

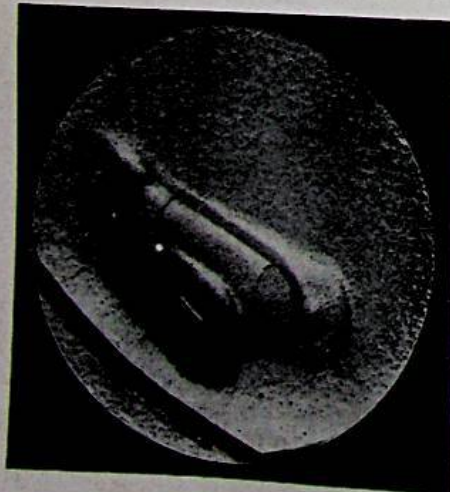


Una fase della corsa alle porte di Tripoli.

IMPORTANTE PRIMA GARA AUTOMOBILISTICA SULLA LITORANEA

La velocissima galoppata della prima Bengasi-Tripoli automobilistica (Mille chilometri coloniale) si è conclusa all'Autodromo della Mellaha, teatro del celebre Gran Premio di Tripoli e della non meno famosa Corsa dei Milioni.

Questa prova ideata, voluta ed organizzata dai solerti dirigenti del R. A. C. I.



Medaglia cesellata dello scultore Angelini e offerta dal quotidiano "L'Avvenire di Tripoli" al primo arrivato.

tripolino, esula totalmente, per ora dal campo delle competizioni tecniche per assurgere a quello più vasto di prova-coltaudo e di sfruttamento turistico e commerciale di quella grande arteria che è la Litoranea, voluta da Mussolini, e realizzata da Balbo durante le sanzioni.

La prima corsa ha avuto un successo che possiamo definire senza esagerazione, stupendo.

Su 22 corridori iscritti e 20 partenti, ben 17 sono giunti a Tripoli in ottime condizioni al traguardo finale; percentuale altissima se si tiene conto che la maggior parte dei concorrenti non conosceva il percorso e che i medesimi venivano a trovarsi in condizioni d'ambiente e di clima assai differenti dalle loro abituali.

Però, all'infuori di un vento molesto sui rettilinei della Sirtica, la giornata è stata abbastanza buona e allietata a tratti da un tepido sole autunnale.

La partenza è stata data a Bengasi alle ore 3 antimeridiane di domenica 12 dicembre da S. E. il Generale Caracciolo. Comandante il XXI Corpo d'Armata, presenti il Console Generale Giannantonio Commissario della Sede del R. A. C. I. di Tripoli; il comm. Renzo Castagneto, Direttore di Corsa, il cronometrista uffi-

ziale designato dall'A. I. C. cav. uff. Trozzi e molta folla malgrado l'ora antelucana.

Alla distanza di cinque minuti l'una dall'altra, ha avuto luogo la partenza di tutte le macchine concorrenti, fino alle ore 6.50 in cui ha preso impetuosamente il via Boratto sulla potente «Alfa-Romeo 2300» il cui motore è alimentato da carburante nazionale costituito dal 70% di alcool etilico e dal 30% di benzina.

La corsa, che è stata seguita dall'alto da un apparecchio messo a disposizione dall'«Ala Littoria» e sul quale avevano preso posto Renzo Castagneto, i Commissari del R. A. C. I. e qualche giornalista, ha



Il retro della medaglia.

A Bengasi la partenza per la gara.
Boratto, il primo classificato.
La concorrente, signora Comirato.

avuto fasi di grande emotività; per la perfetta organizzazione lungo tutto il percorso e per il prezioso ausilio di militi motociclisti, di reparti di RR. CC. e dei cantonieri dislocati nelle loro linde cassette, nessun incidente si è verificato.

All'arrivo all'Autodromo di Mellaha, una folla stragrande era convenuta da Tripoli e dalle località vicine e fra essa, molti ed entusiasti i militari di stanza a Tagiura e zone adiacenti.

Era pure presente S. E. Bruni, Segretario Generale del Governo della Libia, nonché molti alti ufficiali del XX Corpo d'Armata, il Prefetto S. E. Vellani, il Vice Segretario federale dott. Caretti e molte altre autorità.

S. E. Bruni si è congratulato vivamente con Boratto per la bella affermazione e con gli altri concorrenti per l'impegno nel condurre a termine la prova.

Ecco le classifiche:

La classifica generale

- 1° Boratto-Gaboaldi, Alfa Romeo 2300, in ore 7.41'51", media oraria km. 133.776.
- 2° Haller-Villa, Alfa Romeo 2300 in 8.52'44" media 116.002.
- 3° Jacazio-Ravaro, Lancia-Aprilia 1352, in ore 9.01'42" media 114.084.
- 4° Berrone-Poggio, Lancia-Aprilia 1352, in ore 9.07'13" media 112.932.
- 5° Minio-Foscari, Fiat 1493, in 9.13'03" media 111.740.
- 6° Quintavalla (solo), Fiat in 9.32'36" media 108.928.
- 7° Pietrangeli (solo), Alfa Romeo in 9.50'15".
- 8° Nannavecchia-Contorno, Fiat in 10.05'54" media 101.995.
- 9° Marasca-Ferrioli, Fiat in 10.10'20" media 101.232.
- 10° Campigli-Grolla, Fiat in ore 10.30'27" media 97.992.
- 11° Guzman-Ferragutti, Fiat in ore 10.44'54" media 95.328.
- 12° Maccchia-Viero, Fiat in 10.45'01" media 98.810.
- 13° Bonomo-Mariotti, Fiat in ore 10.57'68" media 93.924.
- 14° D'Arbesio-Albertario, Fiat in ore 11.13'20" media 91.761.
- 15° Baravelli-Zanella, Fiat in ore 11.14'41" media 91.584.
- 16° Comirato-Dumas, Fiat in ore 11.43'27" media 87.810.
- 17° Modena-Burzachechi, Fiat in ore 11.45'16" media 87.624.

La classifica per cilindrata

Classe fino a 750 cc.

- 1° D'Arbesio-Albertario, Fiat in 11.13'20" media km. 91.764.
- 2° Baravelli-Zanella, Fiat in ore 11.43'27".
- 3° Comirato-Dumas, Fiat in ore 11.43'27".
- 4° Modena-Burzachechi, Fiat in ore 11.45'16".

Classe fino a 1100 cc.

- 1° Quintavalla (solo), Fiat in ore 9.32'36" media km. 107.928.
- 2° Marasca-Ferrioli, Fiat in ore 10.10'20".
- 3° Campigli-Grolla, Fiat in ore 10.30'27".
- 4° Guzman-Ferragutti, Fiat in ore 10.44'54".
- 5° Maccchia-Viero, Fiat in ore 10.45'01".
- 6° Bonomo-Mariotti, Fiat in ore 10.57'58".

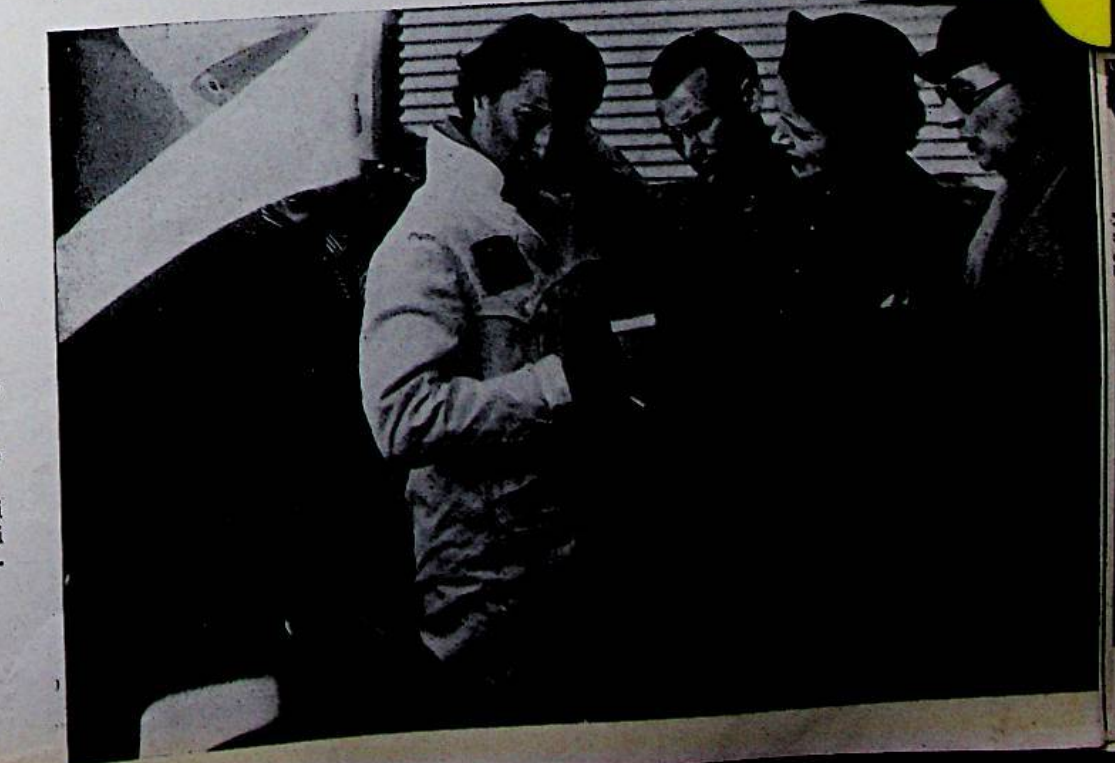
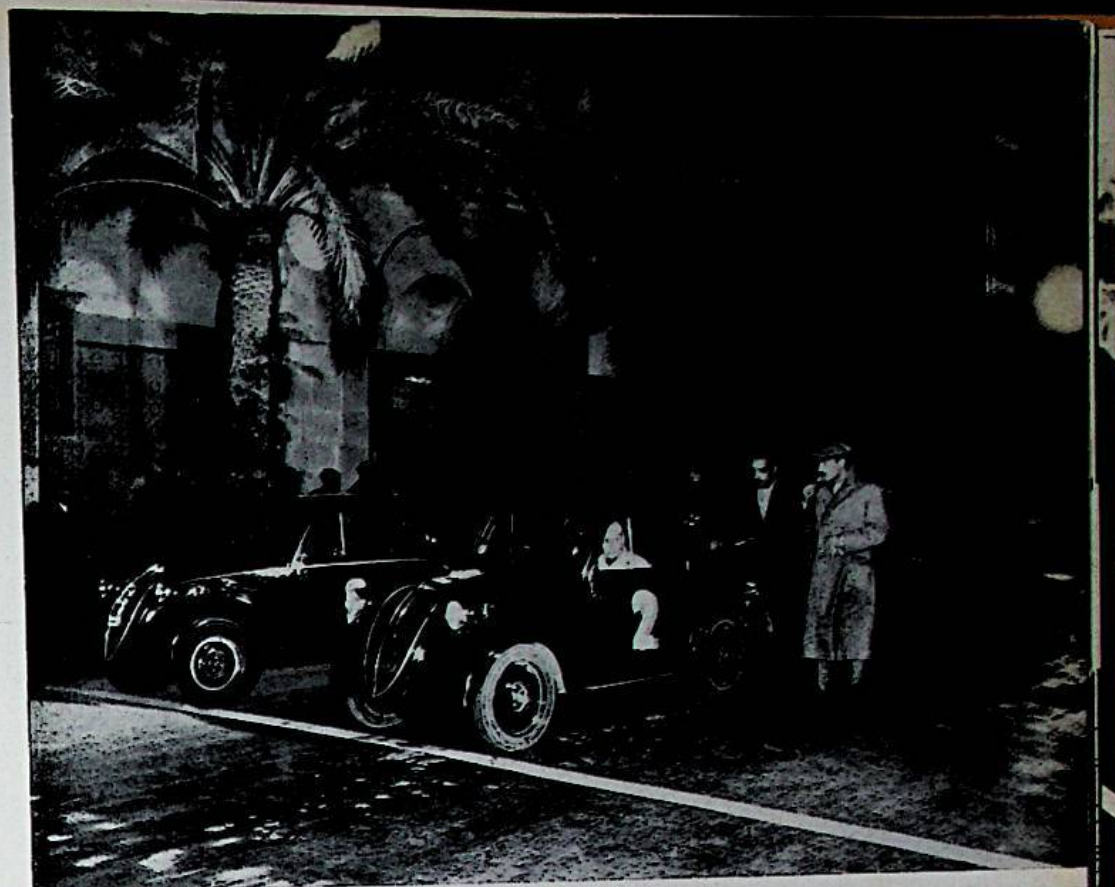
Classe fino a 1500 cc.

- 1° Jacazio-Ravaro Lancia-Aprilia in ore 9.01'42" media km. 114.084.
- 2° Berrone-Poggio, Lancia-Aprilia in 9.07'13".
- 3° Minio-Foscari, Fiat in ore 9.13'03".
- 4° Nannavecchia-Contorno, Fiat in ore 10.05'54".

Classe oltre 1500 cc.

- 1° Boratto-Gaboaldi, Alfa Romeo in ore 7.41'54" media km. 133.776.
- 2° Haller-Villa, Alfa Romeo in ore 8.52'44"
- 3° Pietrangeli-Fiorentini, Alfa Romeo in ore 9.50'15".

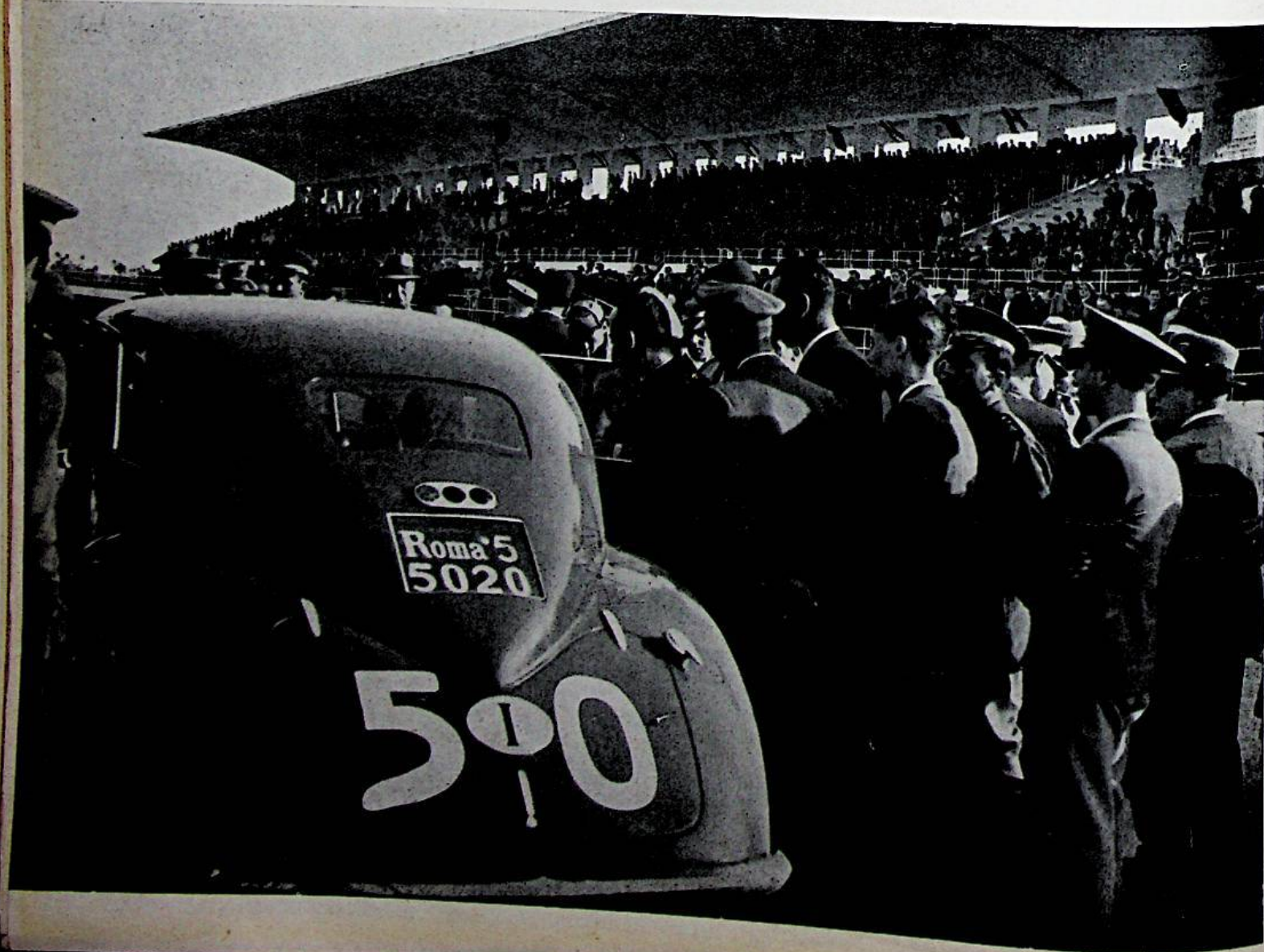
Tutti i corridori sono giunti a Tripoli senza stanchezza, fenomeno che deve anche attribuire all'ottimo fondo strada-





l'arrivo di un concorrente al traguardo.

L'Alfa-Romeo di Boratto, il vincitore della corsa.



Parte del pubblico delle tribune all'autodromo della Mellaha.

le di questa nostra Litoranea: una vera grande autostrada nel senso più completo e pratico della parola.

La media realizzata da Boratto — 134 — sui 1030 km. che corrono da Bengasi a Tripoli, supera le medie delle « Mille Miglia ».

Devesi far rilevare come un grande inatteso successo la media raggiunta dalle piccole macchine turistiche e cioè la *millecento* e la *cinquecento*. La cosiddetta *Topolino* ha battuto la media di 92, la *Battilla* 108.

Una prova superba, e del resto già preventiva, è stata quella offerta dall'«*Aprilia 1352*» della Casa Lancia. Nella categoria delle 1500, l'«*Aprilia*» vanta un primato assoluto. Infatti la media oraria battuta è stata di Km. 114.084.

Raffrontare ora questa prima corsa *Bengasi-Tripoli* con la classica *Mille Miglia* che ideata nel 1926 da Renzo Castagneto si ripete annualmente su 1630 km. delle strade della Penisola, dalla Lombardia all'Emilia, alla Toscana all'Umbria, al Lazio, al Veneto, con quel successo che conosciamo e che, anche all'estero, è valutata per la gara « più caratteristica e meglio organizzata del mondo ».

La Federazione Sportiva Automobilistica italiana ha notificato alla Sede Coloniale del R. A. C. I. di Tripoli la omologazione dei risultati della gara.

Tra i numerosi articoli, apparsi sui giornali e riviste, ci piace riportar qui alcuni periodi di quello pubblicato sulla rivista «*Motori, aero - cicli e sport*».

«Dopo la sfortunata stagione di corse — scrive l'articolista — gli spiriti erano depressi da dubbi e rammarichi, la *Bengasi-Tripoli* è giunta a buon punto a rialzare il morale e a rivendicare all'automobilismo italiano quel primato che legittimamente gli compete.

«La *Bengasi - Tripoli*, corsa finale del 1937, corsa iniziale della stagione nuova, ci ha arrecato una tal copia di magnificenze e di soddisfazioni da far dimenticare e cancellare di colpo tutte le disavventure e le amarezze della stagione passata. E' stato un meraviglioso e possente colpo d'ala, un raggio splendidissimo che ha fatto nuovamente brillare quanto sembrava oscurato e ha illuminato quei pregi e quei privilegi che noi stessi non sapevamo più scorgere.

«Pochi mesi sono trascorsi da quando

il Duce ha solennemente inaugurato la Litoranea libica. Ed ecco che questa strada di grandezza romana ma prodigioso monumento del lavoro italiano, mercè la corsa si mostra come la più gigantesca, la più ordinata la più sicura, la più veloce, la più moderna strada e pista d'Europa ».

Nata oggi, la *Bengasi-Tripoli* ha messo in luce una sua bellezza e soprattutto la sua vitalità.

Occorre ripeterla, forse in avvenire. Noi pensiamo e auguriamo avrà sviluppi impensati: forse diverrà una delle più attraenti gare turistiche internazionali.

LINO VASSURA

La tribuna gremita di spettatori, che assistono all'arrivo della *Bengasi-Tripoli*.





Il passaggio di un autotranvai in Piazza Italia

FERVORE DI RINNOVAMENTO

UN MAGNIFICO SERVIZIO AUTOTRANVIARIO A TRIPOLI

Negli ultimi giorni di dicembre i tripolini hanno viste, piantate qua e là lungo le vie delle eleganti argentee paline recanti due cartelli indicatori su uno dei quali si leggeva « Fermata ». Era il primo annuncio autotranviario istituito al sorgere del nuovo anno.

Un servizio di autobus esisteva a Tripoli, è vero, ma era insufficiente ai bisogni della popolazione ed era in contrasto stridente con il suo nuovo volto. Bisognava rinnovare e i mezzi ed il sistema. Al mattino del 1° gennaio i cittadini di Tripoli e i numerosi turisti hanno visto bellissimi argentei torpedoni (capaci di 45 e di 78 posti) percorrere le vie della città.

Circa il sistema, è stato fatto un importante lavoro che pochi conoscono e del quale è bene parlare.

Sino a giorni addietro la rete autotranviaria che intersecava Tripoli era traccia-

ta un poco alla carlona, ora essa risponde a veri criteri di urbanistica ed è frutto di un accurato studio da uno dei più competenti tecnici del traffico cittadino, l'ing. Adler, al quale venne demandato l'incarico di organizzare il nuovo servizio autotranviario.

Le linee per ora attuate si diramano a ventaglio partendo da piazza Italia e di esse, alcune raggiungono i salubri quartieri periferici destinati al più grande sviluppo, mentre due circondano la città nuova ed altre due ancora congiungono il porto ed il quartiere indigeno con Feslum e Porta Tarhuna.

Il criterio che ha informato tutto il lavoro di impianto è stato quello di decentrare il servizio in modo da facilitare lo spostamento delle popolazioni dai vecchi rioni verso l'oasi dove la vita si può svolgere in ambienti moderni e salubri.

Tra i vari lavori decisi ed eseguiti merita speciale rilievo la grande autorimessa, ora in costruzione che accoglierà oltre che gli automezzi del servizio urbano tutti quelli che allacciano Tripoli con le diverse località della Libia occidentale. Essa sarà fornita di ogni moderno impianto e possiamo sin da ora dire che sarà un modello di tecnica e di organizzazione.

Tripoli che da qualche anno ha preso lo aspetto ed ha raggiunto lo sviluppo di una grande città, ha oggi il servizio che risponde alle esigenze della sua vita dinamica ed operosa. Poche città italiane posseggono un servizio d'autobus comodo, razionale e moderno come quello di Tripoli. Le nostre fotografie offrono un'idea della bellezza della nuova organizzazione che viene ad arricchire la bianca città mediterranea italiana.

MARIO CARAMITTI

I PITTORESCHI E ORIGINALI FUNDUCHI DELLA VECCHIA TRIPOLI



Il portico del Funduch El Gergani è tutto una magnifica fioritura di piante esotiche.

I funduchi tripolini sono fra le cose più originali e caratteristiche della Vecchia Tripoli, ma sono anche fra quelle meno conosciute. Nessuno infatti dei nostri scrittori, o dei nostri viaggiatori se ne è mai occupato. Perché mai? Eppure la loro importanza nella vita degli affari e del commercio indigeno della città, non avrebbe dovuto sfuggire. Una spiegazione c'è: Chiusi e sperduti come sono fra le zenghet più fuori mano, fra i vicoli più remoti, fra gli angiporti meno conosciuti, la loro esistenza è rimasta ignorata o quasi a tutti

coloro che visitarono e visitano Tripoli. Eppure sono tanto interessanti.

E' nato in noi l'idea di occuparci dei funduchi, mentre fervono i lavori per la sistemazione della zona dell'Arco Romano dedicato a Marc'Aurelio, durante i quali furono anche sistemati e restaurati i vecchi funduchi tripolini che sorgono ai lati del piazzale del giano quadrifonte.

Questa nostra idea ha poi preso corpo durante la recente sistemazione, in uno dei funduchi, di alcuni laboratori dell'Artigianato tripolino, inaugurati il giorno dell'Annunzio della Vittoria.

Diamo qualche notizia su questi interessanti edifici della vecchia città barbaresca, ed incominciamo da quelli testé restaurati.

Durante la demolizione di alcuni muri esterni, per dare secondo il progetto dell'arch. Di Fausto, un nuovo prospetto più decoroso al fondaco che sorge alla sinistra dell'Arco Imperiale, veniva in luce una lapide araba del 1748, che ricorda come l'edificio fosse di proprietà del Principe Ali I° Caramanli, il quale in quell'anno aveva acquistato il fabbricato e l'aveva fatto restaurare. E' questo del più antichi carovan-serraglio della città, e la sua storia risale



Il piazzale dell'Arco di Marco Aurelio, testè restaurato con alla destra il funduch dei Genovesi e alla sinistra quello dei Veneziani.

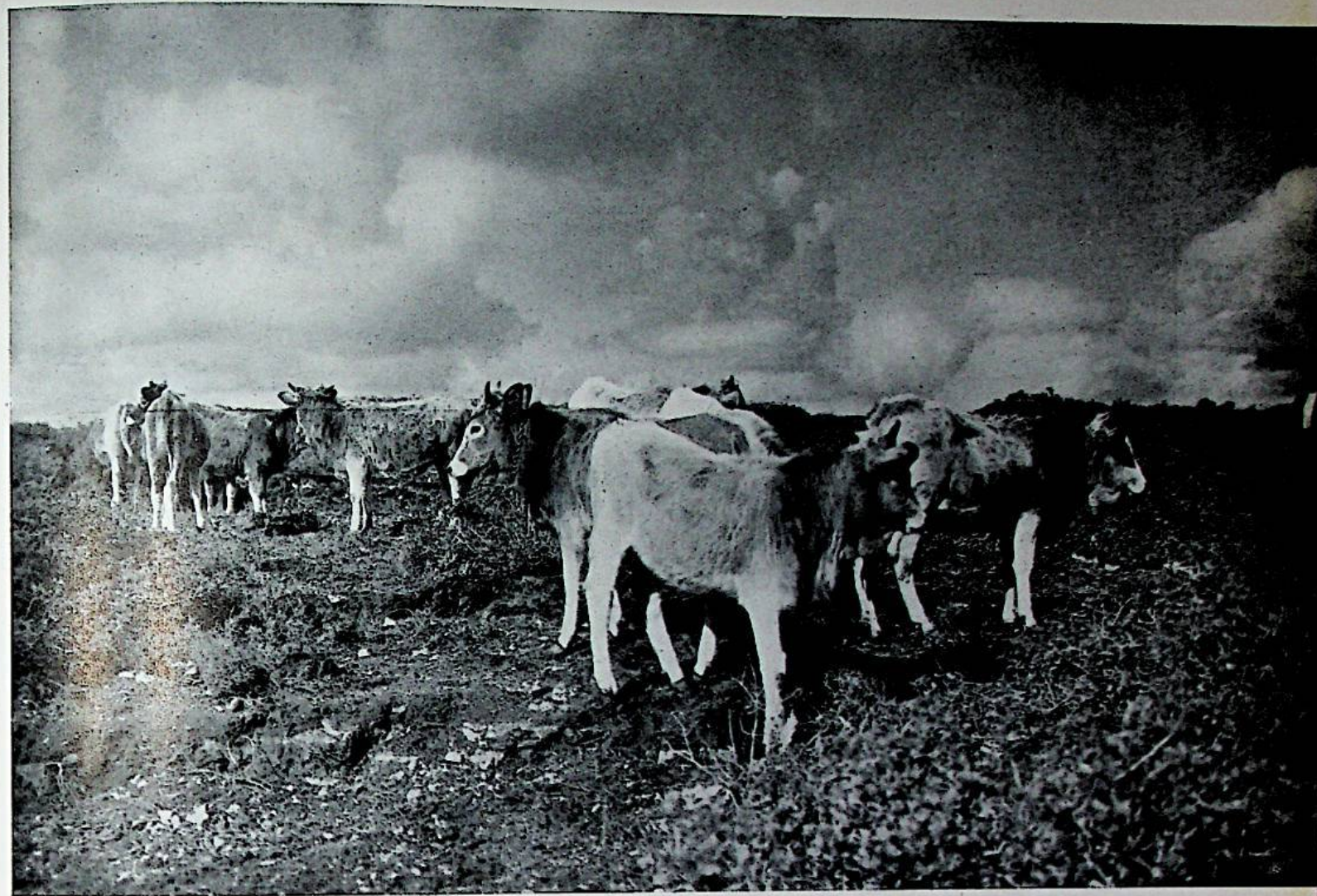
11. La moschea è ricca di resti dell'antico edificio imperiale.

Per l'originale decorazione del patio, merita una visita funduch El-Henscir, che prima del 1844 era uno dei più vasti depositi di merce di Tripoli, ma quando la Turchia, in quell'anno, sistemò il vecchio Gran Bazar, che divenne l'attuale Suk Et-Turk, esso venne dimezzato per la costruzione di alcune botteghe. Lo stesso caso toccò a Funduch El-Topgi, o degli Artiglieri, perchè negli ultimi anni del Governo della Porta, qui abitavano alcune famiglie di cannonieri dell'esercito turco. È un fondaco originale per la sua scala scoperta a doppia rampa e per la sua lunga loggia dalle balastrate di ferro battuto, di piacevole effetto. Oggi vi ha sede qualche officina di argentiere.

Questa veloce corsa fra i più pittoreschi ed artistici vecchi funduchi della città barbaresca, serve a dimostrare quanta originalità quante bellezze e quanto folklore si trovino in questi dimenticati empori indigeni, e quanto sarebbe utile curarli, proteggerli e conservarli, non solo per la storia della città, della vita artigiana e degli usi della popolazione, ma anche perchè sono di vero interesse turistico, e che i viaggiatori che si recano ogni anno in grande quantità a Tripoli, farebbero bene a visitare.

FRANCESCO CORÒ

La caratteristica porta del «Fondaco dei Mori» a Venezia, che ricorda quelle dei funduch tripolini.



Il bestiame viene allevato all'aperto.

LA PRIMA MOSTRA DI BOVINI MAREMMANI DELLA LIBIA ORIENTALE NEI CENTRI DELL' E. C. L.

È cosa nota a tutti coloro che si interessano alle questioni della colonizzazione demografica, come uno dei fattori che possono con maggior intensità influire sulla riuscita, sia rappresentata dalla possibilità di fornire i poderi di nuova formazione di adatto bestiame da lavoro. Il bestiame da lavoro, e soprattutto i bovini, rappresenta nell'opera di colonizzazione, il compagno inseparabile, il fedele collaboratore del colono nella sua quotidiana fatica.

Forti esigenze di lavoro, scarse disponibilità alimentari e mangimi di qualità scadente, caratterizzano nella maggior parte dei casi gli inizi della bonifica nei riguardi del bestiame. A tali difficoltà si aggiungeva nel caso della Libia Orientale quella del clima, non prestandosi per la bonifica i bovini indigeni e dovendosi, quindi, ricorrere all'importazione.

Tra tutte le razze importate al principale scopo di utilizzazione per lavoro, i bo-

vini maremmani sono quelli maggiormente affermatasi e rappresentano oggi di gran lunga il nucleo più numeroso rispetto alle altre razze importate.

La principale importazione di bovini maremmani venne effettuata dall'Ente per la Colonizzazione che dotò tutti i suoi poderi di almeno un paio, di vacche, sviluppò un notevole allevamento a conto diretto per la rimonta ed oggi conta, tra soggetti importati ed allevati in colonia, oltre 1200 capi.

Allo stato attuale, dopo un'esperienza di 4 anni, si può dire con una certa sicurezza che i bovini maremmani hanno pienamente risposto all'aspettativa in loro rivolta dagli eminenti zootecnici che ne consigliarono l'introduzione.

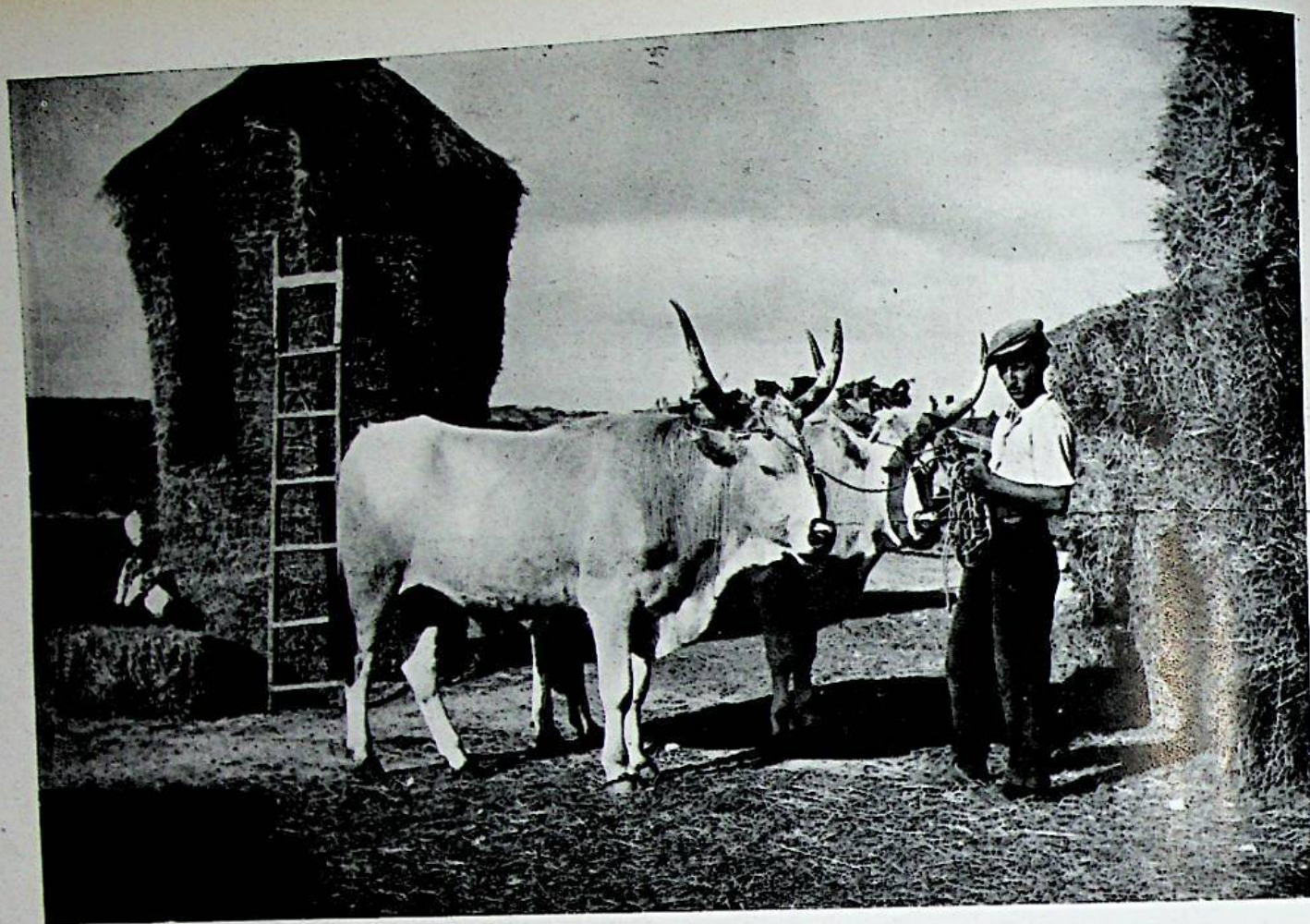
Si è potuto vedere, come normalmente il pascolo sul Gebel sia alimento sufficiente, eccetto per alcuni soggetti e durante un breve periodo dell'anno, per assicurare

un normale sviluppo. I vitelli nati presso i coloni dell'Ente, sono infatti per la grande maggioranza allevati al pascolo con un modesto supplemento di mangime nel periodo più critico dell'annata.

Gli animali adulti, sia pure affidati a coloni poco pratici, possono soddisfare le esigenze di lavoro nelle zone più impervie in periodi di bonifica anche in ragione di un solo paio di bovini per poderi di 20, 25 Ha.

Affatto esigenti nei riguardi dell'alimentazione, questi bovini utilizzano il fieno più grossolano, la paglia e la pula richiedendo solo in periodo di forte lavoro ed in mancanza di fieno, un supplemento di mangime più sostanzioso.

L'Ente per la Colonizzazione dal suo canto, ha perseguito nei riguardi dell'allevamento, un'opera intensa allo scopo di assicurare agli animali le migliori condizioni di vita compatibili con l'economia e le



Un buon paio di giovenchi nati e allevati al pascolo nel compensario di Beda Littoria.

disponibilità dell'ambiente ed un'opera di selezione onde pervenire col succedersi delle generazioni, a fissare il tipo più rispondente alle esigenze locali.

Il lavoro dell'Ente per la Colonizzazione può dirsi oggi coronata dal più lusinghiero risultato, giacché circa 150 soggetti nati ed allevati in Colonia sono già adibiti stabilmente al lavoro nei poderi od alla riproduzione; e dimostrano, per sviluppo corporeo e scheletrico, per rusticità ed attitudine dinamica, di non aver nulla la invidiare ai soggetti importati.

Questi risultati sono stati confermati nell'occasione della 1ª Rassegna di bovini

maremmani tenutasi presso i quattro centri agricoli della Provincia di Derna nel XV° annuale della Marcia su Roma, per volere ed iniziativa della Presidenza dell'Ente.

La mostra ha riunito complessivamente oltre trecento soggetti, e, nonostante l'epoca non fosse la più indicata perché gli animali si presentassero nelle migliori condizioni, dato il notevole lavoro cui essi erano stati sottoposti per la preparazione dei terreni, il complesso si presentava in buone condizioni di nutrizione e taluni soggetti in ottime condizioni, come si può rilevare dalle illustrazioni.

La mostra rivelò qualche diversità di tipo, soprattutto nei soggetti importati, con prevalenza però di soggetti a statura media, arti brevi e diametri trasversali molto sviluppati. E' questo il tipo cui si tende con la selezione.

Ottimo il complesso dei giovenchi e giovenche nati ed allevati sul posto e soprattutto di quelli del villaggio di Beda Littoria.

La mostra, svoltasi in una magnifica giornata di sole nella cornice pittoresca dei cipressi centenari del Gebel, fu visitata dal Prefetto di Derna che con competenza si interessò di questioni dell'allevamento e volle personalmente consegnare i premi ai vincitori delle singole categorie.

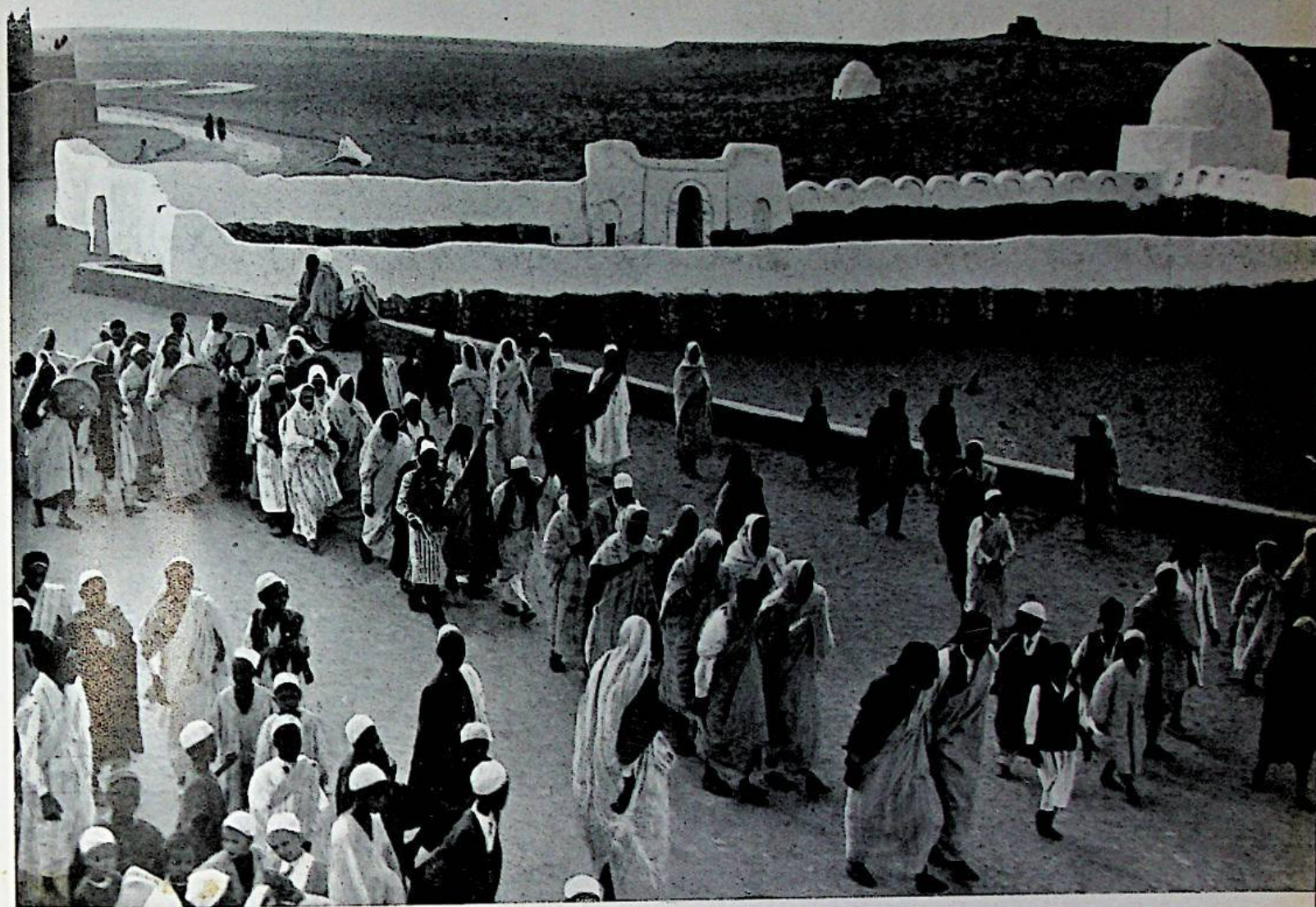
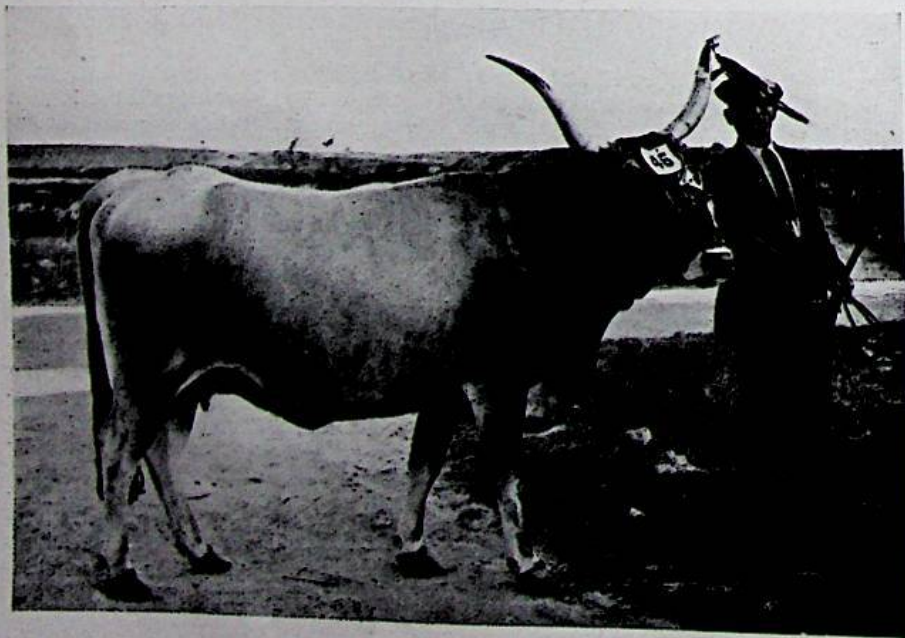
Nel complesso la 1ª Rassegna di bestiame bovino maremmano della Libia Orientale, si può dire abbia raggiunto pienamente gli scopi per i quali era stata voluta ed abbia messo in chiara evidenza gli ottimi risultati ottenuti e le sicure possibilità dell'allevamento del bestiame da lavoro nella zona.

Chi comprende la capitale importanza rappresentata dalla disponibilità di buoni bovini da lavoro per la riuscita dell'approvvigionamento, non può non apprezzare giustamente il significato di questi risultati.

Che se poi si considera il lato «produzione di carne», si può agevolmente concludere che la notevole massa rappresentata dall'allevamento dei bovini maremmani e la facilità e la modesta spesa del loro allevamento, costituiscono un contributo tutt'altro che trascurabile alla risoluzione del problema che assilla giustamente il Governo della Colonia nella sua azione intesa ad ottenere la massima possibile autonomia alimentare.

P. B.

Vacca importata a 18 mesi nel 1934, che ha raggiunto lo sviluppo in Libia.



Corteo religioso a Gadames.

La vita di Maometto secondo la tradizione: dall'Egira alla morte

IV e ultimo

Alla missione nella Mecca succede quella in Medina, che tale fu il nuovo nome assunto nella circostanza da Iathrib, abbreviazione di *madinat an nabî* (città del Profeta).

All'opera del predicatore succede quella dell'uomo di stato e quest'opera potremo brevemente e correntemente rievocare sia perché su di essa le notizie sicure non mancano, come invece mancano per tutta l'epoca precedente, sia perché, e pur per lo stesso motivo, la Tradizione non ebbe né necessità, né agio di sbizzarrirsi a ricostruzioni fantastiche e tendenziose. La parte miracolosa e artificiale della carriera del Profeta si può dire sia ormai passata; parte che appartiene per la sua natura e per essere ciecamente creduta dai credenti, è base in-

negabile ed essenziale della loro fede non solo ma anche della loro mentalità e della loro condotta.

Maometto entrò nella nuova città non certo per gradimento generale, ma appoggiato dal partito più compatto e giudizioso dei cittadini, per quanto esiguo il numero, quello che si potrebbe chiamare il «partito dell'ordine». Non ostacolato apertamente e ricevuto dagli altri in una specie di tregua indifferente, seppure con molto tatto insinuarsi fra loro si può a smussarne quel che in loro c'era di avversione e di ostruzionismo a suo riguardo.

Non fu cosa agevole e spiccica; la maggioranza degli abitanti di Iathrib non vedeva di buon occhio uno straniero spadroneggiare in mezzo a loro e stavan rac-

colti attorno al loro capo Abd Allàh bin Abà, il quale per le sue influenze aveva nutrito un tempo la speranza di farsi capo di tutta la comunità ed ora si vedeva deluso. Maometto non prese di petto questo partito numeroso, ma poco saldo e poco vigorosamente guidato, il partito che chiamò degli «ipocriti» (*munāfiqūn*), e ne riconobbe il capo e trattò sempre con questi, riuscendogli più agevole maneggiare tutta la massa organizzata sotto una guida inabile che non disgregata e diluita. Ma furono i successi militari che subito riportò e i ricchi bottini che cominciò a dividere fra i suoi guerrieri, gli argomenti migliori con cui divenne il vero padrone di Medina sicché quel partito di passiva opposizione che prima costituiva la maggioranza, andò



Festa del marabutto a Tripoli.

sempre più assottigliandosi per finalmente scomparire.

Appena insediato nella città, vi organizzò subito lo Stato, con un trattato, a noi pervenuto, fissante i diritti e gli obblighi tra i Meccani con lui fuorusciti (poche decine) e gli ospiti medinesi; fra tutti i suoi seguaci e gli Ebrei del luogo.

Tra i fedeli meccani (Mahāgirūn, fuorusciti) e i Medinesi (ansār, aiutatori) fissò il patto di fratellanza che li collegava a coppie come fratelli con diritti e doveri reciproci molto stretti.

Volle da principio accostarsi agli Ebrei sperando averne un aiuto religioso per la loro conoscenza delle sacre Scritture e istituì il digiuno nella loro stessa epoca e stabilì Gerusalemme come direzione verso cui pregare, ma quando fu da essi respinto e deriso per la sua ignoranza, se ne staccò, cambiò l'epoca del digiuno, fissò come direzione di preghiera (qibla) la Mecca e, perdurando nel seguito l'opposizione ebraica sino a forme politiche pericolose e a intese coi nemici esterni; successivamente spogliò e scacciò le due tribù dei Bānū Qainugā e dei Bānū Nadir e in ultimo massacrò con mostruoso giudizio di decapitazione tutti i maschi della terza tribù Bānū Qainugā, vendendone come schiavi le donne e i bambini. La cosa può trovare spiegazione nei sistemi politici radicali del paese e

dell'epoca, e giustificazione nella necessità di impedir che quella gente (che avrebbe potuto conservar vita, beni e libertà con la conversione) andasse come le due tribù precedenti ad ingrossare il numero dei nemici dello Islām, nascente, il quale dagli intrighi ebraici aveva visto sorgere per sé il maggiore pericolo.

Appena entrato in Medina, costruì la prima moschea nel luogo stesso in cui entrando il suo camello si era involontariamente fermato, e fu anche la sua abitazione, essendo ospitato dal proprietario (certo Aiūb) di quella casa. Si rammenta come un giorno rifiutasse un piatto preparatogli dall'ospite e dalla moglie di questi, abbondantemente condito con cipolla, dicendo che non poteva gustarne, perché egli era un uomo il quale « veniva odorato ».

In una di queste spedizioni, mentre ai pozzi di Badr se ne stava con 314 compagni in agguato per catturare la grande carovana annuale di Siria, e questa sotto la guida prudente di Abū Sufiān, il più autorevole dei Meccani e grande avversario di Maometto, si metteva in salvo, il Profeta si trovò di fronte una schiera meccana tre volte superiore, giunta per por termine alle sue scorrerie. Avvenne quella che fu detta la battaglia di Badr (anno 2° dell'ègira), con trionfo

completo dei Musulmani, i quali fecero numerosi prigionieri e ricco bottino; battaglia che segna il principio del cammino ascendente dell'Islām guerriero, trasformandolo da accozzaglia di predoni in vera potenza militare.

Narra la tradizione come il Profeta, schierati i suoi, si ritraesse a pregare in una capannuccia per lui costruita, poi desse il segnale dell'attacco lanciando contro il nemico una manciata di terriccio, e che allora dal cielo scendesse in aiuto Gibril con stuoli di angeli dai bianchi turbanti.

Il Lammens, feroce avversario e demolitore della Tradizione, nel che tuttavia, a differenza del Goldziher e dal Caetani, egli è guidato, anziché dall'oggettività, da spirito partigiano, sì che egli accetta senz'altro la Tradizione là dove essa può fornirgli argomenti contro Maometto e i grandi uomini dell'Islām, qui trae motivo di accusar Maometto di viltà per esser rimasto « nascosto » (!) in una capanna mentre i suoi si battevano.

Maometto fece colmare uno dei pozzi di Badr coi cadaveri nemici e, chinato sull'orlo, poté finalmente dar sfogo al rancore accumulato in dieci anni di maltrattamenti e di scherni.

Egli grida:
« Gente del Pozzo, forse che il vostro

Signore ha mantenuto la sua promessa? quella del mio io l'ho trovata veritiera!

E chiedendogli i suoi seguaci perché parlasse a dei morti aggiungeva:

« Essi sentono bene quanto voi quel che io dico, solo che non possono rispondere ».

Poco dopo la giornata di Badr morì il compagno Uthmān bin Mazūn, raro esempio di ascetismo e per ciò riprovato da Maometto; questi, mosso dalle lamentele della moglie trascurata, gli disse la celebre frase: « il monacato (e intendeva il celibato) non deve esistere nell'Islām ».

Seguitarono ancora le incursioni e i saccheggi contro le carovane dei Meccani, sicché questi si affrettarono alla vendetta di Badr venendo in gran numero, sotto la guida di Abū Sufiān sotto Medina.

Maometto, mosse loro incontro con soli settecento uomini, men del quarto dei nemici, abbandonato dagli Ipocriti e avendo rinunciato all'aiuto infido degli Ebrei.

Lo scontro avvenne alle roccie di Uhud, dopo i soliti tornei preliminari, dove, come a Badr, rifulse il valore di Hamza e di Ali e dopo che le donne dei capi Qurāish con canti e tamburelli ebbero infiammato le loro schiere. L'urto irresistibile dei Musulmani aveva già sgominato e volto in fuga gli avversari, quando i cinquanta arcieri posti da Maometto alla guardia di un passo strategico, abbandonarono la posizione per partecipare essi pure al sacco del campo nemico. Pel passo allora libero si precipitò Khālid, a capo della cavalleria meccana (egli divenne poi il più celebre generale dell'Islām antico) e prese alle spalle i Musulmani vincitori, mentre che le donne Qurāish riuscivano a fermare i fuggenti e farli rivolgere contro al nemico.

Il Profeta, ferito, si ritirò coi suoi fra le rocce, dove restò tutta la notte, mentre al basso quelle donne inferocite invecivano sui cadaveri; fra l'altro Hind, la moglie di Abū Sufiān, la quale per vendetta dei congiunti caduti a Badr, appositamente da uno schiavo abissino aveva fatto uccider di lontano con un dardo l'eroe Hamza, se ne fece portare il fegato per addentarlo bestialmente.

Ma i Qurāish si contentarono della vittoria impensatamente ottenuta quando già avevano assaggiato la sconfitta e se ne ritornarono alla Mecca, inseguiti ancora dal Profeta ferito.

In una spedizione Risba, figlia di Abū Bakr e giovanissima moglie di Maometto, dimenticata indietro e smarrita, fu ricondotta da un viandante in città. Calunnata per ciò, la sua innocenza fu dichiarata da una rivelazione divina (2, sura 24) e ne conseguì la sanzione della pena per la diffamazione.

Seguì la guerriglia con danno immenso dal traffico meccano, sicché, anche in seguito agli intrighi degli Ebrei scacciati e rifugiatisi presso i correligionari di Khāibar, si formò una forte coalizione che con oltre 20.000 uomini mosse nel 5° anno dell'ègira, all'assedio di Medina, difesa per la circostanza, e per suggerimento del persiano Sulaimān al Farsi (che divenne poi il patrono dei Farsi), con un fossato là dove mancava la cinta; cosa nuova nell'arte militare degli arabi.

Dopo un mese di infruttuoso assedio, davanti la insuperabile barriera e con insignificanti scaramucce, sia per man-

canza di viveri, sia per malumori abilmente suscitati nel campo degli assediati, questi si sfasciarono partendo confusamente in mezzo ad una tempesta di sabbia.

(2,33: 9) «..... venne su voi un esercito e gli mandammo contro un vento e un (altro) esercito che voi non vedevate ».

E così l'Islām superava il maggior suo pericolo.

L'anno dopo Maometto, credendo poter dare finalmente sfogo alla nostalgia che lo traeva alla città natale, pretese compiere pacificamente il pellegrinaggio alla Mecca, accompagnato da numerosa schiera di seguaci, ma, nonostante le sue

proteste e dichiarazioni pacifiche, venne per istrada, a Hudaibia, fermato da legati dei Qurāish che gli vietarono di procedere. In compenso del mancato pellegrinaggio, il Profeta poté con gli avversari stringere la famosa tregua di Hudaibia, per dieci anni (termine massimo poi rimasto in diritto musulmano per le tregue con gli infedeli), col vantaggio di aver il consenso per il pellegrinaggio nell'anno successivo, e di esser ufficialmente dagli stessi avversari riconosciuto come potenza politica regolare.

Deciso a finirli con Khāibar, centro di intrighi nemici e per distrarre i suoi dalla delusione del fallito pellegrinaggio Maometto mosse alla conquista del ricchis-

Un marabutto presso la moschea a Beni Uliid.

