i due comandi misurata in linea retta oscillava dai 205 ai 220 km, secondo le posizioni che la divisione di manovra andava prendendo nel manovrare.

La colombaia militare di Bologna inviò alle grandi manovre 42 colombi, e tutti, meno uno, giunsero a Bologna nel tempo di cui in appresso:

|   |                       | Velocità oraria media<br>in linea retta |       |
|---|-----------------------|---|-------|
| Impiegando ore: da                        | 2,55' a 3,30' colombi | N. 12                                   | 64 km |
| " "                                       | 3,55' a 4             | 10                                      | 56 "  |
| " "                                       | 4,5' a 5              | 14                                      | 49 "  |
| " "                                       | 5,15' a 5,20'         | 2                                       | 39 "  |
| " "                                       | 7,45                  | 1                                       | 29 "  |
| Giunti a Bologna il mattino dopo lanciati |                       | 2                                       |       |
| Non giunti alla colombaia                 |                       | 1                                       |       |
| Totale uguale                             |                       | N. 42                                   |       |

La corrispondenza però venne giornalmente recapitata dal viaggiatore primo giunto alla colombaia nel limite di tempo sottosegnato:

|   |  | Velocità oraria media<br>in linea retta |       |
|---|--|---|-------|
| In ore 2,55' il 12 settembre                          |  |   | 73 km |
| In ore 3' a 3,30' nei giorni 1, 4, 13 e 14 settembre  |  |   | 65 "  |
| In ore 3,35' a 4' nei giorni 2, 3, 6, 8, 11 settembre |  |   | 56 "  |
| In ore 4,5' a 5' nei giorni 5, 7, 9, 10 settembre     |  |   | 48 "  |

Tutti i viaggiatori partivano muniti di un dispaccio<sup>5</sup> e ad alcuni ne vennero applicati due. Ogni giorno, qualunque fosse lo stato atmosferico del cielo, vennero effettuate le spedizioni ed anzi si ebbero molti giorni di pioggia e nebbia, ma i viaggiato-

<sup>5</sup> I dispacci si scrivono su di una striscia di carta di seta, che arrotolata in forma cilindrica s'introduce in un pezzetto di tubo di penna d'oca o di tacchino, chiudendo l'estremità con cera. Poscia mediante fili di refe che traversano il tubetto nelle due estremità si assicura ad una penna della coda. Un dispaccio del peso di mezzo grammo compreso il tubetto ecc., scrivendo minutamente, può contenere fino a 12 pagine di scritto su carta formato protocollo. I dispacci si compilano con cifrario segreto, perché, cadendo in mano al nemico, non ne possa comprendere il contenuto.

ri raggiunsero sempre la loro destinazione e con velocità non inferiore a quella raggiunta nei giorni di buon tempo.

Ogni spedizione giornaliera di dispacci si effettuò con tre soli colombi, portanti ognuno lo stesso dispaccio, ed inoltre il giorno 13 settembre la spedizione si fece con un solo colombo, il quale giunse a Bologna da Foligno in ore 3,10'. Altri nove viaggiatori furono pure lanciati isolatamente e tutti giunsero ugualmente alla loro colombaia.

Coi colombi della colombaia militare di Ancona in numero di circa 40, la corrispondenza ebbe luogo fra il comando della 2<sup>a</sup> divisione del 1° corpo d'armata di manovra e la divisione militare territoriale di detta città, che distavano tra loro in linea retta di circa 100 km. Il risultato fu buono quanto quello sopra accennato, poiché tutti i colombi, meno due, giunsero a destinazione e con una velocità oraria di qualche po' superiore a quella di Bologna, stante la minor distanza che i viaggiatori dovevano percorrere per recapitare a destinazione la corrispondenza di cui erano portatori.

IV. Un altro pratico esperimento, e di maggiore importanza, perché nuovo, venne fatto tra l'isola della Maddalena e Roma e viceversa nell'anno scorso.

Il giorno 25 luglio si eseguì lo scambio dei colombi viaggiatori tra le due colombaie esistenti nelle sopra indicate piazze e nel giorno 29 dello stesso mese si cominciarono le spedizioni dei dispacci dalla Maddalena a Roma, che proseguirono senza interruzione sino al 3 agosto. Il 4 si sospesero allo scopo di poterne fare anche in giornate di cattivo tempo e per aumentare anche le giornate di assenza dei colombi dalla loro dimora nativa <sup>6</sup>. Il giorno 18, essendo avvenuti sensibili perturbamenti atmosferici le spedizioni furono riprese e si proseguirono ad intervalli in giorni piovosi e burrascosi, sino al 24 dello stesso mese, giorno in cui ebbero termine, essendo esauriti i 48 colombi inviati alla Maddalena.

Per ciò che riguarda i particolari delle spedizioni si osservarono le norme tenute negli esperimenti fatti alle grandi manovre dell'anno 1882, solo che in luogo di fare ciascuna spedizione con tre colombi, venne eseguita con quattro, nella considerazione della maggior distanza e delle difficoltà che il viaggiatore doveva superare per raggiungere la sua meta; e si fu per queste stesse ragioni che nei giorni in cui lo stato atmosferico del cielo era meno favorevole al volo dei viaggiatori che il numero dei piccioni da spedirsi in ciascuna volta si portò a 5 ed anche a 6.

---

<sup>6</sup> È noto che i colombi viaggiatori di razza belga (di cui esclusivamente sono popolate le colombaie militari del regno, perché riconosciuti migliori) si conservano fedeli e ritornano normalmente alla loro dimora anche dopo parecchi mesi di assenza ed alcuni anche dopo qualche anno, specialmente se, come si usa, durante l'assenza si tengano divisi per sesso e si maltrattano spaventandoli con un cencio, o con rumori o detonazioni.

*Serie di 6 figurine Liebig, edite nel 1902: il piccione viaggiatore.*

Il tratto di mare che separa l'isola della Maddalena dal continente è di 240 km in linea retta e la distanza complessiva dall'isola della Maddalena a Roma è di 270 km. Tale distanza venne percorsa dai corrieri alati con una velocità oraria di 45 km in media, e giunsero a Roma in ragione superiore ai 2/3 dei colombi lanciati.

I dispacci vennero recapitati <sup>7</sup> dalla Maddalena a Roma:

|         |       |                                    |
|---------|-------|------------------------------------|
| In ore: | 4,50' | il 30 luglio.                      |
| "       | 5 a 6 | il 29 e 31 luglio e 1 e 24 agosto. |
| "       | 6,5'  | il 3 agosto.                       |
| "       | 6,50' | il 23 "                            |
| "       | 8,18' | il 18 "                            |

Nella lanciata del 2 agosto avvenne che i viaggiatori sciolti alla Maddalena alle ore 5,25' ant. giunsero a Roma il mattino dopo alle ore 8,32. Ad eccezione quindi di questa lanciata in cui i colombi tardarono, probabilmente per aver deviato dalla giusta direzione, mentre traversavano il mare, in tutti gli altri giorni in cui si effettuavano le spedizioni si ebbero risultati ottimi, non ostante il gran caldo ed il lungo tragitto attraverso il mare.

Cade qui acconcio il notare, giacché trattasi di esperimenti fatti sul mare, che la colombaia militare di Cagliari destinata pel servizio di esplorazione sul mare, ha lanciato i suoi messaggeri a scopo di esercitazione sin dalla distanza di 450 km sulla linea di Napoli, vale a dire a soli 20 km da questa città, e tali volatili eseguirono la traversata sul mare sino a Cagliari in ore 9.

Tali brillanti risultati ottenuti in questi primi esperimenti fatti sul mare a grandi distanze con viaggiatori delle colombaie militari, non sono stati fino ad ora raggiunti da altre colombaie italiane, e, per quanto si sappia, neppure all'estero <sup>8</sup>. Dai risultati medesimi poi si ha fondata ragione di ritenere poter essere assicurata in caso di guerra la corrispondenza tra le isole ed il continente e poter così sostituire i cavi telegrafici sottomarini che venissero interrotti, come anche di poter impiantare un servizio di corrispondenza tra le navi in alto mare ed il continente o le isole, assicurando così maggiormente la difesa delle coste.

Ognuno comprenderà facilmente di quanta importanza sia un tale servizio di cor-

---

<sup>7</sup> Avvenne più volte che giungessero a Roma i colombi prima del telegramma che dalla Maddalena s'inviava alla capitale per avvisare delle spedizioni fatte.

<sup>8</sup> Nel Belgio ove gli amatori di un tal genere di sport fanno eseguire ogni anno ai loro colombi viaggi sul continente europeo sin dalla distanza di 1.200 a 1.300 km, in mare non hanno fatto che traversate dall'Inghilterra al Belgio medesimo; le quali si riducono a ben pochi chilometri se il colombo in luogo di prendere la linea retta (che sarà di circa 100 km di mare) si dirige verso il passo di Calais per raggiungere il continente.

rispondenza, poiché per esso sarà possibile ricevere ogni giorno, ogni momento, ed in breve tempo per mezzo delle navi da guerra che trovansi in alto mare e dalla distanza di 400 km dalla spiaggia, notizie sugli avvenimenti che si compiono in alto mare, nonché sulle mosse e forza della flotta nemica.

I colombi della Maddalena inviati a Roma e lanciati nell'epoca suddetta, giunsero alla Maddalena medesima in ragione di 2/5. Questo risultato, inferiore a quello ottenuto dalla colombaia militare di Roma, deve attribuire al fatto che i colombi viaggiatori della Maddalena non poterono essere in precedenza sufficientemente addestrati a percorrere l'intero tragitto <sup>9</sup>. Dai pochi giunti a destinazione, sebbene non abbastanza addestrati, si è però potuto constatare che il Colombo viaggiatore possiede grandissima facoltà istintiva d'orientamento e moltissimo attaccamento alla sua colombaia, e, diciamo pure, immenso coraggio, per non esitare a staccarsi dalla terra lanciandosi sulle acque per raggiungere un piccolo tratto di terra che non vede <sup>10</sup>.

V. L'esperimento infine a maggior distanza fatto da colombi delle colombaie militari <sup>11</sup> fu eseguito il 3 giugno 1884 da Torino ad Ancona, distanza di 500 km in linea retta. Tale tragitto venne percorso in ore 10,3 non ostante la pioggia continua di quel giorno, caduta su quasi tutta la linea da essi percorsa.

All'esposizione generale italiana di Torino dell'anno 1884, pei buoni risultati ottenuti nel suddetto esperimento nonché per la bellezza dei colombi esposti. ecc., fu dalla Giuria assegnato al Ministero della guerra il *Diploma d'onore*.

VI. Oltre alle esperienze avanti accennate si sono fatti presso le colombaie militari esperimenti pratici di ogni specie per assicurarsi del recapito dei dispacci in circostanze anormali, come sarebbero: in giorni di pioggia, di nebbia, di neve, di vento sfavorevole al volo dei viaggiatori, ecc., come anche di traversate di alte catene montuose e persino delle Alpi.

Tali esperimenti pratici diedero per risultato costante che i colombi possono normalmente prestare un servizio sicuro di corrispondenza aerea in ogni circostanza, meno però quando il suolo è coperto di neve, perché in tal caso il viaggiatore non

---

<sup>9</sup> È noto che per abituare i colombi a far ritorno da una certa distanza bisogna addestrarli a tappe progressive, trasportandoli sulle ferrovie, sul mare, ecc.

<sup>10</sup> Per vedere la Maddalena da Roma occorrerebbe che il viaggiatore si elevasse all'altezza di circa 6.500 m, mentre sappiamo che il Colombo portato all'altezza di 4.000 m perde la facoltà di volare e lanciato cade come corpo morto.

<sup>11</sup> Come si è accennato, il Colombo viaggiatore di razza belga fa ritorno da distanze superiori a 1.000 km, ma le colombaie militari del Regno, sia per ragioni strategiche, che per essere più sicuri del recapito della corrispondenza, vennero collocate nelle diverse piazze a distanze non superiori ai 250 km.

ritorna, che da piccole distanze <sup>12</sup>. Anche quando il freddo è intenso avvengono perdite maggiori nei viaggiatori, ma il servizio viene assicurato coll'inviare un maggior numero di colombi portatori dello stesso dispaccio.

La velocità risultò in media dai 50 ai 60 km all'ora calcolati in linea retta.

VII. Il servizio delle colombaie militari è affidato alle direzioni del genio le quali fanno tutte capo per questo ramo di servizio al comando territoriale del genio di Roma che ne ha la superiore direzione.

A ciascuna colombaia è adetto un sott'ufficiale colombicoltore <sup>13</sup> pratico della materia ed un inserviente.

I colombi sono tutti matricolati e tenuti a ruolo come si usa pei cavalli di truppa.

La R. marina concorre coi suoi mezzi di trasporto all'addestramento dei colombi destinati alle traversate marittime.

Ciascuna delle 12 colombaie ha tanti gruppi di uno stabilito numero di viaggiatori già addestrati, quanti sono i punti coi quali ciascuna colombaia deve essere in corrispondenza. Questi gruppi di viaggiatori vengono esercitati tutto l'anno a viaggiare sulla stessa linea, meno però nel momento in cui annualmente s'incomincia l'allevamento, e fintantoché abbiano allevati i loro figli della 2<sup>a</sup> e qualche volta della 3<sup>a</sup> covata annuale, a seconda del numero dei giovani piccioni occorrenti per rifornire i gruppi di adulti. Nella buona stagione poi questi gruppi vengono esercitati fino alla meta stabilita per ciascuno di essi, ed anche oltre la meta medesima divergendo inoltre lateralmente dai punti di collegamento, in modo che una colombaia che abbia tre o quattro gruppi di viaggiatori così addestrati a far ritorno da diverse direzioni, può ricevere con maggior sicurezza per mezzo di essi notizie da qualsiasi punto, qualora si dovesse, come si vedrà in seguito, mandare colombi presso corpi di truppa mobilitati <sup>14</sup>.

Nella stagione invernale invece, le colombaie situate in luoghi freddi esercitano

---

<sup>12</sup> Si è osservato che lasciando i colombi in momenti di temporalità, essi dopo di aver fatto un po' di strada, si fermano, e riprendono il loro cammino tosto dopo cessato il tempo burrascoso.

<sup>13</sup> I sott'ufficiali colombicoltori vengono scelti nelle diverse armi, fra quelli che conoscono la colombicoltura e per essere nominati a tale impiego devono aver frequentato con buon esito un corso di colombicoltura teorico-pratico presso la colombaia militare normale, di Roma.

<sup>14</sup> È noto che anche cambiando direzione, portando p. es. colombi appartenenti alla colombaia di Roma che siano stati addestrati a far ritorno dall'isola Maddalena, portandoli, dico, a Falconara, fanno ugualmente ritorno a Roma. Cito questo fatto perché un tale esperimento, oltre a tanti altri fatti antecedentemente, venne eseguito dalla colombaia di Roma il 20 agosto 1885 con 9 colombi che avevano sempre viaggiato sulla direzione dell'isola Maddalena. I 9 colombi inviati a Falconara appena lanciati da colà presero subito senza esitare la direzione di Roma, e ne giunsero 4 nello stesso giorno, 2 il successivo ed un altro 40 giorni dopo quantunque gli fossero state tagliate le remiganti.

i loro viaggiatori soltanto a piccole distanze, mentre che le colombaie situate nell'Italia meridionale li esercitano a grandi distanze anche nell'inverno.

Le disposizioni sopra indicate sono osservate nei tempi normali allo scopo di avere per il massimo lasso di tempo possibile, i colombi pronti da un giorno all'altro a prestar servizio. Però quando fosse necessario un servizio di corrispondenza aerea, nel periodo di tempo in cui come sopra è detto i colombi non si fanno viaggiare, allora in 12 giorni circa, si possono addestrare d'urgenza i viaggiatori di tutte le colombaie fino alla meta predestinata od a quell'altro punto che potesse occorrere, ed in questo modo si ottiene che i colombi possono essere istruiti per qualsiasi eventualità di guerra, nel mentre l'esercito compie la sua mobilitazione.

VIII. I locali delle colombaie militari del regno che hanno due o più gruppi di colombi viaggianti <sup>15</sup>, s'intende, su diverse direzioni, sono costruiti secondo un tipo speciale per mezzo del quale si ottiene che tutti i colombi di una colombaia tanto vecchi che giovani possano contemporaneamente e giornalmente uscire a volontà all'aperto senza che nel rientrare cambino alloggi; senza cioè si confondino i colombi di un gruppo con quelli dell'altro, cosa questa che facilita assai tutto l'andamento e sorveglianza della colombaia <sup>16</sup>. Tale tipo di colombaia inoltre, è fatto in modo che nel caso in cui si manifestassero malattie ipizootiche, la colombaia stessa si può dividere in tre parti o divisioni <sup>17</sup>.

Le finestre poi della colombaia sono munite di una gabbia-trappola nella quale si possono far rimanere imprigionati i colombi allorquando giungono alla colombaia muniti di dispaccio, prima che i medesimi vadano a confondersi cogli altri esistenti nell'interno della colombaia medesima. A tale gabbia-trappola in caso di servizio può applicarsi un congegno che fa suonare un campanello elettrico, per tutto il tempo che il Colombo rimane rinchiuso nella trappola, cioè fintantoché il colombicultore, avvertito dal campanello, vada ad impadronirsene ed a ritirare il dispaccio di cui era portatore.

Anche le altre suppellettili della colombaia per la nidificazione dei colombi, per

---

<sup>15</sup> Le colombaie sono costruite su edificii militari già esistenti. Quei di un sol gruppo non sono costruiti secondo il tipo normale poiché, per un piccolo numero di colombi, non occorre tale forma speciale.

<sup>16</sup> Ho vedute all'estero colombaie che per non avere locali razionalmente disposti, sono costrette di dare libera uscita ai colombi soltanto ad uno scompartimento o due per volta e di tenere rinchiusi gli altri, per evitare che si confondano i colombi di uno scompartimento con quelli di un altro. In tal modo i colombi godono della libertà d'uscita soltanto una volta ogni 3 o 4 giorni, inconveniente questo assai sensibile per colombi di alto volo o destinati a percorrere grandi distanze.

<sup>17</sup> Questo tipo di colombaia, da me ideato, fa parte dell'Istruzione sulle colombaie militari pubblicata ai primi del corrente mese.

l'allestimento dei dispacci, pei trasporti od altro, sono costruiti su modelli speciali perfezionati.

IX. La corrispondenza con colombi è in massima destinata a surrogare i mezzi ordinari che venissero interrotti dal nemico durante la guerra.

Le colombaie militari possono quindi servire per mettere in corrispondenza:

1° Le piazze forti fra loro in caso d'assedio,

2° Le isole col continente e viceversa,

3° Le truppe mobilitate con le piazze forti assediate,

4° L'armata e gli esploratori di mare e gli areonauti col continente e colle isole.

Tal mezzo di corrispondenza può inoltre essere applicato:

5° Nel servizio di esplorazione in terra ferma,

6° Nelle corrispondenze tra le unità alpine ed i forti di sbarramento,

7° Per surrogare le linee telegrafiche che, per essere esposte al nemico, venissero dal medesimo interrotte,

8° Per concorrere infine a tutti quei servizi in guerra, che, secondo le circostanze, possono rendere utile l'applicazione della corrispondenza di cui si tratta.

Come è noto il servizio di corrispondenza aerea si ottiene per mezzo dell'istinto che i colombi hanno di far ritorno alla loro dimora. Volendo ad esempio mettere in comunicazione fra loro due piazze o tutte le dodici piazze ove esiste la colombaia militare, occorre che le piazze medesime si scambino vicendevolmente i viaggiatori<sup>18</sup>. Effettuato lo scambio ciascuna colombaia invia la corrispondenza alle altre piazze dando la libertà ai viaggiatori appartenenti alle colombaie della piazza colla quale si vuole corrispondere. Nei servizi di corrispondenza invece indicati ai numeri 3, 4, 5 e 6 non è possibile che la sola corrispondenza dall'esercito mobile e dalla flotta alle piazze ove esistono le colombaie, ma non mai da queste e quelli, perché non è dato poter addestrare colombi in località instabili e mobili, quali appunto sono le navi e le posizioni in cui si compiono eventuali azioni di guerra.

Nel servizio di esplorazione in mare si provvedono le navi a ciò destinate del necessario numero di colombi appartenenti alle colombaie che si trovano meno distanti. La flotta ad esempio destinata a percorrere l'Adriatico si provvederà degli occorrenti viaggiatori delle colombaie di Venezia, Bologna, Ancona, Taranto ecc. Volendo poi dal mare trasmettere notizie al continente, queste s'inviano per mezzo dei colombi appartenenti alla colombaia meno distante dal punto ove trovasi la nave al momento in cui si vuole fare la spedizione dei colombi.

---

<sup>18</sup> Lo scambio accennato si effettua quando se ne presenta il bisogno e se occorre anche molto tempo prima, perché come si è detto, il colombo fa ritorno alla sua dimora dopo mesi ed anche anni di assenza.

*Due cartoline illustrate d'argomento colombofilo. La prima fa parte di una serie edita nel 1901 in occasione di un'esposizione nazionale di animali, patrocinata dal Corriere della sera; la seconda, invece, fu stampata dopo la conquista della Libia ed illustra allo stesso tempo tre diversi sistemi di comunicazione: posta, colombi viaggiatori, radio.*

In modo analogo si procede per la corrispondenza degli areostati colle diverse piazze, soltanto che non potendosi sapere su quale direzione essi possono venire trasportati dalle correnti aeree, si potranno munire di colombi di due, tre o più colombaie poste a varie distanze dal luogo dell'ascensione del pallone.

Le truppe mobilitate possono corrispondere colle fortezze assediate per mezzo dei colombi appartenenti alle fortezze medesime; però queste, in talune circostanze, potranno corrispondere colle truppe mediante colombi appartenenti a fortezze non assediate.

In caso d'invasione si può impiantare un servizio d'informazioni sulle mosse ed operazioni dell'avversario affidando un certo numero di colombi ad appositi agenti di fiducia, i quali rimanendo nel territorio occupato dal nemico possono essere in grado di adempiere tale importante servizio.

Cade qui acconcio il riportare un esempio citato dal colonnello Lodi in una conferenza di presidio, che tenne alcuni anni or sono in Piacenza allo scopo di propugnare il maggior sviluppo delle colombaie militari esistenti.

Supponiamo invaso il Piemonte. L'alta valle del Po, le due Dore in mano nemica. Torino occupata. Probabilmente l'esercito della difesa prenderà le alture di Monferrato, Alessandria tenderà allo stretto di Stradella, si varrà del Ticino come ostacoli all'invasione. Ma con quali mezzi potrà avere notizie delle mosse nemiche? Moverà questi alla destra o sinistra del Po? Accennerà direttamente per la via più breve sopra Milano? Formerà egli un esercito d'osservazione ed uno d'occupazione? ecc. ecc. Voi vedete che il nostro ufficio d'informazioni si troverà a ben dura prova; avrà ben ordini e domande a cui rispondere! Uomini intrepidi, patrioti distinti cercheranno di farci pervenire notizie del nemico, ma vedete con quali pericoli per la vita dei messaggeri con quali difficoltà per oltrepassare le linee nemiche con quale lentezza per attendere i momenti opportuni?

Ora invece, se fosse stato già iniziato un servizio di esplorazioni, inviando preventivamente nelle zone occupate e tenendo quindi nascosti nelle città, castelli, villaggi ecc., colombi delle colombaie militari ed all'occorrenza anche dei privati esistenti in Alessandria, Piacenza, Bologna, Ancona, Verona, Venezia ecc., facilmente si scorge come gli individui preposti alle corrispondenze segrete troverebbero un mezzo più sicuro e non pericoloso per la loro vita per far giungere a noi importanti notizie relative alle mosse, alla forza del nemico e simili.

X. Alcuni dei servizi dianzi accennati, quando la distanza non sia grande, possono essere disimpegnati mediante viaggi di andata e ritorno, abituando per es. i colombi che procreano a Bologna a recarsi a bere e mangiare in altra colombaia a Mantova, ed a ritornare a Bologna subito dopo aver mangiato e bevuto. Con buon esito furono fatti esperimenti sino alla distanza di 35 km, ma si ritiene che pel breve tempo che il colombo impiega a percorrere lunghi tragitti, si possano ottenere detti servizi da distanze maggiori. Dette esperienze trovano una conferma nel fatto che il colombo che vive in istato selvaggio si reca di propria volontà a distanze di oltre 100 km per

nutrirsi, od alla spiaggia del mare per cibarsi di sostanze saline delle quali esso ha bisogno ed al tempo stesso è ghiotto.

Con questo sistema di ammaestramento basterebbe anche uno o due paia di colombi per ottenere un buon servizio di corrispondenza tra due punti non molto distanti tra loro. Questo metodo potrebbe applicarsi con molta facilità per la corrispondenza tra i diversi forti di una stessa piazza.

XI. Dall'esposto emerge di quanto vantaggio possa essere in guerra l'impiego di questi volatili pel servizio di corrispondenza tanto che fino a quando la scienza non avrà sciolto l'arduo problema della direzione dei palloni areostatici, non potrà ottenersi altra corrispondenza celere e sicura a grandi distanze colle piazze forti assediate ed in altre contingenze, tranne che per mezzo dei colombi. Inoltre anche dopo sciolto il problema della direzione dei globi areostatici il servizio di corrispondenza con essi probabilmente non potrà farsi con quella celerità, facilità e poca spesa <sup>19</sup> che si può ottenere con colombi viaggiatori.

Il servizio di corrispondenza con colombi viaggiatori, sussidiato dalla telegrafia ottica, da quella semaforica, nonché dai palloni areostatici <sup>20</sup> (quest'ultimi nel caso in cui pel prolungamento dell'assedio fossero esauriti i viaggiatori, offrono il mezzo di poter riportare all'esterno quelli già ritornati nella piazza assediata) assicura all'esercito un mezzo di corrispondenza per poter far fronte in ogni eventualità.

Sarebbe pertanto desiderabile che anche il ministero di agricoltura, industria e commercio, oltre quello della guerra, incoraggiasse con premi l'allevamento ed addestramento dei colombi viaggiatori dei privati, poiché tali incoraggiamenti oltre di estendere nel regno un dilettevole *sport* che si potrebbe all'occorrenza applicare a vantaggio dell'esercito, *sport* che nel Belgio implica un movimento di alcuni milioni nel commercio interno e di molte migliaia di lire di esportazione, porterebbe un sensibile aumento sul nostro mercato di cibi azotati a buon prezzo, con vantaggio della nostra popolazione.

---

<sup>19</sup> Nell'anno 1885 la spesa totale pel funzionamento delle dodici colombaie militari del regno fu di lire 12091,64 cioè circa lire 1000 per ogni colombaia. Il funzionamento invece del numero occorrente di areostati per servizio di corrispondenza, qualora come si è detto venisse sciolto il problema di cui sopra, implicherebbe una spesa assai rilevante, perché come è noto, le ascensioni che si devono fare continuamente per esperienze e per l'istruzione del personale, costano ognuna quasi la somma che occorre in un anno per una colombaia militare.

<sup>20</sup> In un'ascensione libera fatta a Roma nello scorso estate dal forte Tiburtino vennero lanciati alcuni colombi dall'altezza di 2590 m verso Valmontone. Appena lanciati dal pallone, i colombi descrivendo grandi circoli si abbassarono velocemente e poscia si diressero verso Roma ove giunsero impiegando un'ora e 23'. Uno dei messaggeri era munito di dispaccio portante le notizie relative all'aereo cammino del pallone.

*Cartolina francese d'inizio secolo. Gli osservatori aerei portano con sé una cassetta di piccioni viaggiatori per l'inoltro celere di comunicazioni, in aggiunta all'uso del telefono.*

XII. Chiudesi questa breve esposizione di fatti coll'accennare all'utilità pratica che si potrebbe ottenere applicando il colombo viaggiatore nel servizio di corrispondenza in Africa\*.

---

\* Il riferimento all'Africa, che chiude l'articolo di Malagoli, è da inquadrare nello spirito del momento in cui fu scritto, poco dopo il Congresso di Berlino, col quale le grandi potenze si erano accordate per la spartizione del mondo. Anche in Italia si era destato un certo fervore per le imprese coloniali, partico-

È avvenuto che esploratori nell'interno dell'Africa si son creduti uccisi dagli indigeni di quelle inospitali e selvagge regioni per non aver potuto dar notizie di loro.

Alcuni viaggiatori inoltre, il Bianchi p. es. e suoi compagni, vennero uccisi dagli indigeni, e ciò non si seppe che alcuni mesi dopo, come anche per mancanza di precedenti notizie, non si poté conoscere che tardi il luogo ove il massacro era stato consumato \*\*.

Tali inconvenienti parmi si potrebbero in gran parte ovviare coll'impianto di qualche piccola stazione di colombi viaggiatori e servirsi di essi per ricevere notizie dagli esploratori, anche soltanto dalla distanza da cui i volatili possono facilmente far ritorno alla loro stazione in una sola giornata (400 o 600 km in. linea retta) qualora i colombi per far ritorno alla stazione medesima dovessero percorrere lande incolte ove i volatili non possono alimentarsi per poter sostenere viaggi di più giorni, ed a maggiori distanze negli altri casi.

Quanto precede dovrebbe essere studiato per ogni singola spedizione, perché non in tutte si potrebbe applicare un tal mezzo di corrispondenza essendo che occorrono

larmente in alcuni ambienti, che si illudevano di potersi facilmente accodare a Gran Bretagna e Francia nello stabilire occupazioni, protettorati e colonie in Africa Orientale. Dopo la prima installazione ad Assab (25 dicembre 1879) e l'occupazione di Massaua (5 febbraio 1885), nel 1886 era in atto una confusa penetrazione in territorio abissino, che avrebbe portato in breve al grave scontro di Dogali (26 gennaio 1887), con l'annientamento della colonna dei "500" del col. De Cristoforis ad opera delle truppe di ras Alula, che governava la provincia dell'Hamasen per conto dell'imperatore etiopico Giovanni IV. Solo in seguito a questo doloroso evento fu decisa ed attuata la posa di un cavo sottomarino che collegasse Massaua ed Assab con la stazione telegrafica inglese all'isolotto di Perim. L'idea di servirsi di colombi per comunicazioni rapide tra i due presidi e con l'interno, di cui alla nota 4 dell'articolo di Malagoli, fu in effetti perseguita concretamente, ma senza esito positivo. Ecco quanto si legge in proposito su una relazione manoscritta del 5 febbraio 1888, custodita presso l'Archivio dell'Ufficio storico dello SME, intitolata "I nostri presidi del Mar Rosso al 1° Dicembre 1887": *Piccioni viaggiatori. Vi è un colombaio di 270 piccioni a Massaua nel forte Ras Mudur. Non sono finora stati utilizzati; si fece solo qualche volata fra Arkiko e Massaua e fra Massaua e Monkullo e si constatò che il percorso si compie in 8 minuti. Si tentò la corrispondenza anche con Assab ma non riuscì perché occorrerebbero stazioni intermedie per ammaestrare successivamente i piccioni. I numerosi uccelli di rapina, specialmente i falchi, fanno una caccia spietata ai piccioni. Da Assab si fece qualche corrispondenza con Beilul, ma alcuni piccioni non ritornarono. Quando spira il Monzone il piccione non può volare né col vento contrario, né col favorevole.*

\*\* Malagoli si riferisce all'eccidio di Gustavo Bianchi, Gherardo Monari e Cesare Diana, avvenuto i primi giorni dell'ottobre 1884 ad opera di un gruppo di dancali, che pose termine al tentativo di stabilire un collegamento commerciale fra il Tigrè e Assab per una via che era stata fortemente sconsigliata dall'imperatore Giovanni. La morte dei tre avventurosi, nota in Italia solo da metà novembre, fu strumentalizzata dagli ambienti colonialisti per orientare l'opinione pubblica verso la ricerca e la punizione dei responsabili mediante l'invio di un corpo di truppe. In realtà, la decisione di nuove occupazioni in Africa era già stata presa dal ministro Mancini verso la metà di ottobre. Vedi: *L'ultima spedizione africana di Gustavo Bianchi. Diari, relazioni, lettere e documenti editi ed inediti*. Due volumi a cura di Carlo Zaghi, Alpes, Milano, 1930; Angelo DEL BOCA, *Gli italiani in Africa Orientale. Dall'unità alla marcia su Roma*, Laterza, Roma-Bari, 1976; Beniamino CADIOLI, *Poste e comunicazioni della Colonia Eritrea. Dall'insediamento in Assab all'occupazione di Massaua (1879-1885)*, Quaderno n. 19 dell'Istituto di studi storici postali, Prato, 1995.

parecchi mesi dopo l'impianto della stazione per poter ottenere buoni viaggiatori e che ritornino da grandi distanze; e più specialmente perché tale impresa riesce difficile per la mancanza dei mezzi di locomozione occorrenti per addestrare convenientemente i viaggiatori<sup>21</sup>. Un'occasione in cui riescirebbe facile l'attuazione di una tale idea perché si potrebbero facilmente addestrare i viaggiatori sino alle distanze occorrenti per mezzo delle navi, sarebbe quella della spedizione diretta dal conte Salimbeni di Modena che probabilmente si recherà fra breve in Abissinia<sup>\*\*\*</sup>.

Se a Massaua funzionasse diggià una colombaia e la spedizione potesse quindi portare con sé anche soltanto una quarantina di colombi viaggiatori, le sarebbe facile tenersi in corrispondenza con Massaua alcuni mesi, eseguendo circa 10 spedizioni ad intervalli ed inviando ciascuna corrispondenza con 3 o 5 colombi a seconda della distanza, corrispondenze che verrebbero recapitate in poche ore<sup>\*\*\*\*</sup>.

Le suddette proposte parmi che per le sue utilità potrebbero essere prese in considerazione, anche per la poca spesa e facilità con cui in taluni casi potrebbero essere attuate.

---

<sup>21</sup> Il Colombo viaggiatore belga come anche i colombi di altre razze credo si possano facilmente acclimare in Africa, poiché oltre al sapere che il Colombo è cosmopolita sappiamo ancora che in quelle regioni ed in Abissinia specialmente ve ne sono moltissimi e di svariate razze. Potrebbe però avvenire, come avviene al cavallo arabo ed in quello inglese, che la razza cambiando clima perdesse in parte nelle sue qualità, ma poiché sappiamo che i colombi di tali razze ritornano alla loro dimora dalla distanza di 1.300 e più chilometri per quanto essi si possano perdere, potranno probabilmente prestare un utile servizio da 400 a 500 km di distanza.

<sup>\*\*\*</sup> La spedizione Salimbeni, che faceva seguito ad un suo soggiorno triennale in Abissinia, ebbe luogo in effetti poco tempo dopo. Il gruppo comprendeva due operai modenesi, da impegnare nella costruzione di un ponte sull'Abai per conto del re del Goggiam, Tecla-Haimanot, ma era caratterizzato dalla presenza di due ufficiali dell'esercito, qualificati come ingegneri, il maggiore Federico Piano (improvvidamente accompagnato dal figlio undicenne Emanuele) ed il tenente Tancredi di Savoiron, con compiti "informativi" per conto del Ministero della Guerra. Partiti da Napoli il 25 settembre 1886, a Massaua il 9 ottobre, ad Ailet il 24 novembre, furono fermati all'Asmara, residenza di ras Alula, dal 4 dicembre al 10 gennaio 1887, proprio mentre scoppiava la reazione abissina all'allargamento italiano dalla costa verso l'interno, a Ua-à e Sahati, oltre Dogali. Erano i prodromi dell'infelice giornata ben nota dal nome di questa minuscola località: scoperta la vera qualifica dei due "ingegneri", il gruppo italiano fu bloccato, utilizzato per comunicazioni ultimative di Alula al comando di Massaua e infine costretto ad assistere da una vicina altura alla disfatta dei "500" di De Cristoforis. Vedi: ISTITUTO PER LA STORIA DEL RISORGIMENTO ITALIANO-COMITATO DI TORINO, *Crispi e Menelich nel Diario inedito del conte Augusto Salimbeni*, con prefazione, introduzione, note e appendici a cura di Carlo Zaghi, ILTE, Torino, 1956. Per restare ai colombi, appare probabile che la loro presenza avrebbe affrettato ed avvalorato i sospetti di Alula nei riguardi degli scopi della spedizione italiana; ma questo il Malagoli non poteva saperlo.

<sup>\*\*\*\*</sup> Come visto, la colombaia c'era, ma il problema non era quello tecnico delle comunicazioni commerciali o scientifiche in un territorio considerato *res nullius*, bensì quello politico posto dall'incapionimento di una minoranza, in un Paese disunito e arretrato come l'Italia, a stabilire una colonia proprio a spese dell'unico Paese africano allora indipendente, Paese tra l'altro tuttora poverissimo, l'unico paese dell'intera Africa, che avesse tradizioni storiche, politiche e religiose largamente unitarie, una monarchia secolare che si era piuttosto bene riaffermata a partire dall'epoca di Teodoro, un numeroso esercito bene armato... (da: Carlo GIGLIO, *L'articolo XVII del trattato di Ucciali*, Cairoli, Como 1967, p. 106).