

vtr

ANTONIO G. QUATTRENI

COL "NORGE"
SULLA VIA DEL POLO

CON UNA NOTA ILLUSTRATIVA

DI

U. NOBILE



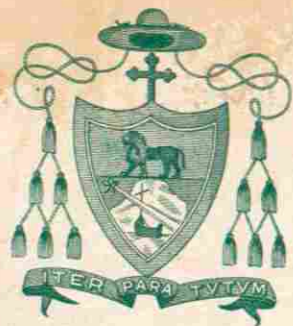
ATTILIO QUATTRENI - EDITORE

FIRENZE

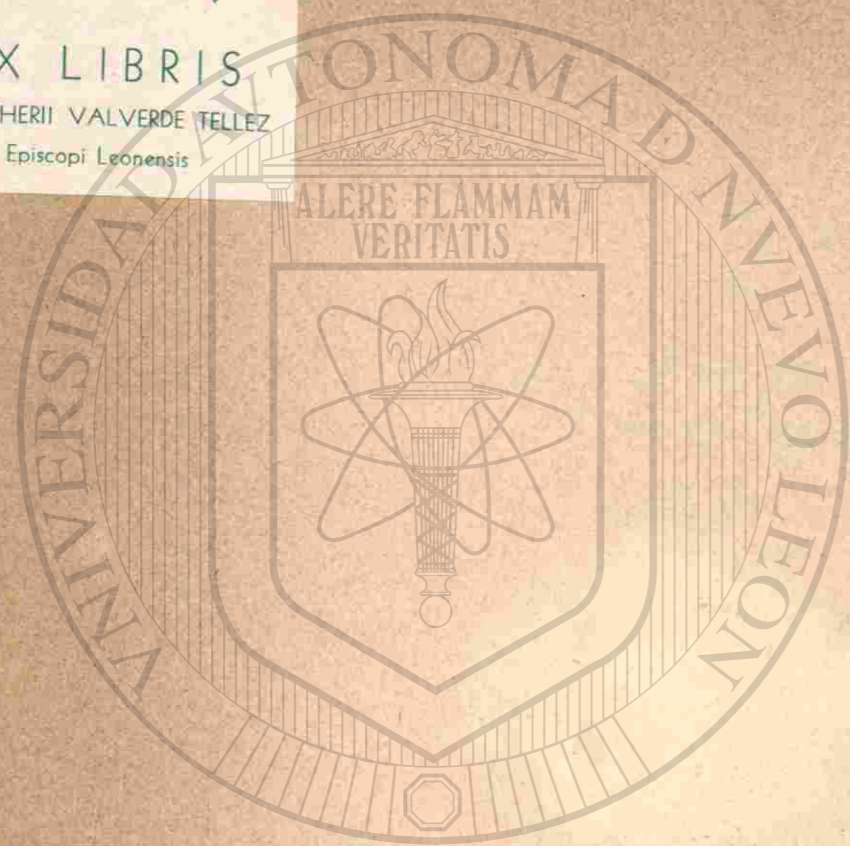
58110

C. Q. 3
G700
1925

QUATTIRINI — COIL “NORGE” SULLA VIA DEL POLO



EX LIBRIS
HEMETHERII VALVERDE TELLEZ
Episcopi Leonensis



= COL "NORGE" SULLA VIA DEL POLO =

JUANL

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

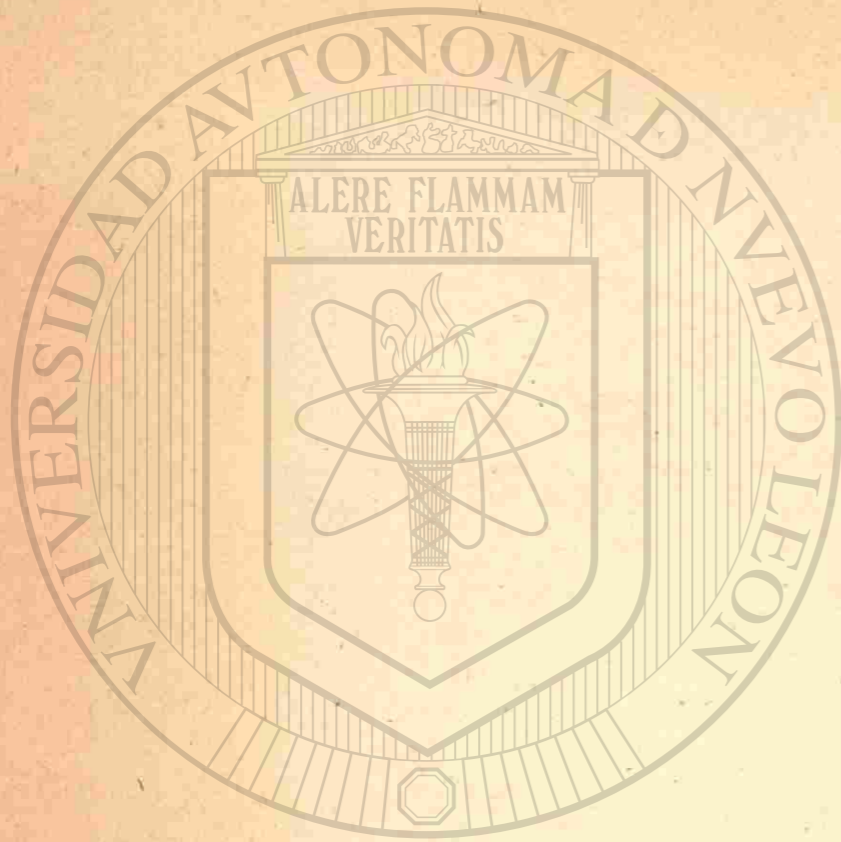
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



ANTONIO G. QUATTRINI

COL "NORGE"
SULLA VIA DEL POLO

con una nota illustrativa di U. NOBILE



UANIL



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

UNIVERSIDAD DE NUEVO LEÓN
Biblioteca Valverde y Teller



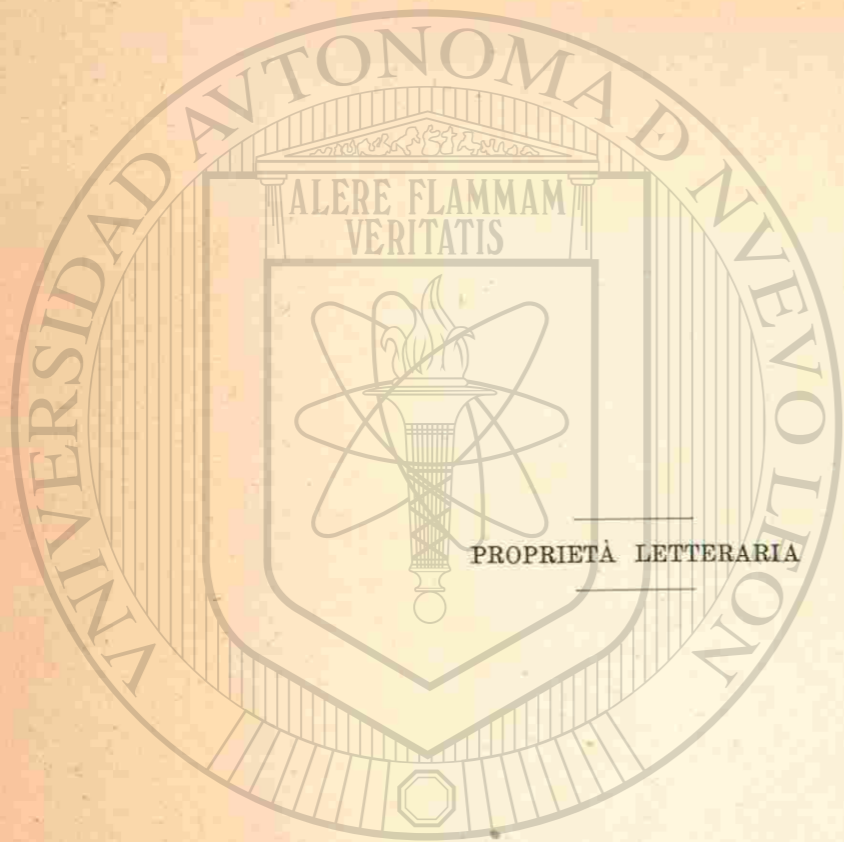
Capilla Alfonsina
Biblioteca Universitaria

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ATTILIO QUATTRINI - EDITORE
FIRENZE

47296

5700
1929
93



UANI

COME HO PREPARATO
L'NI PER LA SPEDIZIONE POLARE

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN



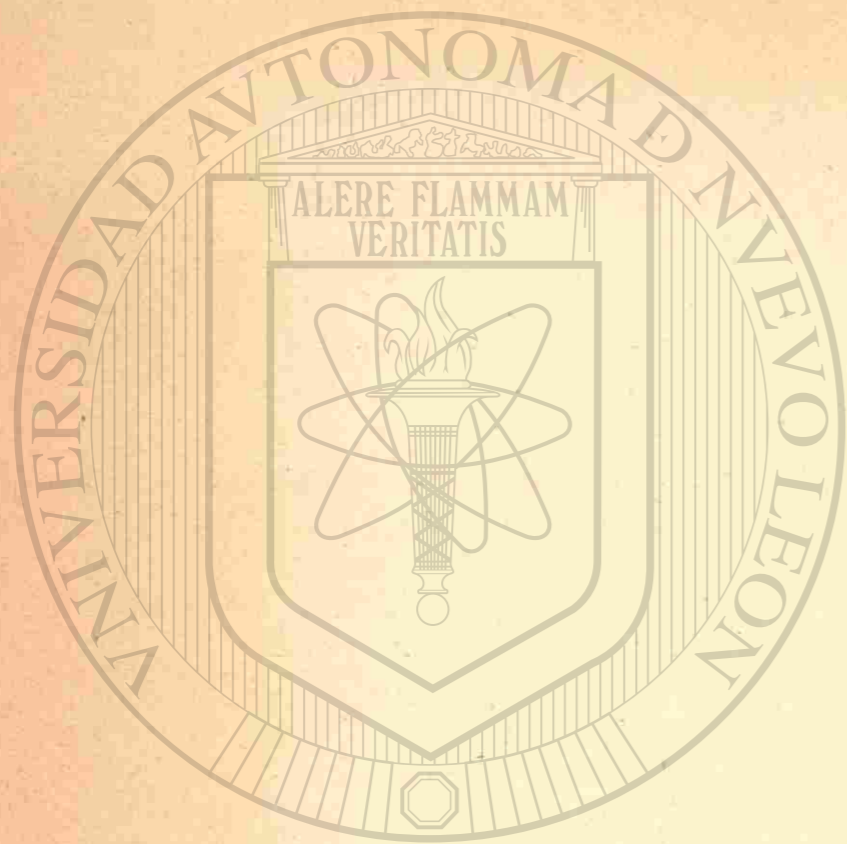
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

(4955) — Firenze, Tipografia Carpigiani e Zipoli, Via Ricasoli, 63.



FONDO EMETERIO
VALVERDE Y TELLEZ

011135



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Come ho preparato l'N-I per la Spedizione Polare.

Le linee generali del programma della spedizione aeronautica polare Roma-Spitzberg-Polo Nord-Alaska furono tracciate in Oslo in due conferenze che io ebbi colà con Amundsen nell'estate scorsa. Secondo gli accordi presi allora, il dirigibile « N-I » — allora in servizio nella Marina Italiana — avrebbe dovuto raggiungere in volo lo Spitzberg seguendo la via Roma-Pulham-Trondhjem-Mare di Groenlandia; dallo Spitzberg avrebbe dovuto proseguire per il Polo Nord e, raggiunto questo si sarebbe dovuto dirigere a Punta Barrow, presso lo stretto di Bering. A Trondhjem e allo Spitzberg sarebbero stati eretti dei piloni, ai quali il dirigibile sarebbe rimasto ormeggiato per il tempo occorrente per rifornirsi e per attendere una situazione meteorologica favorevole. A Punta Barrow, data l'impossibilità di prepararvi a tempo debito una base, si sarebbe dovuto atterrare senza alcun aiuto da terra, ed atterrato si sarebbe dovuto smontare il dirigibile per poi portarlo in pezzi negli Stati Uniti per via di mare. Questo trasporto si sarebbe potuto fare solo a metà agosto, quando sulla costa settentrionale dell'Alaska il mare si apre alla navigazione. Donde, dovendosi effettuare la spedizione non più tardi del maggio, la necessità di prevedere una sosta a Punta Barrow di circa tre mesi.

L'itinerario migliore.

Obiettivo principale della spedizione: esplorare la vasta regione compresa fra il Polo e l'Alaska rimasta finora inaccessibile per lo stato impervio dei ghiacci, che impedivano l'avanzata delle slitte. In questa regione è situato il polo del freddo.

In via di massima, avrei preferito che per un volo di tale importanza, eseguito nelle condizioni ora accennate, si fosse impiegato un dirigibile un po' più grande del « N-I »: una cubatura di 25.000 o 30.000 mc. invece di 18.500 mi sembrava la più opportuna. Ma per Amundsen era condizione indispensabile che la spedizione fosse effettuata quest'anno e fu perciò necessario impiegare un dirigibile esistente, poichè una nuova costruzione avrebbe richiesto almeno due anni.

Avrei anche desiderato che sulla costa settentrionale dell'Alaska fosse stata stabilita una base di rifornimenti, la quale avrebbe evitato lo smontaggio del dirigibile, ed eventualmente avrebbe consentito anche di ritornare in volo allo Spitzberg; ma anche la preparazione di questa base avrebbe reso necessario il rinvio della spedizione di almeno un anno, data l'impossibilità di trasportare prima della prossima estate sulla costa settentrionale dell'Alaska i materiali occorrenti per l'erezione del pilone e per i rifornimenti. Com'è noto, la costa settentrionale dell'Alaska — per almeno dieci mesi dell'anno — è inaccessibile dal mare. In quanto a trasportare per via di terra i materiali nei mesi di autunno o di inverno, l'impresa avrebbe avuto poche speranze di successo, come è stato confermato dai tentativi disgraziati della spedizione Wilkins.

L'itinerario Roma-Pulham-Trondhjem-Spitzberg subì in seguito delle modificazioni, perchè presto mi convinsi — studiando le condizioni meteorologiche di questa parte del volo — che il tratto Pulham-Trondhjem-Spitzberg sarebbe stato eccessivamente rischioso, essendo difficile che nel mese di aprile si fosse presentata una situazione meteorologica così favorevole da consentire di percorrere con sufficiente sicurezza i 3200 chilometri di mare che separano lo Spitzberg da Pulham. Perciò nel gennaio di quest'anno proposi la rotta Roma-Friedrichshafen-Leningrado-Spitzberg, che i meteorologi, sia Italiani che Norvegesi, furono pienamente d'accordo con me nel giudicare assai più conveniente dal punto di vista meteorologico.

Più tardi, essendosi deciso di effettuare una breve sosta nella capitale della Norvegia, stabilii definitivamente il seguente itinerario: Roma-Pulham-Oslo-Leningrado-Vadsö-Spitzberg, con le seguenti distanze approssimative:

Roma-Pulham (via Canal du Midi) km.	2.100
Pulham-Oslo »	1.100
Oslo-Gattschina »	1.100
Gattschina-Vadsö (seguendo la ferro- via di Murmonsk) »	1.400
Vadsö-King's Bay »	1.200
King's Bay-Punta Barrow »	3.400

In totale, 10.300 km., senza contare le inevitabili deviazioni di rotta causate dalla nebbia o rese necessarie dalle condizioni meteorologiche durante il volo.

I più terribili nemici.

Le condizioni meteorologiche dell'Artide sono così caratteristiche e così sostanzialmente diverse da quelle del continente e dei mari europei, che bisogna esaminarle a parte.

L'immensa uniforme distesa di ghiacci del mare polare, la scarsa intensità delle variazioni termiche-atmosferiche, fanno intuire una certa uniformità e costanza anche nelle condizioni meteorologiche, come è stato confermato dai dati raccolti nelle varie spedizioni polari e principalmente durante i tre anni dello spedizione di Nansen, il quale, riassumendo le osservazioni fatte, conclude dicendo che l'atmosfera polare è in notevole equilibrio, raramente l'intensità del vento raggiungendovi la violenza di una bufera. Naturalmente non si hanno dati sulla regione compresa fra il Polo e l'Alaska. Tuttavia, data la scarsa probabilità che colà esista una grande terra con catene di montagne, le quali possano perturbare l'uniformità della superficie polare, si deve ritenere probabile che le conclusioni di Nansen possano estendersi anche alla regione inesplorata.

La notte polare, caratteristica per l'assenza di nebbie, sarebbe assai favorevole per la navigazione aerea, se non fosse proibitiva per le temperature eccessivamente basse. D'altra parte l'estate, caratterizzata dalla presenza di nebbie fitte, è assolutamente inadatta per l'esplorazione. Restano da utilizzarsi i mesi equinoziali, e particolarmente aprile e maggio. Aprile, col suo gran numero di giorni sereni, sarebbe indubbiamente il più propizio, se non presentasse temperature ancora notevolmente basse, i cui effetti sulle strutture e sugli organi dell'aeronave

non possono oggi ben prevedersi per deficienza di dati sperimentali.

Ecco le medie mensili delle temperature secondo le osservazioni di Nansen: aprile, 25 centigradi; maggio, 11 centigradi; giugno, 2 centigradi, sempre sotto zero; temperature osservate al livello del suolo. Alzandosi in quota, esse crescono, fino a qualche centinaio di metri d'altezza, dopo di che assumono il consueto andamento decrescente.

Il numero dei giorni sereni risulta da Nansen: in aprile 8; in maggio 7; in giugno 0; e quello dei giorni di neve o pioggia: in aprile 13; in maggio 20; in giugno 20; e finalmente i giorni nebbiosi sono: in aprile 1; in maggio 2; in giugno 10. La nebbia generalmente non sorpassa i 1000 metri.

Dai dati che ho riportati si può concludere che, effettuando il volo transpolare nel mese di maggio, il solo nemico in qualche modo temibile sarà probabilmente la neve, mentre per tutta la zona circostante alla calotta polare e particolarmente per la regione attraverso la quale si compirà il volo da Leningrado alla King's Bay, a questo nemico se ne aggiungono altri due forse più temibili: il vento e la nebbia.

Le modifiche all'aeronave.

Il nostro dirigibile « N-I », quale esso era nell'agosto 1925 — quando ancora faceva parte della flotta aerea italiana — era inadatto all'impresa. Occorreva apportarvi modificazioni notevoli e prepararlo convenientemente ad affrontare le difficoltà di un volo così eccezionale. Soprattutto bisognava:

1) aumentare il carico utile, alleggerendo le varie strutture là dove era possibile di farlo senza compromettere la robustezza;

2) adattare l'aeronave all'ormeggio al pilone;

3) applicare gli opportuni dispositivi per proteggere alcuni organi vitali dell'aeronave contro l'azione prolungata delle basse temperature;

4) preparare gli strumenti occorrenti per la singolare navigazione.

5) preparare l'attrezzamento speciale occorrente per atterrare in Alaska o altrove senza alcun aiuto da terra.

L'« N-I » con una capacità di 18.500 metri cubi aveva

nell'agosto 1924, al termine del collaudo, un peso proprio di 13.000 chilogrammi. Successivamente, per alcuni accessori aggiunti durante il periodo in cui fu al servizio dell'Aeronautica italiana, questo peso proprio venne accresciuto tanto che nell'ottobre scorso, quando io presi in consegna l'aeronave, constatai un peso proprio di 13.400 kg. Per peso proprio intendo quello di tutte le strutture ed accessori fissi dell'aeronave, compresa l'acqua di raffreddamento dei motori. Sono esclusi gli strumenti di navigazione, l'attrezzamento, la stazione radiotelegrafica, le persone, la benzina, l'olio, la zavorra e le parti di ricambio, il cui complesso si considera come carico utile.

Com'è noto, l'« N-I » ha tre motori da 260 cavalli, che sono capaci di imprimergli una velocità di 115 chilometri all'ora. Normalmente però si tiene una velocità di crociera di circa 78 chilometri all'ora, adoperando due soli motori, e consumando circa 95 kg. di benzina ed olio all'ora. Occorrendo, si può elevare la velocità propria anche per molte ore consecutive, a 93 chilometri all'ora, ma il consumo allora sale a 140 chilogrammi di benzina e d'olio.

Ora la distanza più breve fra King's Bay e Punta Barrow è di circa 3400 chilometri. L'ammettere, come è ragionevole, che questo percorso si allunghi del quindici per cento per errori di rotta o per deviazioni consigliate dalle condizioni meteorologiche, porta il percorso da compiere ad almeno 3900 km.

Dato, poi, che si parta da King's Bay, com'è consigliabile, con un lieve vento da Sud — ad esempio di 15 km. all'ora, — e dato che questo vento accompagni il dirigibile per una dozzina di ore (cioè presso a poco fino al Polo) si percorrerebbero nelle prime 12 ore circa 1100 chilometri, consumando 1140 chilogrammi di benzina e d'olio. Resterebbero a percorrere 2800 chilometri.

1600 Kg. di meno.

Ammettere che questo percorso di 2800 chilometri — dal Polo a Punta Barrow — si effettui con un vento contrario di 30 km. all'ora è il meno che la prudenza consigli di fare. La velocità all'aeronave rispetto al suolo risulterebbe allora di soli 48 chilometri all'ora, ed il tempo occorrente a raggiungere Punta Barrow di almeno 58 ore, consumando in cifra tonda almeno 5500 chilogrammi di benzina ed olio.

Bisogna dunque prevedere un consumo di almeno 6640 kg. di benzina e d'olio; e poichè sarebbe imprudente ammettere che si giunga a Punta Barrow avendo consumato tutta la benzina, occorrerà alla partenza dallo Spitzberg avere una provvista di almeno 6800 kg. fra benzina ed olio.

Per la stazione radiotelegrafica, gli strumenti, le parti di ricambio, l'attrezzamento normale di una lunga navigazione così diversa dalle altre (speciali dispositivi di atterraggio ed ammaraggio, barche pneumatiche, paracadute, ecc.), e l'equipaggiamento per una eventuale marcia sui ghiacci (tende, slitte, sci, ecc.) bisogna prevedere un peso minimo di 1700 kg. in cifra tonda.

L'equipaggio, costituito di 16 persone, e gli indumenti e le provviste necessarie, peserà almeno 1900 kg.

La zavorra sarà abolita e sostituita con benzina. A tale scopo ho fatto preparare dei piccoli recipienti maneggiabili che potranno essere buttati via come zavorra, in caso di assoluta necessità come, ad esempio, quando si dovesse guadagnare quota per superare una tempesta di neve.

Si dovrà dunque avere, alla partenza dallo Spitzberg:

benzina ed olio	Kg. 6800
attrezzamento	» 1700
equipaggio, indumenti e provviste	» 1900

Carico utile totale Kg. 10400

Ora è facile vedere che l'« N-I » — qual esso era nell'agosto scorso — non avrebbe potuto raggiungere un carico utile così elevato. Infatti anche basandosi su una temperatura di —10 gradi, quale presumibilmente si potrà avere allo Spitzberg nella prima metà di maggio, e supposto che il gas del dirigibile sia sufficientemente puro, si potrà realizzare una forza ascensionale unitaria di 1200 grammi al metro cubo, e quindi per 18.500 mc. una forza ascensionale totale di 22.200 mc. Il carico utile di 10.400 kg. non poteva dunque essere raggiunto se non riducendo il peso proprio dell'aeronave da 13.400 kg. a 11.800!

Ardua fatica che ha richiesto cinque mesi di studio e di lavoro.

È difficile elencare e descrivere esattamente tutte le modificazioni apportate al dirigibile per alleggerirlo dei 1600 Kg. di cui era necessario. Mi limiterò ad accennare alle più importanti.

Cabina di comando. — L'« N-I » aveva una bella ampia cabina per l'equipaggio e per i passeggeri, provvista di tutte le comodità possibili: un gran salone, una cabina a letto completamente arredata, una piccola cucina, un grande gabinetto di toilette. L'ho soppressa e sostituita con una cabina assai piccola, semplice, leggera, disadorna, dove il più piccolo spazio è utilizzato per qualche cosa di indispensabile, cosicchè in volo, quando essa è ingombra di persone, di strumenti, di carte, ecc., resta a mala pena lo spazio per due poltrone. Sul fronte della porta di accesso vi starebbe bene, oggi, il motto del nostro poeta « Per non dormire ! ».

A differenza dell'antica, la nuova cabina — tranne la parte anteriore — è quindi in diretta comunicazione con l'interno della trave. Il comandante può, così, assai facilmente sorvegliare l'interno della trave stessa ed impartire gli ordini alle persone che vi si trovano.

Mi sono preoccupato della difficoltà che si sarebbe avuta ad osservare il suolo, qualora si fosse stati costretti ad esporre la testa ad un vento di 80 Km. all'ora con una temperatura di 10 o 15 gradi sotto zero. Perciò ho ideato ed applicato un finestrino che si apre all'infuori in modo da proteggere contro il vento la persona che vi si affaccia. Per consentire poi l'osservazione continua al riparo assoluto dal vento ho pensato di costruire una specie di emisfero in celluloido trasparente applicato su una leggera armatura di alluminio. Questo emisfero si può facilmente sostituire ad uno qualunque dei telai piani che chiudono i finestrini rotondi della parte anteriore della cabina.

Navicelle motrici. — Le navicelle motrici avevano prima, tutte e tre, il gruppo d'inversione per la marcia indietro, lusso eccessivo, perchè bastava avere la retro-marcia per una sola di esse.

Ho perciò semplificate e notevolmente alleggerite le due navicelle laterali, abolendo l'innesto a frizione ed il rotismo per l'inversione di marcia. Ciò, naturalmente, ha richiesto una

notevole modificazione dell'armatura e della copertura della navicella stessa. In quanto alla navicella centrale, pur lasciandovi per ora il gruppo per l'inversione di marcia, ho prevista la possibilità di smontarlo (1) e sostituirlo con un semplice albero di trasmissione, che è stato costruito e si porta a bordo del dirigibile per poterlo applicare, quando ciò mi sembrasse utile.

D'altronde, secondo la mia esperienza, la possibilità di invertire la marcia di un motore, se è utile, non è indispensabile. Sopprimendo il gruppo d'inversione, non soltanto si guadagna in peso, ma si elimina una delle cause più frequenti di avaria.

Un'altra importante modificazione introdotta nelle navicelle motrici si riferisce ai radiatori, i quali precedentemente erano adattati alle nostre temperature estive, e quindi eccessivi per le temperature polari. Ho eliminato i vecchi radiatori e li ho sostituiti con altri di superficie minore. Quindi i nuovi radiatori sarebbero stati insufficienti in Italia, ed ho perciò provveduto ogni navicella di due piccoli radiatori laterali, facilmente smontabili. Essi, tranne uno, sono stati già eliminati a Leningrado, perchè ormai inutili per i prossimi voli.

Posizione della cabina di comando e delle navicelle motrici. — Gli alleggerimenti introdotti nella cabina di comando e nelle due navicelle laterali hanno reso indispensabile di modificarne la posizione, per regolare l'assetto longitudinale dell'aeronave. Naturalmente in corrispondenza della cabina di comando così diversa dalla precedente per dimensioni, si è dovuto modificare l'armatura ventrale del dirigibile, mentre per le navicelle motrici laterali, nella loro nuova posizione, si sono dovute modificare la sospensione e le passerelle di comunicazione coll'armatura stessa.

Dall'armatura ai serbatoi.

Armatura ventrale. — L'armatura di forza del dirigibile non si è potuta alleggerire. Anzi in qualche punto, specialmente verso prua, essa è stata rafforzata per renderla atta a reggere gli sforzi che si verificano durante l'ormeggio al pilone.

Un notevole alleggerimento ho invece realizzato nella co-

(1) A Leningrado difatti è stato smontato.

pertura, costituita, com'è noto, da un tessuto di cotone verniciato fissato ai correnti ed ai montanti dell'armatura, e sorretto da un sistema di leggeri travetti e fili metallici. Ho rifatta completamente questa copertura secondo un sistema più razionale che mi ha consentito di ottenere un notevole alleggerimento pur riducendo l'ampiezza delle inevitabili deformazioni e vibrazioni della copertura stessa durante il volo.

Ancora più importante è stato l'alleggerimento realizzato nella passerella interna che consentiva di percorrere l'armatura da prua a poppa. Il guadagno di peso è stato notevolissimo.

Serbatoi di benzina. — Ho alleggerito nei limiti del possibile i serbatoi di benzina e la tubazione relativa. Ciò era tanto più importante in quanto che il numero dei serbatoi di benzina doveva essere accresciuto in modo da contenere 6400 Kg. di benzina invece di 3000. I nuovi serbatoi, tutti in duro alluminio, hanno alcuni una capacità di 300 litri altri di 400.

I serbatoi d'acqua sono stati tutti aboliti, tranne quattro: due a prua e due poppa. Questi quattro, allo Spitzberg, verranno anch'essi soppressi e sostituiti da serbatoi di benzina.

Un alleggerimento assai considerevole ho realizzato modificando il sistema di sospensione dei serbatoi, pur aumentandone la robustezza. Questo lavoro è stato uno dei più lunghi e noiosi, essendosi dovuto per eseguirlo smontare completamente l'armatura del dirigibile.

Comandi delle valvole del gas. — Le valvole del gas, situate, com'è noto, sulla groppa del dirigibile, sono sedici, due per ogni compartimento. Ciascuna coppia era comandata da un frenello che scorreva nell'interno di un tubo bowden, attraversante verticalmente la camera a gas e la camera ad aria.

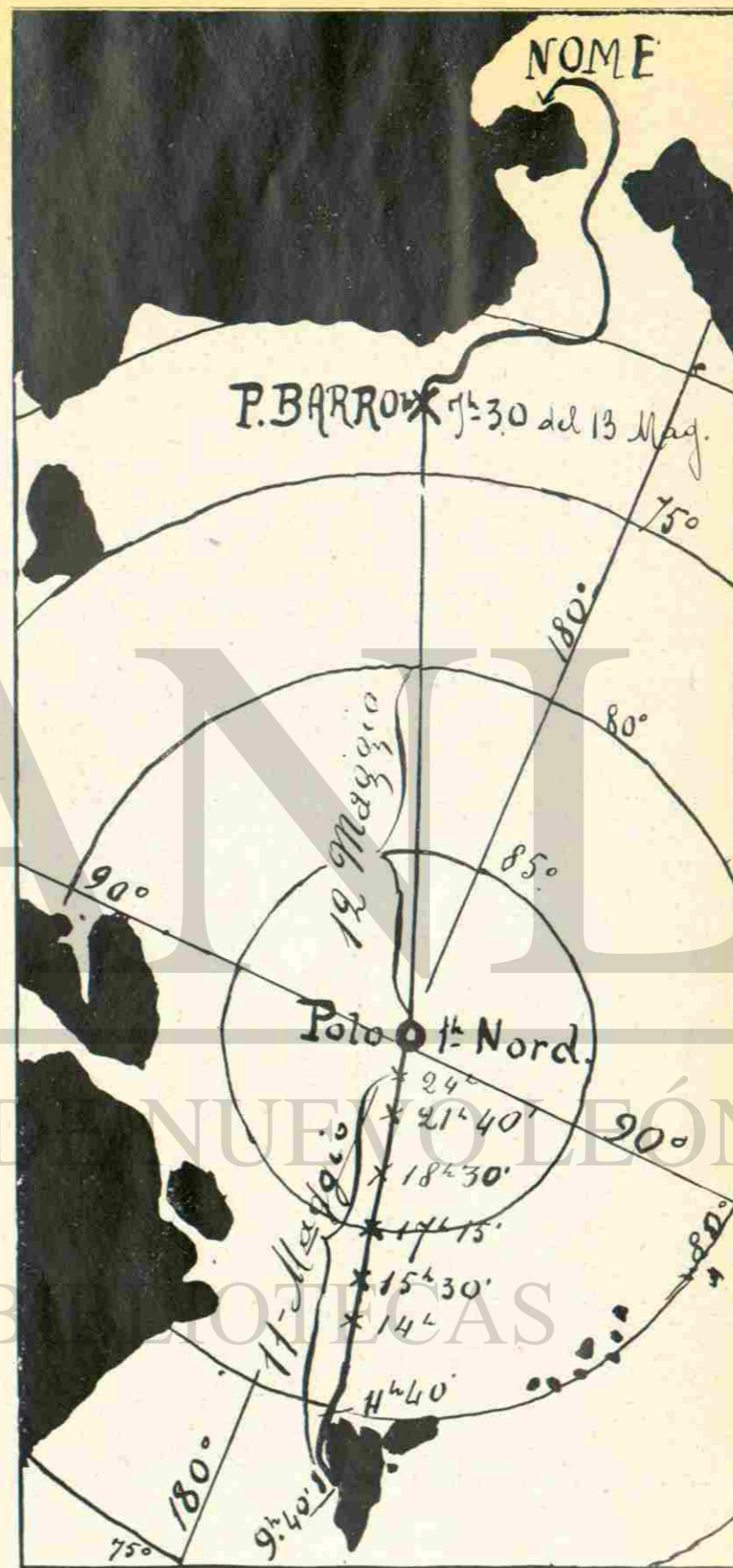
Il peso di questo bowden era discreto ed inoltre avevo qualche preoccupazione che l'umidità eventualmente penetrata dall'esterno potesse dar luogo alla formazione di ghiaccio, ostacolando così il funzionamento del comando. Ho pensato di abolirli, lasciando che il frenello convenientemente rivestito di stoffa scorresse nel budello di stoffa gommata entro cui giaceva il bowden. Inoltre ho abbinato i comandi, riducendo i frenelli da otto a quattro, con che ne ho semplificato la manovra e ridotto il peso.

Per aumentare l'autonomia.

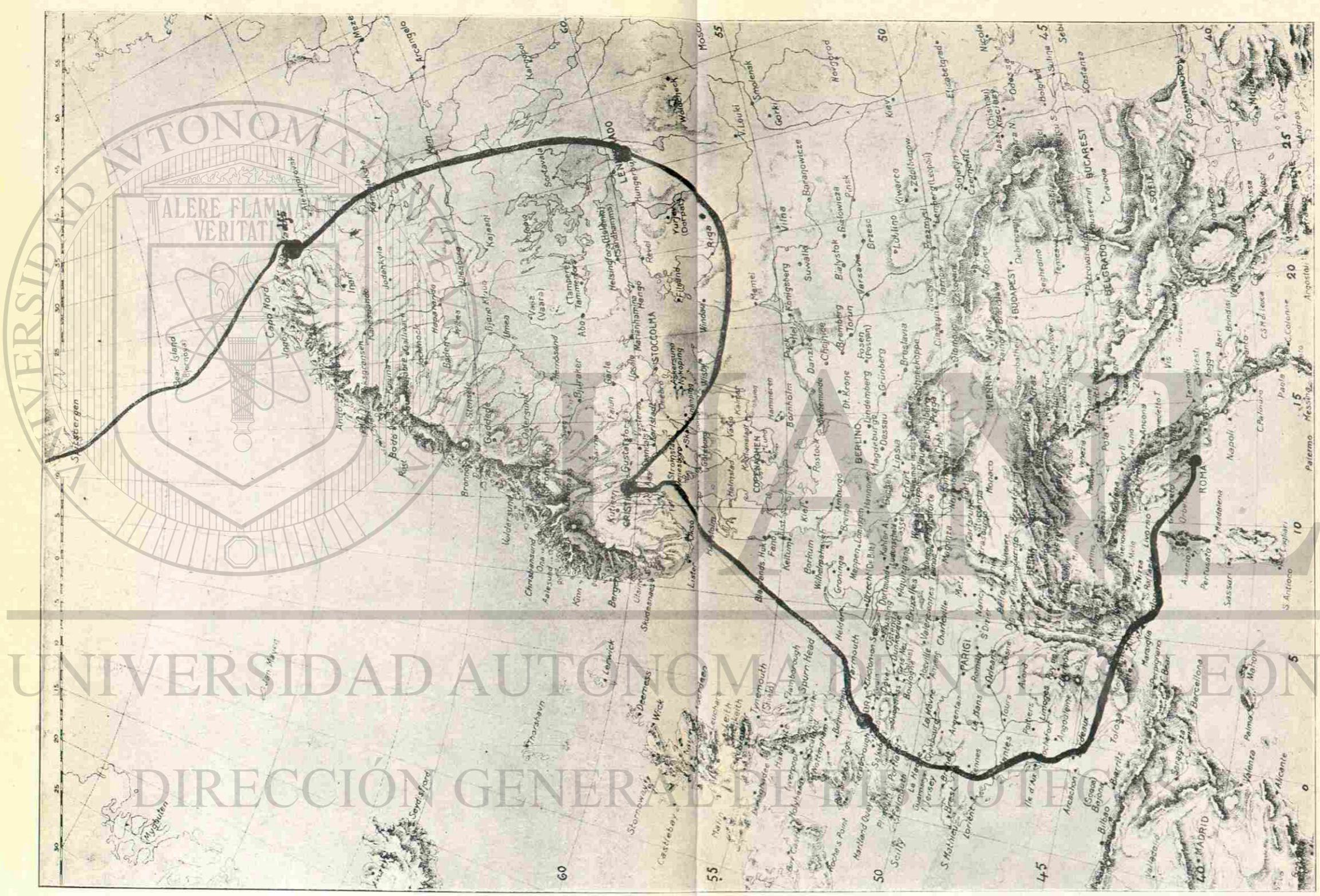
Canalizzazione per l'aria. — Il sistema di circolazione dell'aria consiste nel nostro tipo — com'è noto — in una grande valvola situata proprio alla punta di prua del dirigibile, attraverso la quale, durante la marcia, l'aria entra in due collettori di stoffa gommata, i quali corrono sotto il ventre della nave, nell'interno dell'armatura. Da questi collettori l'aria, a mezzo di apposite valvole automatiche, entra nei vari compartimenti della camera d'aria, e da questi esce poi attraverso altre valvole comandate a mano dal pilota dalla cabina di comando. L'aria che esce dalla camera di compensazione viene poi convogliata all'esterno mediante appositi condotti di stoffa verniciata.

Ho rifatto tutta questa canalizzazione, ed alleggeriti i collettori sia con l'eliminare gli anelli di irrigidimento trasversale che l'esperienza aveva dimostrati inutili, sia riducendone i diametri. D'altra parte ho ridotto il numero delle valvole d'ingresso che prima erano eccessive verso la prua del dirigibile, ed ho adottato infine per le valvole di uscita un nuovo tipo più leggero già sperimentato con successo sul dirigibile « N 2 ».

Non sto ad enumerare tutta la serie di altri minori alleggerimenti realizzati qua e là nei vari accessori dell'aeronave (come ad esempio nell'ammortizzatore pneumatico della navicella motrice e di poppa) perchè sarebbe un'elencazione arida e noiosa. Basti accennare che l'ammonimento da me dato alle nostre officine era questo: « Considerare che un chilogrammo risparmiato in materiali inutili rappresentava per il dirigibile la possibilità di percorrere un chilometro di più. Un chilometro di più, in determinate circostanze, può rappresentare la salvezza dell'aeronave e delle persone ». L'ammonimento è stato efficace: nelle modificazioni apportate alla nave non si è impiegato più materiale di quello che era strettamente necessario, e per conseguenza l'alleggerimento necessario è stato raggiunto. Il peso proprio del dirigibile — nonostante il rinforzo di alcuni elementi dell'irrigidimento di prua e dell'armatura ventrale — nonostante l'aumento di peso dovuto al dispositivo di aggancio al pilone e al maggior numero di serbatoi, è risultato presso a poco di 11.800 chilogrammi, com'era necessario.



La rotta della crociera transpolare seguita in base ai telegrammi stessi del Norge



Il volo da Roma a King's bay



L'incognita del freddo.

Involucro. — Tra il Polo e la costa settentrionale dell'Alaska nell'epoca in cui si compirà la traversata, cioè probabilmente a metà maggio, c'è da aspettarsi un minimo di temperature di 20 e forse 25 gradi sotto lo zero. Era doveroso perciò preoccuparsi del modo come si sarebbero comportati i vari organi ed i vari materiali costituenti l'aeronave sotto l'azione di una temperatura relativamente assai bassa che potrebbe prolungarsi anche per molte ore.

La mia attenzione, com'era naturale, si rivolse anzitutto all'involucro che, com'è noto, è costituito di stoffe gommate generalmente triple. La resistenza meccanica e l'impermeabilità all'idrogeno di queste stoffe sarebbero diminuite o pur no con un freddo così intenso?

In generale la pratica che abbiamo in Italia dei nostri involucri c'insegna che d'inverno le stoffe gommate si comportano assai meglio che d'estate. Tuttavia i nostri inverni non sono mai eccessivamente freddi, ed anche quando, volando ad altezze di 4000 e 5000 metri, si sono raggiunte temperature più basse, l'aeronave è rimasta esposta alla loro azione soltanto per poche ore. Non era dunque possibile pervenire ad una conclusione senza intraprendere delle esperienze.

Queste esperienze furono da me eseguite in una ghiacciaia dove normalmente si manteneva una temperatura di circa 14 gradi sotto zero. A questa temperatura le stoffe gommate si comportavano benissimo; la resistenza meccanica rimaneva inalterata, se pure non manifestava un sensibile aumento, e la permeabilità all'idrogeno diminuiva in misura notevole.

Le esperienze qualitative furono da me eseguite anche a 18 o 19 gradi sotto zero, con i medesimi risultati. A questa temperatura la stoffa assumeva una certa rigidità, che per altro in pratica non aveva alcuna importanza.

Analoghe esperienze, in seguito a mia preghiera, furono eseguite nei laboratori di chimica della ditta Pirelli. Le conclusioni furono le medesime: fino ad una ventina di gradi sotto zero — temperatura minima raggiunta nelle esperienze — la impermeabilità migliorava.

In base a queste esperienze sembra che non debba preoc-

cupare il comportamento delle stoffe gommate alle temperature che si dovranno affrontare nei due tratti Leningrado-Spitzberg e Spitzberg-Alaska; ma nessuno può dire con esattezza se e quali inconvenienti si potrebbero verificare, qualora per avventura le temperature fossero più basse di quelle che ho previsto. Tuttavia non par dubbio che coll'abbassarsi della temperatura la rigidità della stoffa cresca sempre più. Potrebbe quindi raggiungersi un punto in cui essa divenisse pericolosa.

Altra questione importante era la possibilità che in date circostanze si formasse sull'involucro una crosta di ghiaccio: pericolo senza dubbio assai grave considerata la grande estensione dell'involucro. Uno strato di un millimetro di ghiaccio vuol dire presso a poco un chilogrammo per metro quadrato, ed anche ammesso che il ghiaccio si formi a preferenza sulla prua e sul dorso ci sarebbe sempre il pericolo di un appesantimento di qualche tonnellata per ogni millimetro di spessore.

La possibilità che si formi questo ghiaccio va messa in relazione collo stato igrometrico dell'atmosfera. Da questo punto di vista se è facile incontrare condizioni sfavorevoli sul tratto Leningrado-Spitzberg, esse presumibilmente saranno migliori nel volo sulla calotta artica dove, notoriamente, l'aria è più secca. Tuttavia il pericolo sussiste, e sopra tutto se l'involucro freddo attraversa una nuvola a temperatura più elevata. La neve stessa, a temperature basse, è asciutta e quindi difficilmente aderisce all'involucro, mentre se è umida — come può accadere quando la temperatura è prossima allo zero — si attacca all'involucro e vi forma presto uno strato di ghiaccio.

I piloti russi mi hanno raccontato che specialmente in primavera ed in autunno, elevando un « draken », se questo s'immerge nel nevischio presto si appesantisce e cade. Lo strato di ghiaccio che vi si trova formato presenta talvolta lo spessore di alcuni millimetri. Lo stesso fenomeno si manifesta durante il volo: un aeroplano da Leningrado a Königsberg ebbe le ali rivestite di una crosta di ghiaccio spessa cinque millimetri: si formò ghiaccio perfino sull'elica! In un volo dalla Russia alla Nuova Zemla il pilota racconta che la sua grande preoccupazione era quella che potesse formarsi del ghiaccio sulle ali.

Naturalmente se il nevischio è basso, resta al dirigibile la possibilità di scansarlo portandosi al disopra. Ma ciò non sem-

pre è possibile, come ad esempio, alla partenza dallo Spitzberg, dove necessariamente nelle prime ore si dovrà navigare a quota bassissima, a meno che non si voglia buttar via della benzina.

Le armi contro il ghiaccio.

Per esaminare da vicino questo fenomeno della crosta di ghiaccio feci a Roma qualche esperienza ma non molto concludente. Mi sembrò da esse poter desumere che il ghiaccio — come del resto è intuitivo — tenda a formarsi a preferenza sulle superfici frontali e dorsali: quindi prua e dorso dell'aeronave. Pensai di spalmare la superficie della stoffa gommata di varie sostanze grasse per vedere se l'incrostazione fosse meno facile a verificarsi. La differenza notata fu assai lieve.

L'argomento era di tale importanza da meritare uno studio sperimentale più accurato. Per poterlo eseguire feci costruire un apparecchio, che però non giunse in tempo.

Di tutte le varie sostanze che ho provate per proteggere l'involucro (come d'altronde anche le strutture metalliche) la più efficace è la glicerina. La ragione è ovvia: la glicerina assorbendo l'umidità dell'aria forma una miscela anticongelante: se non che, purtroppo, in breve tempo si esaurisce.

Valvole del gas. — Non meno importante era la questione di proteggere contro l'azione del freddo quegli organi così delicati e vitali che sono le valvole del gas del nostro dirigibile.

Già, per esperienza fattane in Italia negli anni di guerra nei voli a quota elevata, sapevamo della possibilità che in determinate condizioni si formasse nella sede della valvola uno strato di ghiaccio che ne impedisse l'apertura o — una volta aperta — ne impedisse la chiusura, dando luogo a perdite di gas tanto più pericolose in quanto possono non essere subito avvertite.

Questo fenomeno fu da me studiato nel 1916, ma le cause non risultarono chiare. In qual misura contribuisse alla formazione del ghiaccio l'umidità esterna ed in qual misura quella interna del gas, fu impossibile a stabilire.

È certo, però, che sembra buona norma l'adooperare idrogeno compresso a parecchie decine di atmosfere per essere così certi di avere gas abbastanza secco. In quanto alla umidità ambiente furono da noi, all'epoca della guerra, escogitati vari si-

stemi per proteggere contro di essa la sede della valvola, ma nessuna mi parve veramente efficace. Pensai quindi di risolvere nel modo più semplice la questione coprendo le valvole mediante l'applicazione di una cuffia che le preservi dal contatto immediato con l'aria esterna. Questa cuffia chiusa verso prua, aperta verso poppa, è abbastanza ampia da permettere l'accesso ad un uomo, che così resta protetto contro il vento di corsa nel caso in cui sia necessario eseguire una verifica od una riparazione durante il volo. D'altronde nel peggiore dei casi ho anche previsto la possibilità di non adoperare affatto le valvole, emettendo il gas attraverso il tubo di rifornimento, sistema sicuro che non presenta altro inconveniente che quello di non potere eliminare alla partenza dallo Spitzberg il peso di questo tubo (circa 30 chilogrammi) come prima mi ero proposto di fare.

Perchè l'acqua non geli.

Motori. — per quanto riguarda l'acqua di raffreddamento dei motori, è chiaro che fintanto che essi sono in moto non c'è da preoccuparsene. Le difficoltà sorgono in caso di arresto del motore, volontario o forzato: bisogna allora trovare un sistema per impedire il congelamento dell'acqua.

La cosa più semplice è quella di aggiungere all'acqua una sostanza che ne abbassi il punto di congelamento. Esaminato l'impiego di varie sostanze e particolarmente della glicerina, dell'alcool e del formiato sodico, sono venuto alla conclusione, d'accordo con altri competenti, che si debba dare la preferenza alla glicerina, avendo l'alcool il difetto di evaporarsi in parte durante la circolazione, ed il formiato sodico non essendo del tutto esente da azione corrosiva. Una soluzione conveniente sembrerebbe essere quella contenente il 30% di glicerina.

Questo problema interessa particolarmente il motore di poppa, perchè in quanto ai due motori laterali, i due circuiti dell'acqua di raffreddamento sono collegati in serie fra loro. Cosicchè, se un motore è fermo, pensa l'altro a riscaldarlo. Questo dispositivo è stato escogitato, perchè era essenziale per me avere due soli motori in moto ed il terzo fermo ma pronto a partire in qualunque momento. Dico essenziale, perchè la marcia con due soli motori è doppiamente economica: si risparmia personale e benzina.

Persone. — Il modo più semplice ed efficace di proteggere le persone contro il freddo è quello di provveder loro abiti sufficientemente caldi. In ciò naturalmente i norvegesi sono maestri, ed infatti la scelta degli indumenti è un compito riservato ad essi.

Da parte mia mi sono preoccupato del fatto che la relativa immobilità, protratta per decine e decine di ore a temperature assai basse, potesse — nonostante gli indumenti — causare disturbi insopportabili. Ho perciò pensato di adoperare delle stufe, dove la benzina brucia lentamente senza fiamma sotto una reticella metallica. Sono assolutamente senza pericolo, come mi sono convinto provando a soffiare sopra dell'idrogeno, a versarvi della benzina, ad immergerle in un ambiente di miscela detonante di idrogeno ed ossigeno. Per adoperarle col maggior possibile vantaggio ho fatto costruire delle casse di duralluminio aventi nella parte superiore una doppia parete. L'intercapedine viene riempita di acqua, che accumula il calore svolto dalle stufe ed è pronta ad essere adoperata in caso di bisogno.

Il difficile orientamento.

Seguire la rotta prestabilita — Spitzberg-Polo Nord-Punta Barrow — sarà naturalmente un'impresa assai ardua, data la lunghezza del percorso ed il fatto stesso che esso si svolge su una regione inesplorata. Altrove la considerazione delle coste, dei fiumi, delle montagne, l'andamento delle ferrovie o delle strade, quando esistono, consentono coll'aiuto delle carte, di controllare la rotta. Ma là sulla calotta Artica non si può fare alcun assegnamento su tutto ciò. La rotta deve essere regolata esclusivamente a mezzo degli istrumenti. Donde l'importanza enorme di un'oculata scelta di questi.

Bussole magnetiche. — Anzitutto le bussole magnetiche. Contrariamente all'opinione comune non c'è alcun motivo per cui esse non siano adoperabili, pur dovendosi aspettare delle difficoltà ed irregolarità di funzionamento.

Il polo magnetico è situato presso a poco alla stessa latitudine di Vadsö, cioè al 71 grado, ed all'incirca sul 97 di longitudine Ovest di Greenwich. Esso capita al Nord-Est delle coste americane nella penisola di Boothia.

Se dunque il « Norge » non sarà costretto a deviare notevolmente dalla rotta King's Bay-Polo Nord-Punta Barrow, esso navigherà sempre ad una distanza di almeno 2000 chilometri dal polo magnetico. Nel volo di Amundsen dell'anno scorso la bussola funzionò abbastanza bene, nonostante che la distanza dal polo magnetico fosse presso a poco la stessa. Naturalmente, inesattezze notevoli sono da aspettarsi per il fatto stesso che la massima parte dei valori delle declinazioni magnetiche sono dedotti con interpolazioni od extrapolazioni.

Le bussole magnetiche installate a bordo sono quattro. Esse vennero compensate a Roma, a cura del Comandante Santi. Di esse tre sono a liquido — incongelabile alle temperature che probabilmente s'incontreranno — una a secco.

Bussola solare. — Ma le bussole magnetiche possono dar luogo ad errori notevoli per la scarsa conoscenza della declinazione magnetica, già accennata, e sarebbero poi certamente insufficienti qualora si fosse costretti a deviare verso l'Arcipelago americano.

Donde la necessità di poter controllare le bussole magnetiche con uno strumento indipendente dal magnetismo terrestre. Esso consiste nella bussola solare, strumento già impiegato da Amundsen nel volo polare dell'anno scorso e dalla spedizione Artica di Mac Millan nell'isola di Ellesmere.

La bussola solare che ho fatto installare a bordo del « Norge » è quella medesima dell'anno scorso. Essa è stata però opportunamente completata dal nostro Stabilimento di Roma.

Impianto radiogoniometrico. — L'impiego della bussola solare richiede naturalmente la presenza del sole. Se questo è nascosto dalle nuvole — come è assai facile a verificarsi — e se le nuvole sono troppo alte per sorpassarle, bisogna pure avere un altro mezzo per controllare di tanto in tanto la posizione dell'aeronave.

Questo mezzo è fornito dall'impianto radiogoniometrico, costruito dalla Ditta Marconi. Esso ha funzionato, se non proprio regolarmente, abbastanza bene nella rotta Pulham-Oslo-Leningrado. È da sperare che funzioni anche nella traversata polare. Naturalmente da esso bisogna aspettarsi soltanto una grossolana approssimazione nella determinazione del punto.

Determinazione astronomica del punto. — È ovvio ridire che ho provveduto l'aeronave di sestanti, cronometri, e tabelle per la determinazione astronomica del punto. Se durante la traversata Artica si avrà nel cielo la luna, sarà possibile la determinazione completa.

Altri strumenti di navigazione. — Fra gli altri strumenti che ho fatto montare a bordo cito, come degni di menzione, due apparecchi per determinare la deriva e la velocità, uno costruito dal capitano Jozza, l'altro dalla Ditta Goertz, un cerchio azimutale per i rilievi e la deriva, costruito dalle nostre officine, ed infine un telemetro che può impiegarsi per distanze da 200 a 3 o 4 mila metri.

L'idea d'impiegare un telemetro a bordo dei dirigibili credo sia nuova. Me ne sono trovato finora contentissimo, avendo col telemetro potuto controllare con sufficiente approssimazione l'altezza sul suolo, determinazione che non solo è necessaria all'atterraggio, ma utilissima per controllare in una lunga navigazione l'andamento della pressione barometrica al suolo stesso.

Fra gli apparecchi scientifici cito un meteorografo fatto preparare dal prof. Eredia.

Come ammarare e scendere.

A Punta Barrow, o dovunque capitasse, si dovrà atterrare senza alcun aiuto da terra, manovra non esente da difficoltà e pericoli, soprattutto quando l'atterraggio debba essere eseguito con tempo cattivo.

Dovevo preoccuparmi di avere a bordo i mezzi necessari per questa manovra e perciò ho fatto impiantare nell'interno della cabina di comando un verricello che viene comandato a mano, a mezzo di un differenziale. Il cavo di atterraggio, alla cui estremità libera vien fissato il sacco d'ammarraggio o l'ancora, passa sulla gola di una carrucola situata nel nodo 3 inferiore dell'armatura, cioè a prua della cabina. Dalla carrucola il cavo viene rinviato al verricello sul cui tamburo compie due giri, più che sufficienti ad impedire lo scorrimento anche quando la tensione del cavo è di alcune centinaia di chilogrammi. Il meccanismo del verricello consente solo di recuperare il cavo, mentre automaticamente gli è impedito il movimento inverso. È chiaro come si adopererà questo verricello. Una volta che il sacco si sia riempito di acqua o l'ancora abbia fatto presa,

si recupera pian piano il cavo manovrando la catena del differenziale, avvicinando così il dirigibile al suolo fino a quella distanza che sarà sufficiente per sbarcare comodamente persone e materiali. Il sacco, costruito in robusta stoffa gommata, — ed opportunamente rinforzato da funi di canapa, — ha la capacità di mille litri.

L'ancora non differisce molto da una di quelle comunemente adoperate sui nostri dirigibili. Avevo fatto, è vero, costruire delle ancore speciali che lasciate cadere dall'alto si affondavano nel ghiaccio, facendo presa automaticamente in esso, e feci anche qualche esperienza con buon risultato. Senonchè l'ancora sperimentata non si è potuta recuperare, e mancando il tempo di costruire un altro esemplare, ho dovuto rinunziarvi.

La manovra col sacco è da ritenersi assai più sicura e semplice di quella coll'ancora. Questa può stentare a fare presa, ed una volta fatta presa, può — durante la manovra — sfuggirvi. D'altronde son sicuro che si troverà sempre uno specchio d'acqua di dimensioni sufficienti per eseguirvi l'ammarraggio col sacco.

Una volta ammarato bisogna avere dei mezzi adeguati per discendere in acqua. Ho fatto perciò costruire otto barche pneumatiche, di stoffa tripla gommata, divise in più compartimenti stagni, e provviste di una leggera armatura metallica. Queste barche, pochissimo ingombranti, e ciascuna pesante circa dieci chilogrammi, possono trasportare due o tre persone per volta.

Potrebbe capitare che il vento fosse tale da non consentire di avvicinare eccessivamente il dirigibile al suolo senza pericolo di gravi avarie, ed allora converrà arrestarsi ad un'altezza relativamente considerevole: ad esempio 50 o 60 metri. In quel caso mi è parso che il miglior modo di far discendere le persone fosse quello di adoperare un cesto, da far scorrere lungo la fune di atterraggio, improvvisando così una minuscola teleferica in cui la fune di atterraggio funziona da fune portante.

Il caso estremo.

La durata della navigazione potrebbe protrarsi eccessivamente — conducendo all'esaurimento della benzina — in due casi: quando si fossero verificate deviazioni di rotta tali da al-

lungare notevolmente il percorso, o quando nell'ultima parte del percorso si fosse incontrato un vento assai forte.

Ritengo però che sia dovere del comandante in una navigazione così nuova e così gravida di incognite di evitare a tutti i costi l'esaurimento totale della benzina, conservandone a bordo senza toccarla una piccola quantità sufficiente a percorrere un paio di centinaia di chilometri.

Accadendo allora che — eccettuato la piccola riserva anzidetta — tutta la benzina siasi esaurita e l'aeronave si trovi distante per centinaia di chilometri da qualunque terra, converrà iniziare la navigazione libera per avvicinarsi il più che è possibile ad una costa dove possa approdarsi. Al momento opportuno si adopererà poi la riserva di benzina per dirigersi all'atterraggio nel posto che apparisse più conveniente.

Durante la navigazione libera il comandante dovrà preoccuparsi: I) di mettere il dirigibile in condizioni di restare in aria il più a lungo che è possibile, riducendo al minimo le perdite di idrogeno; II) di utilizzare le correnti aeree in modo da dirigere l'aeronave verso la terra più vicina, dove possa trovarsi del nutrimento.

Per buona fortuna mi sembra che la navigazione libera nelle regioni artiche — a parte il pericolo indubbiamente grave della neve e delle incrostazioni di ghiaccio — dovrebbe svolgersi in condizioni assai più facili che da noi, perchè, a causa della maggior uniformità della temperatura esterna, le variazioni di forza ascensionale dovrebbero essere ridotte al minimo.

Tuttavia l'uso di un mezzo che abbia l'ufficio del cavo moderatore negli sferici può essere utile, e perciò ho pensato di costruire un robusto sacco di tela, cilindrico, chiuso ad un'estremità, aperto all'altra. Questo sacco ha un diametro di 30 centimetri ed è lungo 7 metri. Per un tratto di cinque metri la sua parete è imbottita internamente; mentre esternamente ha una protezione di numerosi cavi di canapa, cuciti sulla stoffa, lungo le generatrici del cilindro.

Questo sacco, secondo la mia idea, dovrebbe essere riempito di tutti quei materiali metallici, che saranno disponibili a bordo, come ad esempio parti di ricambio per motori, utensili, ed eventualmente anche parti stesse di motore smontato. Una volta riempito, peserà dai 300 ai 400 Kg., e filato allora dalla

prua del dirigibile attaccato alla fune di atterraggio, potrà servire da cavo ammortizzatore.

Le funi di canapa applicate esternamente al sacco hanno lo scopo di proteggere la tela quando il sacco striscia sui ghiacci ed anche d'impedire che il sacco s'inceppi contro una costa di ghiaccio od altra accidentalità, come potrebbe facilmente verificarsi a causa delle sporgenze che i materiali metallici producono nella parete nonostante l'imbottitura appositamente mesavi per ridurne l'entità.

Se con l'uso del sacco ammortizzatore si potranno, come io spero, eliminare le perdite di gas involontarie, il dirigibile potrà mantenere l'aria per molte settimane dato che la perdita giornaliera di gas attraverso le pareti dell'involucro è assai piccola. In tutti i casi poi, anche quando si fosse di tratto in tratto costretti a distaccarsi dal suolo per evitare il nevischio, si potranno adoperare come zavorra tutti i materiali esistenti a bordo, non assolutamente indispensabili, cioè almeno due o tre mila chilogrammi di materiali qualora il Comandante decida di smontare almeno una delle navicelle motrici.

Ma naturalmente è da augurarsi che l'eventualità d'una navigazione libera prolungata per delle settimane non abbia a verificarsi, perchè, a parte gli altri pericoli, essa metterebbe a prova durissima la resistenza fisica e morale dell'equipaggio.

Mille tonnellate di rifornimenti.

La preparazione delle basi. — La preparazione delle basi doveva consistere essenzialmente nell'impiantare ad Oslo, a Vadsö ed allo Spitzberg il pilone di ormeggio con tutti i servizi accessori, nel provvedere queste basi di tutti quei materiali che fossero necessari per eventuali riparazioni e per la ordinaria manutenzione dell'aeronave, ed infine del personale occorrente sia per le manovre che per i lavori.

Tutta questa preparazione è stata fatta sotto la mia direzione dallo Stabilimento di costruzioni aeronautiche, con l'assistenza dell'Aeroclub di Norvegia. Il pilone, del tipo da me ideato, fu studiato e progettato dallo Stabilimento.

Lunga fu la preparazione dei materiali occorrenti per i servizi delle varie basi fatta interamente in Roma dal nostro Stabilimento. Si dovette in essa abbondare, giacchè la diffi-

coltà di accedere in taluna delle basi, come Vadsö e lo Spitzberg, avrebbe impedito di soddisfare in tempo debito ad una richiesta suppletiva di materiali. Furono perciò costruiti nelle nostre officine elementi di ricambio per la struttura dell'aeronave (chiglie, timoni, travetti, ecc.) oltre ad una quantità ingentissima di materiale di attrezzamento.

Furono altresì preparate e spedite da Roma tutte le materie prime occorrenti per una grande riparazione, e con esse molti materiali di rifornimento compresi 60.000 metri cubi d'idrogeno compresso. Quantità veramente imponente di materiali il cui peso di mille tonnellate può dare una qualche idea della somma di lavoro richiesta per la sua preparazione.

Lo Stabilimento di costruzioni aeronautiche ha provveduto inoltre ad inviare ad Oslo, Gattchina, Vadsö e Spitzberg tutto il personale tecnico occorrente per terminare la preparazione delle basi ed assistere l'aeronave. La presenza di questo personale italiano specializzato — che, senza dubbio alcuno, era indispensabile — si è dimostrata finora preziosa, e lo sarà anche più in seguito.

Per concludere.

Tale è stata — così sommariamente ed aridamente esposta per sommi capi — la preparazione tecnica fatta in Italia, sotto la mia direzione, della nave e delle basi per il volo Roma-Polo Nord-Alaska. Preparazione lunga, minuziosa, paziente eseguita da quel mirabile organismo che è il nostro Stabilimento di costruzioni aeronautiche.

La brevità del tempo disponibile, la fretta della preparazione, saranno state probabilmente causa di qualche lacuna, forse anche di qualche errore. Abbiamo però la coscienza tranquilla: tutto ciò a cui poteva provvedersi è stato provveduto.

Quando questa nota verrà pubblicata, il « Norge » avrà già effettuato la tappa Leningrado-Spitzberg, la tappa che io ho sempre considerato come la più difficile sia per la navigazione sia per le condizioni meteorologiche.

Questa tappa — per la sua durata, per le sue difficoltà, per le sue incognite — sarà come una prova di resistenza generale dell'aeronave e dell'equipaggio per la traversata polare. Se verrà superata, se lo Spitzberg verrà facilmente raggiunto,

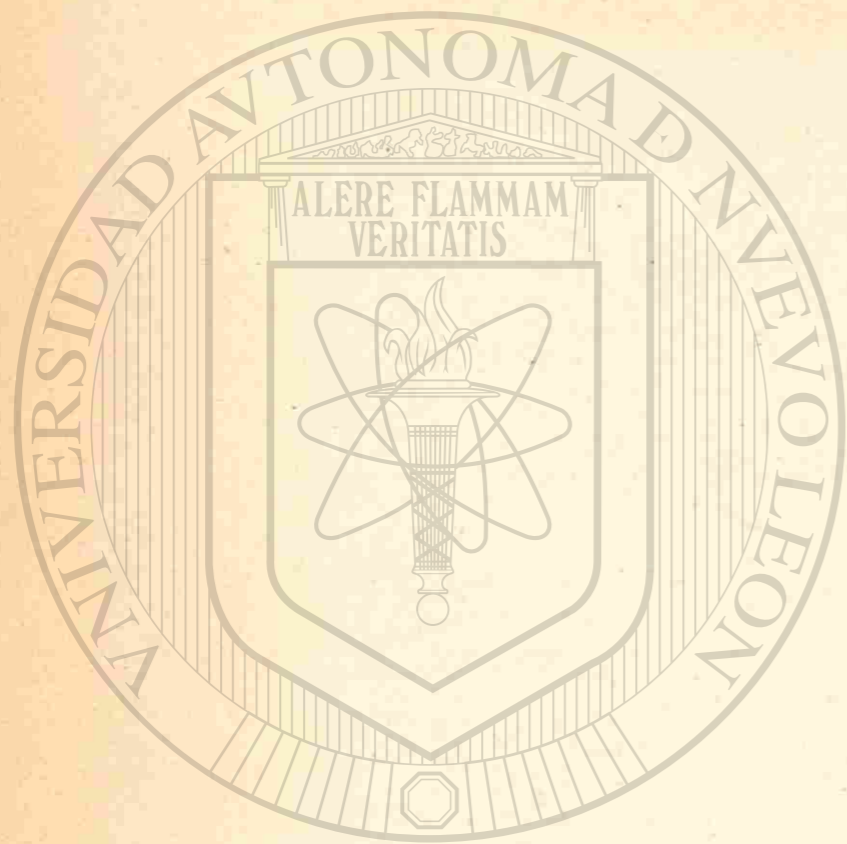
trarremo un respiro di sollievo, perchè vedremo finalmente aperta avanti a noi la via del Polo.

Ed il Polo verrà raggiunto, ed il Comandante italiano compirà con orgoglio l'atto solenne di lasciarvi cadere, accanto alla Norvegese ed all'Americana, la bandiera sacra della Patria.

Compiuto questo rito affronteremo con serenità le incognite affascinanti della regione inesplorata, portando nel cuore il ricordo dei nostri cari, del nostro cielo, del nostro sole, dell'Italia infine (1).

UMBERTO NOBILE.

(1) Questa nota fa parte della conferenza letta da Nobile a Leningrado all'Istituto scientifico, ciò che spiega questo finale.

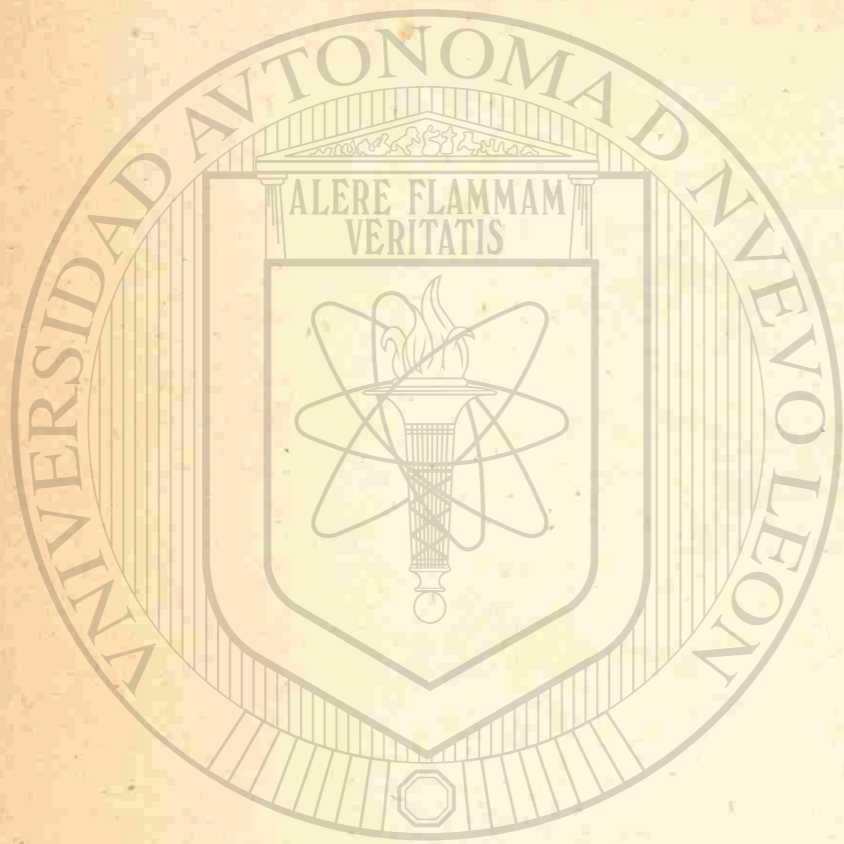


UMBERTO NOBILE
U A N L

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



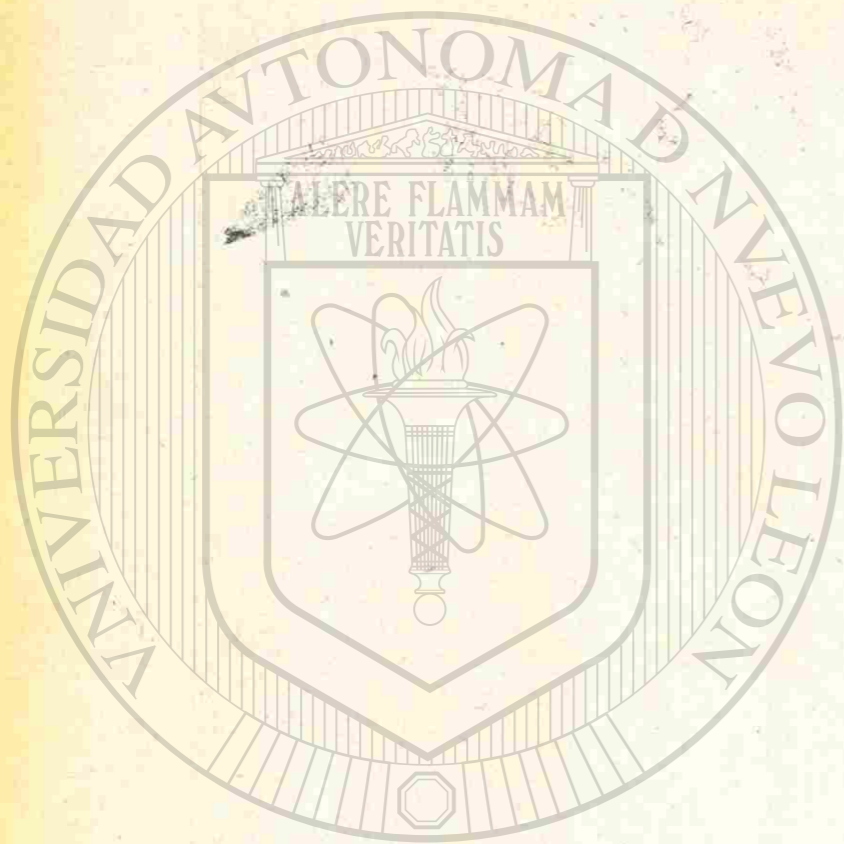


UNIVERSIDAD AUTÓNOMA

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



Umberto Nobile



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA

DIRECCIÓN GENERAL DE

Umberto Nobile.

Asciutto e segaligno, fisicamente questo meridionale assomiglia a uno di quei fiorentini del rinascimento che alternavano il loro tempo tra il campo di battaglia e la creazione di un capolavoro.

Tutto l'uomo e tutta l'anima sono nel suo volto. Non v'è da ingannarsi. Basta vederlo una volta sola: l'impressione è indimenticabile. La valutazione immediata.

Nella sua faccia dalla sagoma d'asceta è ad un tempo la dolcezza francescana e la durezza volitiva del Savonarola. Il contrasto evidentissimo anziché stonare, crea i chiaroscuri che fanno più luminosi e più profondi i suoi occhi di meridionale pieni di ardore e di febbre.

Il suo carattere è come la sua faccia: dolce come una bambina, proclive all'ottimismo e alla buona fede, fermo come una roccia, tenace e inflessibile come un'ancora da corrente.

Taciturno, in mezzo a qualunque folla egli vi sembra sempre un isolato, pensoso, preoccupato.

Mite e ottimista non è mai riuscito ad ammettere che qualcuno potesse invidiarlo, per la sua bontà, per il suo sapere, per la sua abilità, per la sua superiorità. Nemmeno quando questo sentimento si traduce in azione, in male azioni. Allora, più che dolore, egli prova stupore, un ingenuo stupore da illuso. Disdegna la difesa e non serba rancore, come tutti i forti.

Credo che egli ignori l'orgoglio e il senso della sua forza.

Quando i giornali stranieri dedicavano pagine intere alla sua gesta, alla sua epica resistenza, al suo valore, egli leggeva tutto ciò come sorpreso. Quando uomini di scienza riuniti per onorarlo, parlavano della sua opera e dei suoi meriti, il suo

goffo imbarazzo faceva pena: arrossiva come un fanciullo colto in fallo e guardava smarrito verso l'uscio, come per volersene scappare.

Della sua resistenza fisica è inutile parlare dopo la sua gesta. La meraviglia è che in un corpo simile vi si contenessero tanti nervi e tanta forza. E siccome ciò è inammissibile, bisogna pensare che una volontà eroica li sostituisse.

In una riunione dell'Accademia delle scienze e dell'Associazione ingegneri di Leningrado alla quale fu invitato per comunicare i suoi studi e i suoi propositi per il volo transpolare, non si esitò a dichiarargli che, esaminate tutte le possibilità e vagliate tutte le circostanze al lume della scienza e dell'esperienza delle precedenti esplorazioni, essi ammiravano tantopiù la bellezza del suo gesto, in quanto egli stesso non poteva ignorare l'insuccesso cui andava incontro e forse anche la catastrofe. E dicendo ciò erano veramente commossi.

Nobile li riguardava invece stupito e quasi non avesse argomenti da opporre alle prove schiaccianti che essi elencavano, si limitò a soggiungere con timidezza ma con ferma convinzione:

— Mussolini mi ha ordinato di arrivare all'Alaska. Vi arriverò.

Storico. E fu tutto.

Ricordo l'impressione enorme che queste parole suscitavano in quell'uditorio eccezionalmente scelto. Vi fu un momento di silenzio drammatico. La sensazione dello sbalordimento era così viva, così plastica in quei volti, che si cercavano l'un l'altro con lo sguardo come per riaversi.

E forse quegli scienziati, oggi, dopo il trionfo, non trovando nei canoni scientifici la legge applicabile al caso particolare, avranno finito per convincersi che nelle settantadue ore del volo terribile, in condizioni climatologiche terrificanti, l'uomo esile, senza carne attorno le ossa nodose, non sia schiantato al suolo di stanchezza, di freddo, di sonno, sia insomma arrivato, vincendo la natura, vincendo la cattiveria degli uomini, vincendo la vita stessa, sia arrivato perchè il Duce gli ha ordinato di arrivare.

Uno studente eccezionale.

Sulla vita di Umberto Nobile, sono state scritte in questi giorni molte inesattezze. Poichè la storia s'è oramai impadronita di lui è bene che i suoi connotati fisici e morali rimangano fissati con esattezza e precisione.

Nato a Lauro in quel d'Avellino il 21 Gennaio 1885, passò a Capua i suoi primi anni ed in quella città, ove suo padre ricopriva la carica di Ricevitore del Registro, compì i primi studi insieme al fratello maggiore Donato, attualmente funzionario nell'Intendenza di Finanza a Venezia ed al fratello minore Amedeo, oggi professore di matematica e fisica al R. Istituto Tecnico di Bari, nonchè Direttore di quell'Osservatorio Meteorologico. Compiuti gli studi primari, passò a Napoli per frequentarvi il Liceo e successivamente il Politecnico ove conseguì la doppia laurea di Ingegnere industriale ed Elettrotecnico.

È questo il periodo della sua vita certamente il più notevole, perchè il suo carattere si rivela in manifestazioni così caratteristiche che hanno lasciato tra i suoi compagni ed i suoi professori, l'impressione della sua eccezionale personalità.

Essi ricordano ancora, come spesso il giovane studente, si compiacesse di sostenere opinioni contrarie a quelle dell'insegnante o generalmente accettate, e l'originalità delle tesi contraddittorie ch'egli sapeva attingere dalla profonda conoscenza della materia e dalle naturali risorse del suo ingegno, per sostenerle. Contrariamente a quanto avviene tra studenti, queste manifestazioni di originalità anzichè essere accolte con ironia, erano riguardate con un certo rispetto, perchè l'altezza a cui Nobile sapeva elevare la discussione, la genialità cui ispirava le sue argomentazioni, anche se utopistiche, raggiungevano sempre lo scopo di interessare l'uditorio e di appassionarlo.

Un altro sintomo rivelatore della sua natura era lo strano metodo ch'egli usava nello studio. Non affrontava mai più di una disciplina alla volta, trascurando in quel turno tutte le altre; vi si gettava a corpo morto, voleva vedervi chiaro fino in fondo e solo quando se n'era reso padrone da non dovervi tornare sopra, l'abbandonava e passava ad un'altra. Nè richiami nè rimbrotti di professori potevano distrarlo dal suo metodo. Il quale aveva per altro la virtù di farlo arrivare agli esami così

sicuro delle materie che la classifica di primo col massimo dei voti e la lode era diventata per lui una consuetudine.

Al secondo anno di università è rimasto famoso tra i suoi compagni e professori il suo ritiro dagli esami, quando non gli rimaneva più che una materia e la più facile, solo perchè in una votazione non aveva ottenuto i pieni voti assoluti. Preferì ripetere l'anno piuttosto che rinunciare al suo primato.

Congedato dal Politecnico con le due lauree a pieni voti assoluti e la lode, per seguire la tradizione familiare, ma più per secondare il desiderio del padre che adorava, partecipò ai concorsi statali aperti in quell'anno 1909, alle Ferrovie ed al Genio Civile. Alle ferrovie riuscì il primo dei settantatré vincitori; al secondo, il primo dei quaranta. Fu immediatamente assunto quale Ispettore nell'Ufficio speciale delle ferrovie con sede a Napoli ove rimase tre anni. Ma per quanto lusinghiera la carica in età così giovanile, ben altro egli vagheggiava. Di fatti, nel 1912, appena aperto a Roma il 1° corso di aeronautica al Battaglione Specialisti del Genio, vi si iscrisse ed è inutile ormai dirlo, anche qui conseguì il primo posto agli esami.

Era stato intanto nominato per desiderio forse del suo ex maestro, il professore Guidi che ne era il presidente, segretario della Commissione di competenti del Ministero dei Lavori pubblici per lo studio dell'impianto e collaudo di un'importante teleferica destinata al trasporto dei carboni da Savona a San Giuseppe. La difficoltà e l'importanza notevole di quell'impianto rese necessario lo studio di tutte le questioni che si connettevano con l'esercizio di quella linea. Fu in tale occasione che il Nobile incaricato delle risultanze, effettuando studi e ricerche nel laboratorio sperimentale di Torino, intraprese lo studio della determinazione, con un calcolo rigoroso, degli sforzi di sollecitazione dei cavi di acciaio, determinazione che fino allora si era fatta in un modo puramente empirico.

Dalle ferrovie all'aeronautica.

Scoppiata la guerra egli si mise immediatamente a disposizione del Ministero della Guerra per l'aeronautica e fu subito destinato allo Stabilimento di costruzioni del quale in brevissimo tempo gli fu affidata la Direzione.

Era finalmente nel suo regno. La sua tacita aspirazione si

realizzava. Egli portò subito in quel laboratorio centro di lavori, di esperienze e di studi, la sua profonda cultura e l'appassionato amore del perfezionamento. Fu così che dal primo tipo originale del Dirigibile di Crocco e Ricaldoni, attraverso i nuovi tipi da lui creati (O-T. 34-05-N-MR-) si giunse progressivamente al tipo che oggi col Norge ha superato l'estrema, la definitiva prova. Ma attraverso quali lotte e quali contrasti!

Nei quattro anni che decorsero dall'armistizio al suo primo volo col Norge nel 1923, mentre attraverso i suoi studi egli intuiva l'immane divenire del dirigibile italiano, sia come arma precisa e formidabile, sia come mezzo di trasporto, pratico e sicuro, la sua fu tutta una lotta contro una coalizzazione di elementi che non solo volevano eliminare lo stabilimento, ma gli stessi dirigibili, ritenuti un inutile oggetto di lusso i cui scarsi benefici in guerra si ritenevano sproporzionati alla spesa.

Battaglia dura nel periodo in cui pareva che si corresse a gara tra i vari ministreri per annullare la forza della Nazione ed egli, solo contro tutti, avrebbe finito certamente per soccombere se non fosse intervenuta tempestivamente la rivoluzione fascista a metter fine al tradimento della Patria.

Reso ormai tranquillo da questo lato, mentre con insonne studio continuava i perfezionamenti che da dirigibile a dirigibile si facevano sempre più precisi e sicuri, si andava forse convincendo che allo sviluppo del mezzo non corrispondevano i progressi dell'efficienza aeronautica, o meglio, che l'impiego del dirigibile non corrispondeva all'utilità che con i suoi perfezionamenti egli aveva ragione di ritenere conseguibile, ciò che fino ad un certo punto poteva giustificare la sfiducia che si aveva in quest'arma.

Le sue indagini sul movente di questa stasi nel progresso della pratica aeronautica, dovettero convincerlo che per consuetudine il dirigibile di oggi veniva ancora considerato quello iniziale. Che mentre cioè « Il Dirigibile Militare Italiano » era diventato l'N. I, mezzo sicuro e perfetto, i procedimenti di volo erano rimasti gli stessi.

Nel suo profondo buon senso pensò forse che sarebbe stato inutile, ed in ogni modo troppo lento, qualsiasi tentativo teorico e che più proficuo invece sarebbe stato l'esempio.

Era il tempo in cui un volo da Roma a Napoli o a Palermo, si considerava quasi un prodigio. L'uscita dall'hangar di un

dirigibile, presupponeva una tale preparazione, da trasformare l'episodio in un vero avvenimento. Bisognava che tutte le condizioni di tempo, vento, pressione atmosferica, visibilità, si verificassero contemporaneamente per decidere il volo più breve. E questo mentre egli sapeva di aver raggiunto col suo apparecchio la piena tranquillità per ogni tempo e per ogni volo.

La sua opera sarebbe rimasta dunque sterile se i vecchi pregiudizi e le leggende non fossero stati scardinati.

Dagli studi del laboratorio, egli passò allora audacemente, fulmineamente, alla parte pratica dell'aeronautica.

Costruitosi per se esclusivamente una specie di dirigibile tascabile, l'M. R., di appena mille metri cubi, un dirigibile che sulle prime fece ridere i competenti i quali giuravano che non avrebbe mai potuto lasciare il cielo di Ciampino, con questo giocattolo egli, sprovvisto perfino del brevetto di pilota, *Charta magna* per salire la navicella di un dirigibile, si elevò tranquillamente in aria e dopo un primo periodo di voli sperimentali nei quali pareva andasse in cerca di pericoli da affrontare e pieni quindi di emozionanti accidenti, cominciò a correre l'Italia, con qualunque vento, con qualunque tempo. E come dall'ironia si era passati allo stupore, dallo stupore si passò all'invidia ed alla guerra sleale e subdola.

Ma Nobile mirava troppo alto per preoccuparsene: a lui premeva il progresso dell'aeronautica come prima lo aveva interessato il progresso dell'apparecchio. Egli non poteva preoccuparsi di ciò che avveniva intorno a lui, piccole meschine manovre di omuncoli trascurabili; a lui interessava di arrivare alla certezza assoluta delle sue previsioni: a stabilire cioè, sotto ogni aspetto di efficienza, di sicurezza, di praticità, le possibilità del dirigibile italiano.

Potè così dire il giorno che seppe che Amundsen aveva scelto l'aeroplano per raggiungere il Polo, che il solo mezzo sicuro di riuscita era il suo dirigibile ed il giorno in cui Amundsen, dopo l'insuccesso venne a Roma a cercarlo, egli potè esibirgli già i piani pronti per un dirigibile da esplorazioni polari.

E quando Amundsen rinunziò alla nuova costruzione per ragioni di tempo, egli non esitò ad assumersi l'impegno di adattare alla formidabile impresa l'N-I non nato certo per siffatte prove.

Non si accenna qui per amor di patria e per non dare un

dispiacere allo stesso Nobile che non ne ha mai voluto sentire parlare, alle basse manovre ed alla guerra sleale per far fallire il suo progetto, proprio nel momento in cui il « Dirigibile Italiano » era impegnato e con esso l'onore dell'aeronautica italiana.

È storia antica. Ogni uomo di genio, ogni uomo eccezionale, ne ha avuto la sua parte.

Nobile ha risposto da par suo. La transvolata polare è invece storia di oggi, storia di domani, dell'avvenire.

Per Nobile e per l'Italia.

Per l'Italia soprattutto.

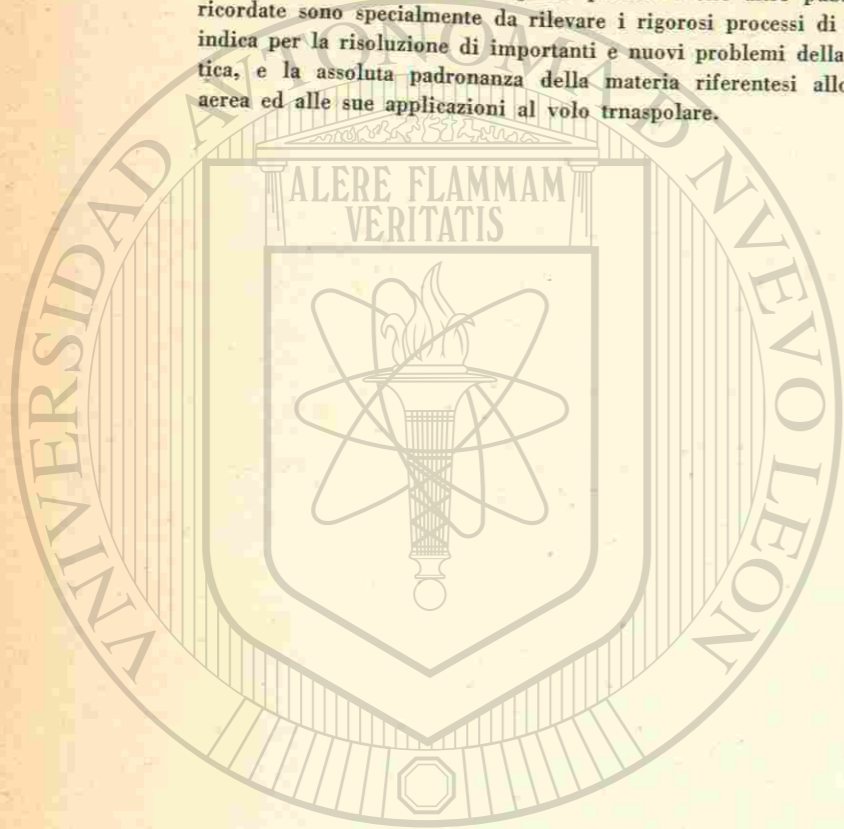
Bibliografia.

Do qui le opere che tra la costruzione di un dirigibile e l'altro, tra la soluzione di un arduo problema di dinamica e un volo audace, l'Ingegnere Nobile ha trovato il modo di compilare.

- 1) La sollecitazione di flessione nei cavi portanti dei trasporti aerei;
- 2) Abachi per determinare la forza ascensionale del gas idrogeno;
- 3) L'elica aerea propulsiva;
- 4) Il consumo di gas idrogeno per palloni dirigibili in relazione alla forza ascensionale;
- 5) L'aviazione — Fondamenti teorico-sperimentali;
- 6) Della quota massima di volo degli aeroplani;
- 7) Del costo dei trasporti aerei con dirigibili;
- 8) L'impiego dei dirigibili nei trasporti dei passeggeri (indagini sui limiti massimi del carico utile, della distanza, della quota e della velocità);
- 9) L'avvenire dei trasporti aerei nei servizi pubblici;
- 10) Di alcuni recenti progressi nella tecnica dei dirigibili semirigidi italiani;
- 11) Recenti progressi in airships construction in Italy;
- 12) Alcuni primi risultati di collaudo dell'aeronave N. 1;
- 13) Prove di ormeggio funicolare per dirigibili;
- 14) Contributo sperimentale allo studio delle variazioni di carico utile di una aeronave in dipendenza delle condizioni atmosferiche ambientali;
- 15) Collaudo del dirigibile N. 1;
- 16) Della quota di tangenza di un'aeronave;
- 17) Di alcune cause di errore nella misura della velocità delle aeronavi;
- 18) Sullo sviluppo delle costruzioni dei dirigibili in Italia;
- 19) Il volo transpolare;
- 20) Sistema « Nobile » per atterramento ed ammaramento meccanico di aeronavi.

Particolarmente degne di nota fra le elencate pubblicazioni sono il trattato sull'aviazione e le memorie di cui ai numeri 6, 8, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 20.

Nel trattato sull'aviazione il Nobile porta la sua analisi, in forma chiara ed incisiva, sui più vitali problemi dell'aviazione, dimostrando acuto ingegno accompagnato da non comune spirito pratico. Nelle altre pubblicazioni più sopra ricordate sono specialmente da rilevare i rigorosi processi di calcolo che l'autore indica per la risoluzione di importanti e nuovi problemi della meccanica aeronautica, e la assoluta padronanza della materia riferentesi allo studio della nave aerea ed alle sue applicazioni al volo transpolare.



PARTE PRIMA

== DA ROMA A LENINGRADO ==

UANI L

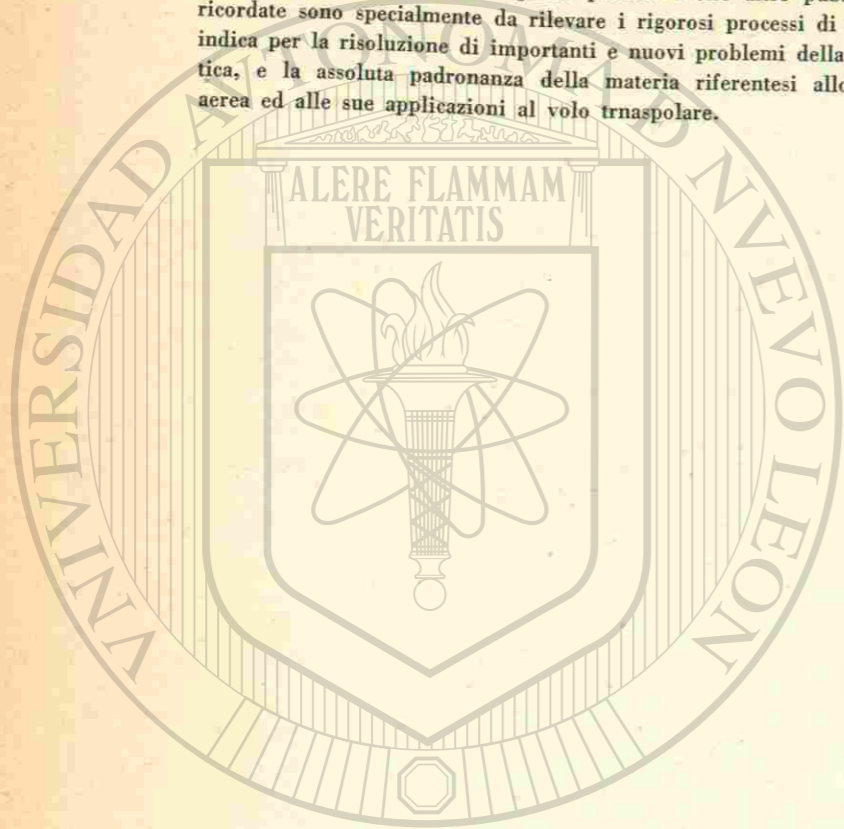
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



Particolarmente degne di nota fra le elencate pubblicazioni sono il trattato sull'aviazione e le memorie di cui ai numeri 6, 8, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 20.

Nel trattato sull'aviazione il Nobile porta la sua analisi, in forma chiara ed incisiva, sui più vitali problemi dell'aviazione, dimostrando acuto ingegno accompagnato da non comune spirito pratico. Nelle altre pubblicazioni più sopra ricordate sono specialmente da rilevare i rigorosi processi di calcolo che l'autore indica per la risoluzione di importanti e nuovi problemi della meccanica aeronautica, e la assoluta padronanza della materia riferentesi allo studio della nave aerea ed alle sue applicazioni al volo transpolare.



PARTE PRIMA

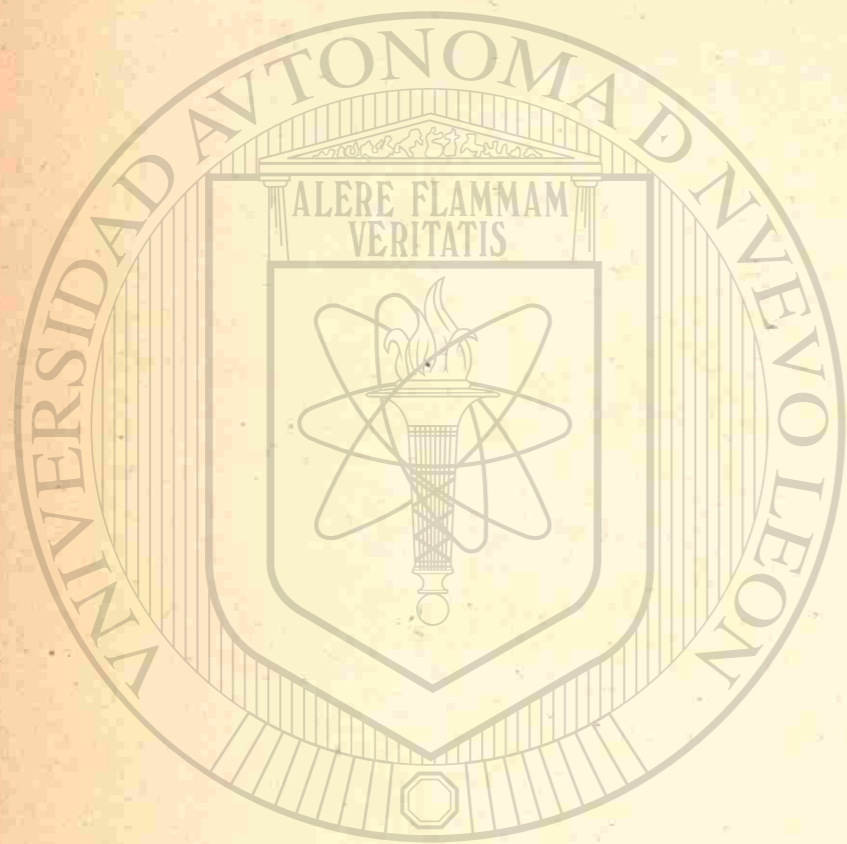
== DA ROMA A LENINGRADO ==

UANI L

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

®

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Impressioni di un uomo qualunque che sale al cielo per la prima volta. ⁽¹⁾

Aeroscalo di Ciampino, 10 Aprile.

Altri può avere opinione diversa, per me il momento più difficile di un viaggio verso il Polo, sia pure in volo, è quello in cui tornando a casa per la consueta colazione, si debba dire: preparatemi la valigia che fra due ore parto col dirigibile di Nobile.

Farei due viaggi di andata e ritorno, piuttosto che affrontare di nuovo la prova. Chè quanto a me, avendo avuto l'invidiabile fortuna d'essere stato educato gratuitamente per una quindicina d'anni sulle navi da guerra, non ho potuto più disabituarmi a quei bruschi segnali della bandierina dell'Ammiraglia che vi sorprendevo magari mentre vi preparavate per scendere a terra e vi facevano ritrovar due ore dopo, invece che a far l'imbecille a fianco a una signora in un salotto, sul ponte di una nave in rotta per il Giappone o l'Australia. E quando si è così male abituati, anche nella vita cosiddetta civile, si continua sempre ad aspettare il segnale della bandierina che invece di sulla poppa dell'Ammiraglia, sventolerà ora su quella del destino e l'Equatore o il Polo, sono per voi anche ora come il Giappone e l'Australia di allora.

Per questo io proposi una volta — ad un Ministro che deplorava il decadimento della nostra razza (Mussolini non aveva ancora inventato la macchina del Fascismo) — che fosse reso obbligatorio con una legge a tutti i cittadini italiani di trascorrere dieci anni sulle nostre navi da guerra e precisamente l'età dai 14 ai 24 anni. Mi dissero che così non ci sarebbero più stati

(1) Mi sono stati attribuiti, da alcuni giornali, articoli e telegrammi che io non ho nè scritto nè inviato. Quelli da me inviati, durante il volo col Norge, sono quelli raccolti in questo volume, null'altro.

laureati in Italia e allora io aggiunsi che invece di una erano due le fortune per la Patria. Ma il Ministro demo-liberale non mi capì e non se ne fece nulla.

Un altro momento grave di una spedizione polare in dirigibile, è costituito dai preparativi del bagaglio.

Insieme all'ordine... telefonico della partenza mi si era comunicato che potevo portare con me cinque chilogrammi di bagaglio. Non un grammo di più, che tutto sarebbe stato pesato al momento di salire a bordo.

Due ore dopo, sul mio letto, trovavo allineati una pelliccia, quattro farsetti di lana di camello di un paio di chili l'uno, due abiti da alpino, due da cristiano, quattro mutande di lana da palombaro, una dozzina di camicie, scarpe da ghiaccio, da neve, da strada, mezza dozzina di calzettoni di lana, caschi passamontagna, sciarpe dei Pirenei, una trentina di volumi accuratamente scelti per passare il tempo negli scali in attesa del bel tempo, guantoni di pelliccia, accessori di toletta, cognac, cioccolata ecc. ecc., tutte cose, come si vede, non superflue per un viaggio siffatto, il cui complesso però si poteva a occhi e croce valutare a una sessantina di chilogrammi, che bisognava ridurre.... a cinque.

Una prima selezione, fece sparire due mutande, metà delle calze, metà dei corpetti, le scarpe da strada, un abito da alpino e uno da borghese, sei camicie e quindici volumi. Ma malgrado ciò si era ancora assai lontani dalla metà, mentre quello che rimaneva sembrava a tutti « lo strettamente necessario » in un viaggio che si supponeva di qualche settimana. Eppure era troppo, era ancora almeno il doppio e bisognava ridurre. La biblioteca viaggiante fu soppressa del tutto per salvare le scarpe da neve e due maglioni. Le camicie furon sopprese, meno quella nera che pesava poco. Ma anche con queste ultime dolorose amputazioni, s'era ancora nel peso di là del verosimile.

Non so chi suggerì, ma fu certo una donna, l'idea genialissima alla quale mi attaccai disperatamente. E siccome l'ing. Nobile, quando queste note vedranno la luce sarà troppo in alto per poterle leggere, più tardi, non me ne vorrà del tiro che gli ho giuocato, anche perchè lo ha inventato una donna.

Il bagaglio non doveva oltrepassare il peso di cinque chilogrammi? è vero, ma nessuna limitazione era stata imposta al

peso delle persone tanto più che se anche io avessi aggiunti alquanti chili alla mia, essa sarebbe stata sempre ben lungi dall'accostarsi a quella del più magro dei norvegesi miei compagni di viaggio. E il resto si indovina, tanto che guardandomi allo specchio, prima di uscire dalla camera, mi sono istintivamente girato per vedere se dietro di me vi fosse qualcuno. Ci è voluta della buona volontà per convincermi che quella specie di mortadella di Bologna che mi vedevo davanti ero proprio io, ma non ho avuto il tempo di commuovermi per l'infelicità degli uomini grassi, perchè una specie di calorifero a progressione, mi andava incendiando le carni. Aria, aria: sentivo bisogno d'aria e non respirai se non quando l'automobile cominciò a ruzzolare sulla strada di Ciampino.

La mia valigia è stata veramente pesata e forse fu in virtù delle sofferenze che si leggevano nel mio volto congestionate che mi furono abbuonati i 600 grammi di buon peso.

Non avevo mai visto un dirigibile da vicino. Non sapevo dove e come sarei stato alloggiato, in qual modo avrei potuto compiere il mio servizio. A leggere certe descrizioni di colleghi che lo avevano forse visto come me, quella navicella ove sedici persone vive avrebbero dovuto alloggiare sospese tra il cielo e l'abisso per un viaggio di alcune migliaia di chilometri, era una specie di Hall di grande albergo, munita d'ogni ben di Dio, dalle sedie a sdraio alla limonata al seltz.

Appena salito a bordo, di fatti, ho cercato subito con gli occhi la cosa principale, il *buffet*, se non il cameriere, ma di cabina all'infuori di quella minuscolissima dell'apparecchio Marconi, nulla. Ho cercato le sedie a sdraio, i tavoli e non ho visto che un cumulo di valigie, di pacchi di cibarie, di termos, di pastrani, di scarpe, tutto in fascio, un mucchio tale, che quasi tutto lo spazio disponibile era occupato e ne rimaneva per noi, per muoverci, per rigirarci, alcuni centimetri quadrati per ognuno, da usarsi con discrezione in omaggio alla calligrafia dei compagni di viaggio. Niente tavoli, niente sedie, tanto è vero che traccio queste ultime righe in piedi, il foglio contro una parete di mica mentre di sotto e attorno a noi, la folla immane romba il suo vociare incompsto.

Come si farà a campare in questa scatoletta, io che pure sono abituato alla vita dei sommergibili, per ora non raccapezzo.

Forse l'imparerò durante la traversata, vedremo. La prospettiva di qualche dozzina di ore in piedi o seduto su una valigia non mi spaventa. I viaggi in ferrovia, prima di Ciano, mi ci hanno abituato.

Ma quello che mi preoccupa è il modo di poter fare il servizio. Son qui, per scrivere, evidentemente. Se il compito di Nobile è quello di condurre il dirigibile verso il Polo e di vincere le tempeste dell'aria e quello di Amundsen di scoprire nuovi mondi, il mio è quello di scriverne la storia. Ma il primo ha la sua brava cabina di manovra e i suoi apparecchi, il secondo dispone addirittura di un dirigibile e io nemmeno di un leggio per appoggiare la carta. La storia è in ribasso. Ma vedrete che finirà per esser scritta lo stesso, anche se le mie cartelle dovessero rimanere vergini da ogni contaminazione di inchiostro. Anzi, tanto sarà più bella, quante meno cartelle occorreranno a narrarla. E a scriverla per l'Italia ci penserà l'uomo che è entrato in questo momento nella cabina di comando, questo magnifico italiano, dalla sagoma asciutta del romano antico e sarà storia sonante e viva, piena di palpiti di orgoglio per l'Italia. Le mie cartelle potrebbero tutto al più narrare della cronaca. La storia vera, verrà incisa nei cieli dalla prora tagliente di quest'opera superba, uscita compiuta e senza mende dal cervello di un Italiano di razza, come Minerva dal cervello di Giove e folgorerà dai cieli in tutte le terre del mondo note ed ignote, i raggi perenni di una luce che perpetuerà lo splendore del nome d'Italia.

Un ultimo sguardo agli apparecchi e il colonnello Nobile lancia dal megafono un ordine secco: « VIA »!

Di colpo si ha una specie di sobbalzo.

Il tumulto della folla, cui si associano gli avieri delle corde, diventa rombo scrosciante. Mi giro attorno: cappelli, bandierine in aria e urla, urla e scrosci di mani... che anebbian la vista. Penso che è la scossa improvvisa; ma l'occhio continua a velarsi. È un bel tiro questo ma tant'è, non si riesce ad andare avanti.

Decido così di gettare le cartelle al fattorino che aspetta e di gridargli che avverta in redazione di completare l'ultimo periodo perchè... perchè già qualche volta capitano anche ai marinari certe figure antipatiche.

PER LA BELLEZZA DI UN SOGNO

UANI

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

®

DIRECTOR GENERAL DE BIBLIOTECAS

Forse l'imparerò durante la traversata, vedremo. La prospettiva di qualche dozzina di ore in piedi o seduto su una valigia non mi spaventa. I viaggi in ferrovia, prima di Ciano, mi ci hanno abituato.

Ma quello che mi preoccupa è il modo di poter fare il servizio. Son qui, per scrivere, evidentemente. Se il compito di Nobile è quello di condurre il dirigibile verso il Polo e di vincere le tempeste dell'aria e quello di Amundsen di scoprire nuovi mondi, il mio è quello di scriverne la storia. Ma il primo ha la sua brava cabina di manovra e i suoi apparecchi, il secondo dispone addirittura di un dirigibile e io nemmeno di un leggio per appoggiare la carta. La storia è in ribasso. Ma vedrete che finirà per esser scritta lo stesso, anche se le mie cartelle dovessero rimanere vergini da ogni contaminazione di inchiostro. Anzi, tanto sarà più bella, quante meno cartelle occorreranno a narrarla. E a scriverla per l'Italia ci penserà l'uomo che è entrato in questo momento nella cabina di comando, questo magnifico italiano, dalla sagoma asciutta del romano antico e sarà storia sonante e viva, piena di palpiti di orgoglio per l'Italia. Le mie cartelle potrebbero tutto al più narrare della cronaca. La storia vera, verrà incisa nei cieli dalla prora tagliente di quest'opera superba, uscita compiuta e senza mende dal cervello di un Italiano di razza, come Minerva dal cervello di Giove e folgorerà dai cieli in tutte le terre del mondo note ed ignote, i raggi perenni di una luce che perpetuerà lo splendore del nome d'Italia.

Un ultimo sguardo agli apparecchi e il colonnello Nobile lancia dal megafono un ordine secco: « VIA »!

Di colpo si ha una specie di sobbalzo.

Il tumulto della folla, cui si associano gli avieri delle corde, diventa rombo serosciante. Mi giro attorno: cappelli, bandierine in aria e urla, urla e serosci di mani... che anebbian la vista. Penso che è la scossa improvvisa; ma l'occhio continua a velarsi. È un bel tiro questo ma tant'è, non si riesce ad andare avanti.

Decido così di gettare le cartelle al fattorino che aspetta e di gridargli che avverta in redazione di completare l'ultimo periodo perchè... perchè già qualche volta capitano anche ai marinari certe figure antipatiche.

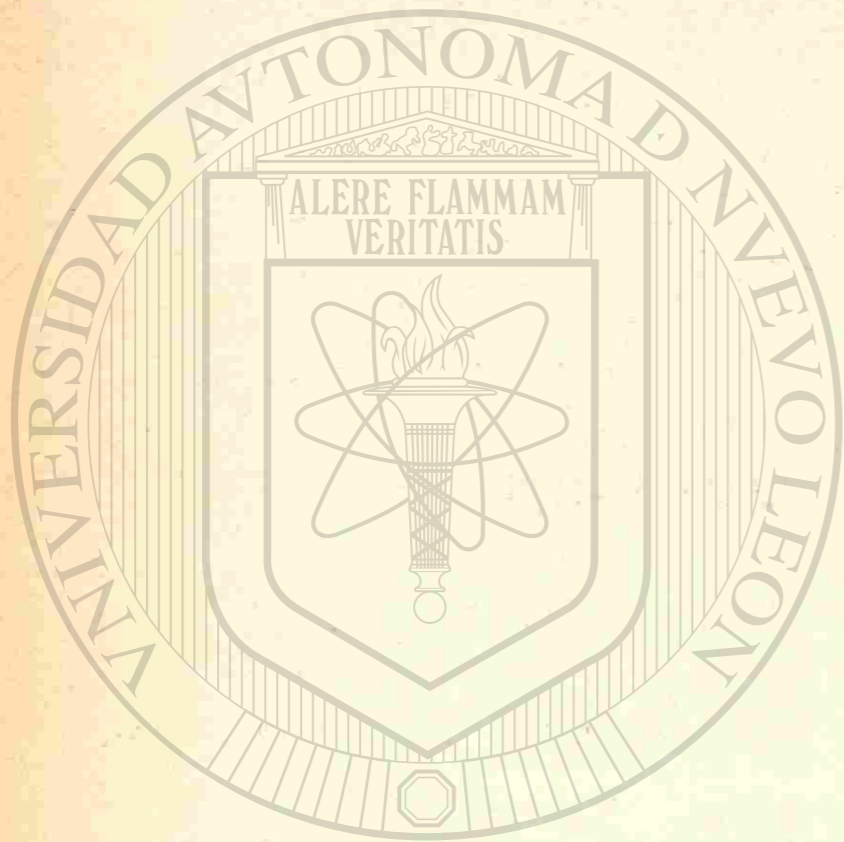
PER LA BELLEZZA DI UN SOGNO

UANI L

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN



DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

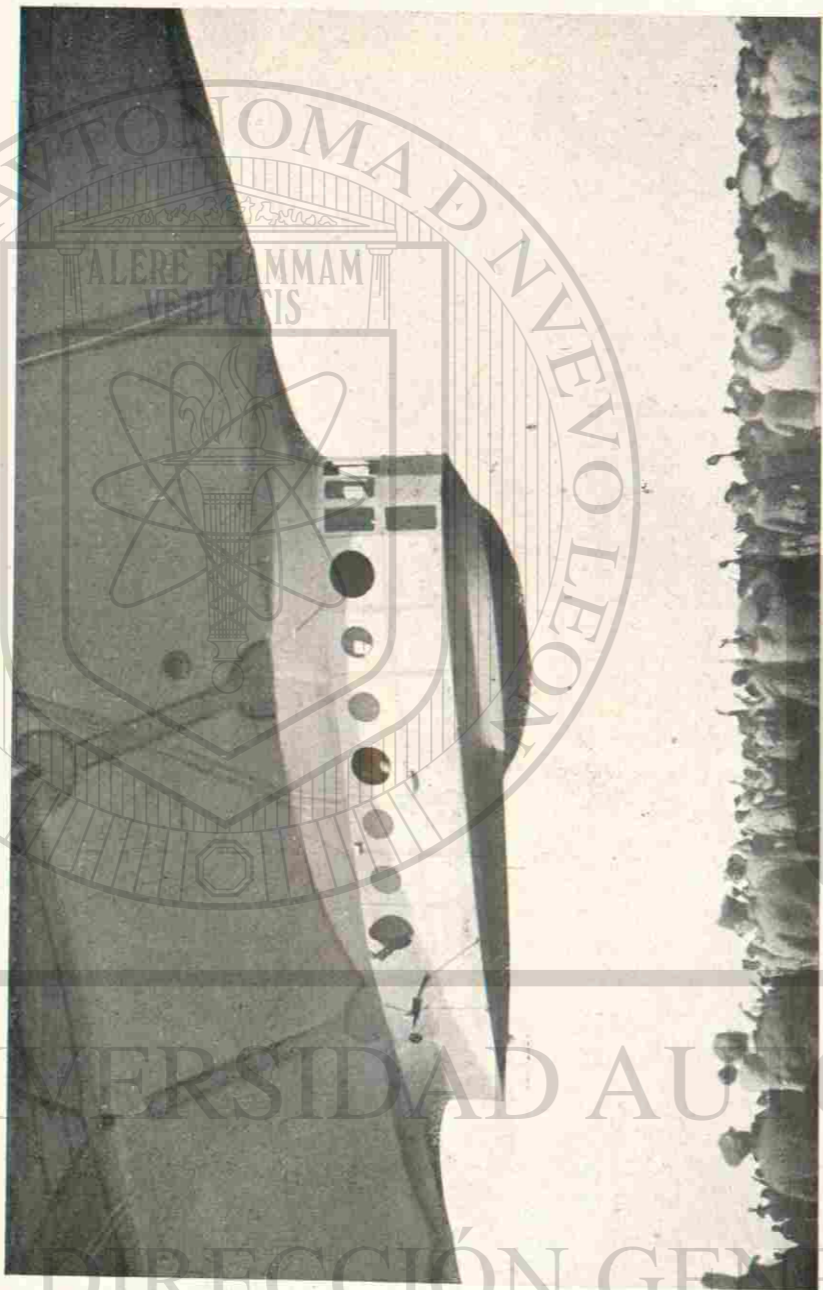


UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



I cinque italiani che hanno partecipato al volo transpolare:
Alessandrini - Cecioni - Mar. Arduini - Pomella - Serg. Caratti



Il « Via » da Ciampino

Per la bellezza di un sogno.

Cielo di Roma, 10 Aprile.

Ho scoperto stamattina che il cuore umano s'infischia delle leggi fisiche.

Non si spiegherebbe diversamente come mai Roma che si impiccioliva al nostro sguardo mano a mano che ascendevamo verso il cielo, ingrandiva invece nel nostro cuore, si allargava, si sollevava fino a noi, assumeva un volto smisurato, un'immagine così grande che non aveva più limiti nè contorni e a fissarla abbacinava a poco a poco fino a velar l'occhio.

Segnalo ai fisici il fenomeno che sfugge alla mia conoscenza, assicurandoli che non era affatto personale, poichè qualche altro italiano che mi era accanto, a guardarlo in faccia, presentava gli stessi sintomi.

Strane creature questi miei compagni di viaggio italiani.

Essi recano nel cuore consapevole un sogno più grande dell'universo, un grande sogno fatto di bellezza di mistero e di pene che per esservi contenuto lascerebbe supporre una cintura di corazza, e innanzi al volto di Roma vanente, irrorato nell'alba primaverile dalle luci di una divina aurora nascente, vibrano di una commozione così visibile che li assomiglierebbe più a dei poeti che a degli esploratori polari.

Il solo Nobile mi pare immune dall'attacco sentimentale. Il senso della responsabilità che da questo momento assume per lui i caratteri della maschera della tragedia con contorni precisi di un cerchio metallico dominatore dell'anima più provata, ha certo soffocato in lui ogni moto affettivo, e la durezza dei suoi lineamenti ascetici non è nemmeno per un istante addolcita dall'intimo brivido che noi pervade e stordisce.

Tempra di condottiero, questo artiere geniale di ieri, egli

sa di tener nel pugno non la nostra vita che è una misera cosa, ma le ali di quel grande sogno che su questa navicella ha convenute genti, che lo persegue spasmodicamente da molti lustri e ha riposto in lui e in lui soltanto la speranza della realizzazione.

Questo immenso dono di una gloria luminosa grava da questo momento col suo peso immane sull'anima del meridionale silenzioso, che s'aggira come trasfigurato tra gli apparecchi da lui stesso creati, non d'altro memore che di costringerli alla sua volontà romana.

Gloria a te Italia che puoi dare ancora al mondo nel tuo secondo rinascimento le due più grandi e le più invidiate virtù della tua stirpe eterna: il genio creatore e l'audacia realizzatrice.

L'eco degli addio e degli applausi e la voce delle mille campane romane salutanti risuonano ancora al nostro orecchio, quando volgendo le spalle alla visione di Roma, il Tirreno carezzevole dall'arco lunato da Ostia a Civitavecchia si protende verso di noi azzurro come il cielo che ci sovrasta, in un promettente invito.

Un'auretta dolce e tenue come uno zeffiro ci porta i primi aspri effluvi del mare che si fondono con gli ultimi dolcissimi della primavera dell'Agro.

Gettiamo ancora uno sguardo agli acquedotti e ai ruderi, frammenti di glorie disseminati nel piano verdeggiante come una promessa che si rinnova e sopra lo stormo di barche peschereccio lontane come ali di uccelli pelasgici spicchiamo il gran volo verso l'ignoto.

Di lontano, per effetto della refrazione solare, le varie gradazioni di cobalto verso Roma par che si decompongano e gli strati si sfaldino in una pioggia di petali di rose iridescenti.

Sono le dieci. Il colonnello Nobile lancia col Marconi i primi segni della nostra impresa.

Al Re d'Italia egli dice: — Dirigendo la prora verso oceano Artico che fu solcato dalla Maestà Vostra, intero equipaggio rivolge pensiero devoto e riverente al Re della nuova Italia ».

E all'On. Mussolini: — Lasciando Roma sull'aeronave frutto del lavoro italiano sono fiero di far pervenire al realiz-

zatore dei più alti destini della Patria l'espressione del più devoto omaggio ed il proposito di portare a compimento l'audace impresa della transvolata polare ».

Rotta su Tolone, lasciamo sulla nostra destra Santo Stefano sporgente dai fianchi d'Italia come un artiglio ferrato mentre sulla sinistra svaniscono Giannutri e Giglio, piccole oasi sorgenti, come ondine, dell'infinita distesa glauca. E barche e piroscafi, invisibili forse fra loro, la nostra altezza li avvicina invece come fossero la popolazione errante del nostro divino ma troppo ristretto mare.

Il *Norge* sembra scorrere su una rotaia senza giunte tanto il suo andamento è dolce e inavvertito. In certi momenti si ha perfino l'illusione di essere noi immobili e mare e cielo venirci incontro con premura.

All'altezza di Orbetello l'apparecchio Marconi mugola. È l'ultimo saluto di terra italiana.

È per il nostro condottiero: « Ufficiali, sottufficiali, truppa dell'aeroporto di Orbetello salutano romanamente il colonnello Nobile bene augurando per il raggiungimento della mèta ».

Quando il telegrafista ha recato il messaggio e mentre egli lo scorreva mi è sembrato veder balenare i suoi occhi ed i suoi lineamenti contrarsi. Il solo segno di commozione finalmente sorpreso in quel volto ve lo aveva prodotto il pensiero devoto dei suoi soldati. Ma ha afferrato subito i *tiranti* del gas ed ha dato un ordine al nostromo Lippi, ordine che non è giunto fino a noi.

Il mare a me familiare in ogni recesso, mi appare da questa altezza trasfigurato. Eppure il fenomeno è spiegabilissimo: la visione più larga restringe i limiti delle cose. È un po' l'effetto di chi vede gli avvenimenti all'infuori di essi. Quell'isola d'Elba per esempio che ho esplorato passo per passo non sarei mai riuscito ad immaginarla come tutta insieme la scorgo di quassù, una piccola conchiglia fracassata, tutta sbalzi e scoscendimenti, che si frastagliano in linee bizzarre immergendosi nel mare.

E la Corsica? Una grande virgola, disegnata da un bambino, con mano incerta, sopra un gran foglio di carta azzurra.

La terra degli ardori e degli odii implacabili ridotta una fredda grafia insignificante.

Come appaiono microscopiche le passioni umane viste dal

cielo! Che miseria poveri mortali il vostro bagaglio di odii e di amori!

Penso che non debba far molta fatica il Creatore ad essere longanime e tollerante con noi, poichè lassù il delitto più mostruoso, deve arrivare a Lui come uno scialbo fatterello di cro-naca. Penso anche che se si potesse ascendere tanto in alto da abbracciare tutto il mondo con un colpo d'occhio, tutta l'umanità non apparirebbe diversa da quel che appare ad un osservatore distratto, un formicaio in campagna, e tanto angusto il mondo che tornandovi deve sembrare quel che sembra ad un'aquila la gabbia del Campidoglio.

E tutto si dissipa in un baleno di quassù. Scompaiono terre, continenti, come in un sogno: una gran macchia, poi un punto nero, infine una piccola esile nube evanescente in un cirro di nebbia e più nulla. Nuovo azzurro, nuovi punti oscuri, nuove linee sinuose, appena abbozzate, come di terre uscite allora dalla creazione. Quindi la nebbia, null'altro che la nebbia.

Ecco la costa francese.

Sono appena le 16. Da sette ore soltanto abbiamo lasciato l'Italia, abbiamo corso in largo tutto il suo mare, salutato in un abbraccio tutte le sue isole e già la terra straniera, un altro popolo, altre città passano come in un caleidoscopio sotto di noi.

È strano come questo primo tratto di terra francese assomigli in tutto e per tutto a quella italiana. Anche il cielo è lo stesso, il colore del mare, il verde dei prati, il nereggiare delle foreste, la luminosità del sole italiano: tutto.

Se partendo dall'Italia noi avessimo chiusi gli occhi per riaprirli qui avremmo avuto la sensazione di trovarci ancora sopra al suolo italiano, tanto l'illusione è perfetta.

Navighiamo ora sulla linea della costa ove il mare e la terra si congiungono mettendo nel bacio tutta una languidezza di tinte calde e sensuali.

I paesi rivieraschi si succedono come un solo armento disteso a catena ininterrottamente lungo la costa. Passiamo sopra un piroscampo in rotta tagliandolo proprio nel mezzo e ci abbassiamo fino a vedere lo smarrimento dell'equipaggio che teme forse l'investimento di questo nuovo bolide ed esplose poi, in grida ed applausi.

Alle 17 il ferrato porto di Tolone con il suo anello di iso-

lotti ci è di sotto, simile ad un cestino rovesciato, col manico in fuori. La poderosa squadra, di quassù non diventa altro che una serie di giuocattoli sparpagliati, sfuggiti da quel cestino nell'abbattersi.

Il tempo è volato: abbiamo percorso 565 chilometri.

Bisogna stropicciarsi bene gli occhi per accorgersi che si è desti.

Il servizio telegrafico meteorologico funziona meravigliosamente.

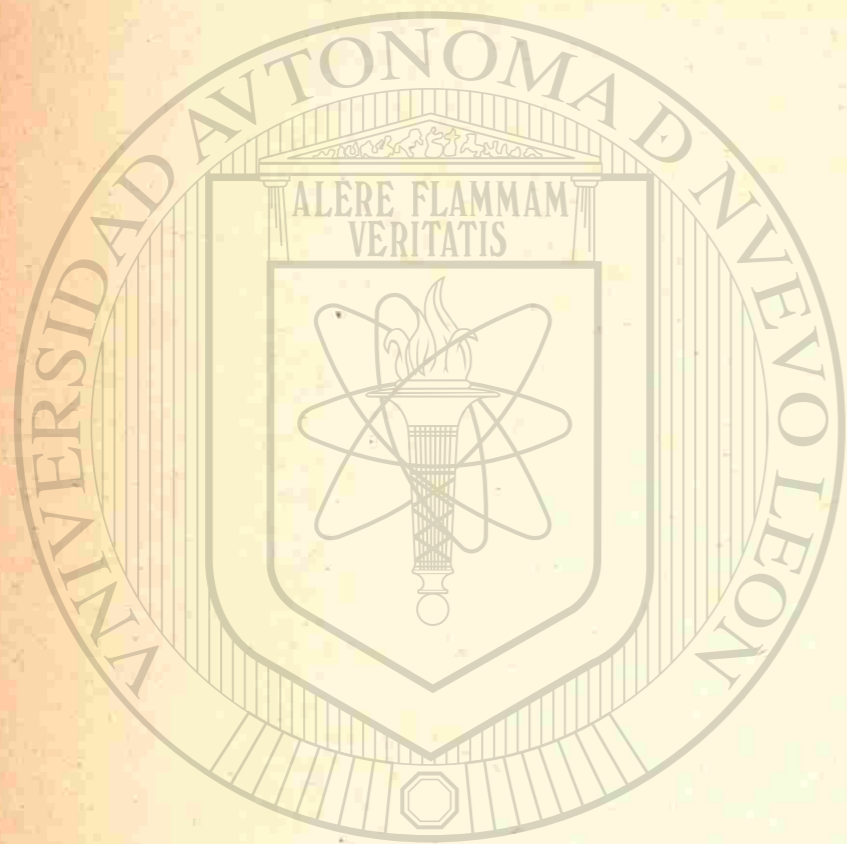
Il prof. Eredia che fa parte della spedizione può andare orgoglioso della sua organizzazione. Da ogni parte d'Europa e quasi d'ora in ora noi riceviamo attraverso il « Marconi » notizie del corso dei venti e delle pressioni.

« Sorvolate presto la Provenza » dice un dispaccio, perchè il tempo si guasta. È l'unica nota stonata questa, nel concerto dei cieli europei che sembransi data la voce per premiare l'ardimento del genio italiano.

E a noi pare ora così doloroso sospendere il volo che il colonnello Nobile quasi leggesse nei nostri animi decide senza altro di prostrarlo fino a Rochefort. Di quanto noi prolungheremo questa prima tappa di tanto accorceremo la seconda.

Un rapido dispaccio all'Aerodromo di Tolone per ringraziare e uno a quello di Rochefort perchè allestisca per l'atterraggio e si continua.

Addio bel cielo d'Italia! Tra poche ore su di te scenderà la notte a celarti al nostro sguardo ma nessuna notte potrà attenuare la luminosa tua immagine che nelle nostre pupille e nel nostro cuore s'è incisa come una cosa viva e lacerante come un marchio a fuoco che ci fa urlare di spasimo contenuto.

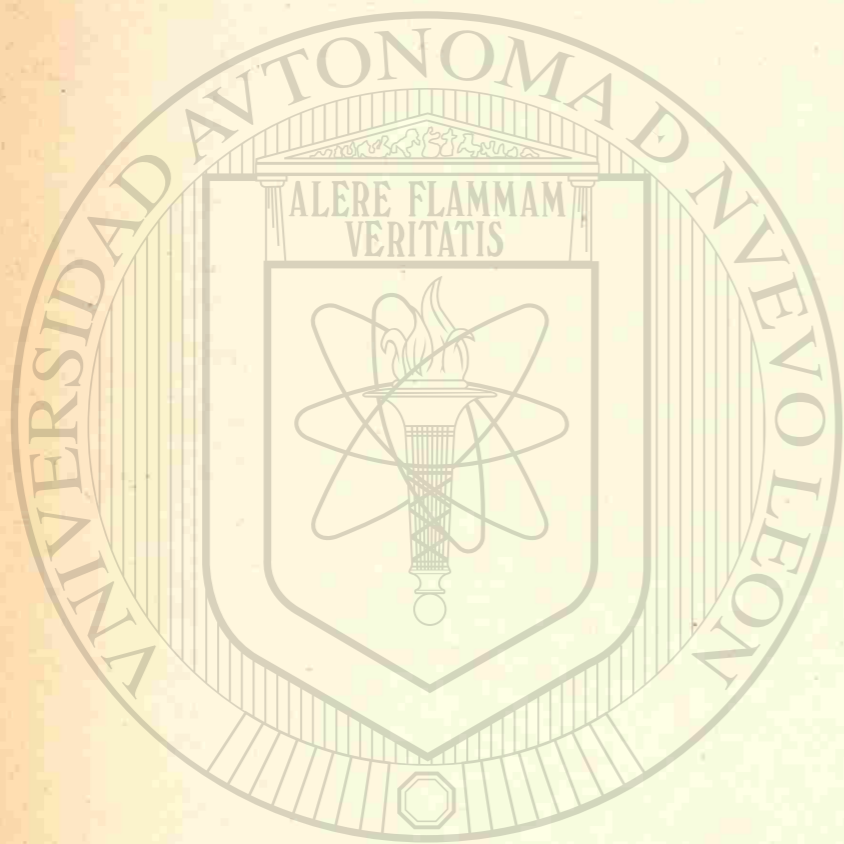


UNA NOTTE INFERNALE
UANI

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

011135



Una notte infernale.

Pulham, 12 Aprile.

Queste note che attendevate ieri da Tolone vi giungono spedite a ventiquattro ore di distanza da Londra.

In un viaggio di questa natura le tappe, le mete del dirigibile sono stabilite non dalla volontà degli uomini, ma dal corso dei venti. Mai come quando si vola si può citare fruttuosamente l'adagio della tempestosa rassegnazione: « Nulla di più sicuro dell'imprevisto ».

Giudice insindacabile delle variazioni della rotta è il comandante Nobile. Non vi sorprenda quindi se avendo calcolato su di una traversata di otto ore con scalo a Tolone, ne abbiamo percorse trentaquattro per atterrare a Londra, nè sorprenderebbe se in una successiva tappa ci avvenisse la cosa opposta.

Tranquilla, serena pertanto deve essere l'attesa di nostre notizie. Nessun allarme deve scoraggiarvi sulla riuscita di questa nuova prova del valore umano: il « Norge » sta ben saldo in aria e poteva, ove fosse occorso, affrontare un ulteriore proseguimento di questa traversata, divina e infernale.

Meraviglioso il tempo sul Mediterraneo. Perfino il Golfo Leone « che mai non posa » pareva placarsi ammaliato sotto il fascino del dominatore dell'aria che incedeva cullato dalla carezza dei due azzurri infiniti.

La prima terra di Francia alle ultime luci del giorno pare un gran campo fiorito; i suoi paesini piccoli giocattoli da presepio sperduti in una serra sconfinata di alberi in fiore.

Talora giunge fino a noi il suono delle campane; forse l'Avemaria, assottigliato dagli strati atmosferici. Sembra un lontano « carillon » flebile di armonie, come il suono di certe campane delle Alpi nelle notti di tormenta. In quest'ora, e quas-

sù, è la cosa più toccante che possa immaginarsi. Non è descrivibile. Sono piccoli fremiti dell'anima che ripiomba nella oscurità delle origini come rispondesse ad appelli e richiami lontani nei secoli.

Ma non si può dire senza sciupare. Certe sensazioni bisogna provarle. Ogni colpo di pennello può apparire esagerato o stupido; come un pittore che riuscisse a fissare sulla tela i colori di un'alba tropicale e pretendesse che gli ignari lo credessero.

Il tramonto ci sorprende tra Marsiglia e Bordeaux. Vediamo la notte scendere dal cielo tanto vicino a noi che si potrebbe toccarla con le mani. Son come garze che si svolgano da un invisibile cilindro. Dapprima diafane, si sovrappongono in breve formando degli spessori che maculano il cielo azzurro come una grande laguna pezzata di zone cineree ai cui lembi comincia a tremolare qualche timida scintilla. Quasi contemporaneamente altre scintille rispondono da terra, che a poco a poco infittiscono mentre il biancore del cielo illividisce e le luci formano uno strano rabesco caldo di ori su un fondo di velluti cangianti. Poi tutto precipita in un baleno: cupo di sotto e di sopra ed atomi luminosi tra le due grandi volte che si confondono e restringono come un'unica campana di vetro in mezzo alla quale il *Norge* nuota silenziosamente come un mistero sidero. Vien voglia di pregare.

Lo spettacolo notturno dal dirigibile non è meno interessante di quello diurno. A parte l'impossibilità materiale di caricarsi nessuno può desiderare di perdere dall'alto il nuovo aspetto che ad esso conferisce il giuoco di luci artificiali di sotto, la trama delle stelle di sopra. Se per la gioia degli occhi Iddio non avesse creato altro, varrebbe la pena di aver vissuto per contemplare questo spettacolo che nessun artista al mondo riuscirà mai a riprodurre.

Alle ore 22,30 siamo sopra Bordeaux che si spiega sotto di noi con una gala fantastica di luci, con le sue ampie vie solcate di automobili e gremite di folla richiamata forse dall'insueto spettacolo. È soltanto qui che il Colonnello Nobile, il quale senza dirlo accarezzava fin dalla partenza il desiderio di percorrere in un sol volo il tratto Roma-Londra, fa nota la sua decisione.

In risposta alla nostra richiesta Rochefort comunica che

a terra il vento è molto forte e, ove decidessimo di atterrare, non potrebbe garantire l'entrata del *Norge* nell'Aerodromo.

Nobile consulta subito i meteorologi e decide risolutamente di puntare su Londra.

Si tratta di triplicare quasi la distanza prevista per la prima tappa. Ma egli sa — egli soltanto — quale sforzo può richiedere alla sua creatura e non esita un momento. Ho notato che tutte le sue decisioni sono sempre fulminee e risolutive. Sa anche quale somma di resistenza e di energia può esprimere il suo corpo segaligno poichè lo sforzo del dirigibile è subordinato allo sforzo del navarca.

La sua creazione è così personale che non ubbidisce, non può ubbidire, che a lui. Altri potrà realizzare da questo viaggio l'esperienza scientifica delle scoperte polari che egli avrà permesso di compiere: nessuno potrà sostituire Nobile in quella cabina diabolica.

Talora io ho visto qualche tentativo altrui di usare un apparecchio, ma immediatamente la mano di Nobile deve correre ai ripari.

Questa prodigiosa nave dell'aria ha un'anima unica e si chiama Nobile. Se essa socchiudesse, per eccesso di stanchezza, solo per brevi istanti, gli occhi diverrebbe cieca, e correrebbe alla ventura. Ma Nobile è umano. Egli da tre giorni prima della partenza non chiude occhio ed ha innanzi a sé la prospettiva di altre ventiquattro ore di volo, in piedi, sempre inesorabilmente in piedi, e par fino impossibile che il suo corpo possa resistere. Ma un sorriso dolce erra sulle sue labbra sottili quando si accenna a ciò e vi dà così pienezza di tranquillità che quasi vi fa pentire di averlo offeso sospettandolo di natura uguale alla vostra.

E pensiamo tuttavia con orgoglio ma anche con rammarico per lui, a quelle navigazioni prossime che oltrepassando le 48 ore poggiate tutte su le sue spalle, lo troveranno come in questo momento in moto perenne tra gli apparecchi a lui solo ubbidienti.

Si continua a passare come un sogno sull'immenso silenzio sulla divina solitudine siderale, tra i brividi luminosi dei cento puntini occhieggianti su la sponda cupa finchè una vampata di luce, come se nel cielo nuotasse una colonna di nebbia luminosa, ci avverte dell'imminenza di un'altra grande città. È Rochefort,

È di poco passata la mezzanotte. Siamo molto alti, circa un migliaio di metri. I riflessi delle lampade son qui pieni di un pallore languido, come quelli di un grande tempio che abbia per volta il cielo. Un entusiasmo contenuto, una specie di misticismo, che deve esser proprio del volatore notturno, preme delicatamente le nostre gole di aquilotti ma... l'incanto è breve. Una raffica di vento ci percuote furiosamente da Nord-Est. Il dolce cullante dondolio si tramuta subito in un aspro galoppo. Il passaggio è senza transazione, brusco, fulmineo, come chi esca da una camera a finestre chiuse, in una a finestre spalancate. Queste finestre quassù si chiamano temporale o uragano; è lo stesso. Non si può stabilire con rigida esattezza la definizione quando vi si è incappati. Pensate soltanto che è una cosa piuttosto antipatica.

Nè appaia ingenuo il mio stupore di neofita. Bisogna tener conto che questa è la prima volta ch'io salgo la navicella di un dirigibile. Non sapevo nemmeno come eran fatte. Ignoravo dunque giustamente che un dirigibile potesse beccheggiare e rullare come una nave in tempesta.

Tutto al più supponevo un po' di sbandamento. Oggi ho conosciuto un'altra affinità di esso con la nave.

Se non che vi è qualche differenza fra le due costruzioni che ha il suo valore.

La nave è un corpo massiccio connesso saldamente da tutto un sistema di bagli e di ordinate che vi danno subito la sensazione di un organismo preparato ai più ardui cimenti. Il dirigibile invece è di una fragilità impressionante.

Tutto è sottile qui. Esile, delicato, quasi femminile: assicelle, fili di ferro, tubetti tenuti insieme da saldature e legature: tutto un sistema di cose tenui come una gabbia da uccellini per lo sforzo di un gigante.

E forse è proprio questo il segreto del sistema italiano che ha il primato nel mondo.

E che questa fragilità sia una forza lo abbiamo sperimentato questa notte sotto le raffiche da est che per ben 15 ore ci hanno costretti ad una lotta immane fatta di resistenza e di abilità.

È in questa circostanza che la creazione del Nobile e la sua abilità hanno avuto la consacrazione dei fatti. Che di resistenza è ormai inutile parlare.

Dalle prime raffiche egli come galvanizzato da una forza novella non ha più avuto un istante di respiro. Tutti gli uomini in-

torno a lui sono diventati zavorra e come tale egli ci ha distribuito nei varii scompartimenti della trave longitudinale per equilibrare l'apparecchio.

Al comando, a prevenire l'assalto delle raffiche e contrastarle a spezzarle o sfuggirle egli solo, cento occhi e cento mani.

Percosso dal vento ululante l'involucro si fletteva, ondulava, vibrava a schiantarsi, si abbatteva sottovento che pareva capovolgersi ma di colpo come per un prodigio immediatamente riprendeva il suo equilibrio. Nobile aveva mosso o fatto muovere qualche cosa e il colpo era parato.

E di questi colpi bisognava pararne troppo spesso, fino al terrore. Questa danza in pieno cielo ha del fantastico. Se io credessi alla paura penserei che essa è rappresentata da un dirigibile in pieno turbine. Non può avere volto diverso.

In nessun luogo come qui vi appare così manifesta la vostra impotenza, così inutile la vostra forza, così sciocco il vostro orgoglio: schiavi del nulla invisibile che fa di voi un ridicolo giocattolo, una di quelle foglie secche o di quei miserabili detriti che per le strade si vedono afferrati e ruzzolati dal capriccio del vento. Non avete un punto di appoggio. La percezione di questa fatalità è più viva dello sgomento stesso che ne deriva. Afferrati e squassati sopra una voragine, anche se il terrore non vi fa battere i denti, vorreste afferrarvi a qualche cosa, per istinto, per un bisogno di lottare, per ribellarvi al capriccio del vento, per la mortificazione di vedervi ridotti come quelle foglie e quella spazzatura da strada. Vi girate attorno, il vuoto; di sopra, il nulla; di sotto, l'abisso. La sola realtà è l'irrisione al vostro orgoglio, la constatazione della vostra impotenza, quando non è la misura della vostra viltà.

La sinfonia dei venti fra i cordami e le fessure, ha voci apocalittiche. Completa il quadro terrificante. Di ogni fuscillo, di ogni corda pendente dall'involucro, di ogni feritoia, il vento fa un istrumento diabolico. Il concerto delle urla, dei gemiti, degli schianti, dei fischi è così intenso, così lacerante, così cupo, che sovrasta il rombo dei motori. Vi martella il cranio e vi dà le vertigini. Le contrazioni dell'armatura, sotto ogni raffica, sembrano il segno della fine. Bisogna guardare in faccia Nobile per non tremare. Ma la sua spietata calma è volta a volta per voi speranza e terrore. Non conoscendolo ancora bene, vi domandate se invece di sicurezza, non sia per caso incoscienza,

la sua. Vi domandate come si può essere così tranquilli, quando attorno e sopra di voi urge la morte. Vi avvedete invece seguedone ogni gesto, ogni sguardo, ogni movimento, ch'egli è presente a sè stesso, sempre, anche nella sua indifferenza. Vi persuadete che non il dirigibile, ma lui è l'altro protagonista della lotta con le forze elementari, lui, l'intelligenza. L'intelligenza che vincerà e vince. Vince tutto quel complesso di forze capace di sradicare una foresta, di svellere un campanile, di scaraventare al piano una valanga; lo vince con delle ruotine, con delle esili catenine che aprono e chiudono i gaz, con un ritmo più o meno celere dei motori, con un angolo più o meno inclinato dei fragili piani. Questo giuoco di pazienza, questo dramma che da un momento all'altro poteva trasformarsi in tragedia, che per trasformarsi sarebbe bastato un attimo di distrazione di Nobile, dura da quindici ore. È difficile vivere ore più lunghe di queste nella vita. Ebbene, quando entrati nella Manica, le raffiche cedono il posto ad un vento più teso e quindi più tranquillante. Nobile che ha vinto oramai la sua battaglia, sembrerebbe nemmeno essersi accorto della notte terrificante, se non manifestasse il suo risentimento contro l'inutile brutalità del vento, con le uniche parole che per la prima volta escono dalle sue labbra:

— Ci ha fatto perdere molto cammino. Invece che alle nove, non arriveremo prima delle quindici. —

E comincia subito a preoccuparsi dell'atterraggio.

Alle quindici precise siamo in vista dell'aerodromo di Pulham.

Mezza Inghilterra è passata sotto di noi. Nelle prime ore del meriggio il vento rallenta.

Sconfitto, verso le 14 abbandonava la partita.

Nobile ha vinto la sua prima battaglia, non crediamo la meno dura.

Il suo apparecchio dopo lo strazio è più sano, più vivo di prima.

Tagliamo il Tamigi sopra l'ancoraggio della flotta che saluta con la bandiera. Mille piroscafi incrociandosi disegnano con la loro scia sulle acque plumbee un'immensa tela di ragno i cui fili invisibili fanno capo ai cinque continenti. Verso le 15 uno stormo di areoplani viene ad incontrarci.

Puntiamo sull'aerodromo che spicca da lontano con i suoi hangars che sono i più grandi del mondo, e quando vi siamo sopra una folla immensa, come se tutte le città vicine si fossero rovesciate sul campo, ci accoglie con una ovazione interminabile, poichè ci credevano perduti.

Mai applauso fu tanto meritato.

Guardo con orgoglio d'italiano il vincitore di tutte le prove che sereno e tranquillo passa da un apparecchio all'altro e con una calma prodigiosa impartisce gli ordini secchi per l'atterraggio.

Sono le 17. Il « Norge » ha percorso 2300 chilometri in linea d'aria da Roma a Londra, ciò che significa almeno tremila, con quindici ore di tempesta.

Non c'è nulla da fare a bordo, nessun incidente per quella furia diabolica di vento: nemmeno uno di questi fusellini di acciaio fuori posto o spezzato, nulla.

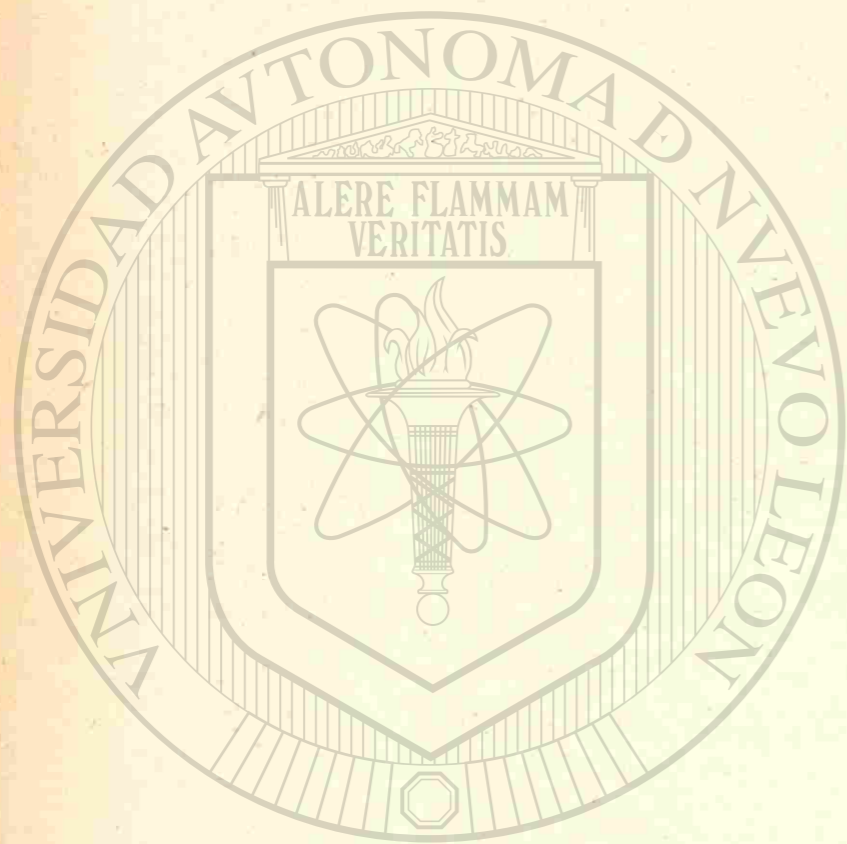
Caricare benzina ed idrogeno, ecco tutto.

Se domani il tempo lo permettesse noi potremmo riprendere il volo per Oslo.

Dopo una tempesta di questa intensità una nave delle più solide abbisogna di almeno sette giorni di porto per la manutenzione.

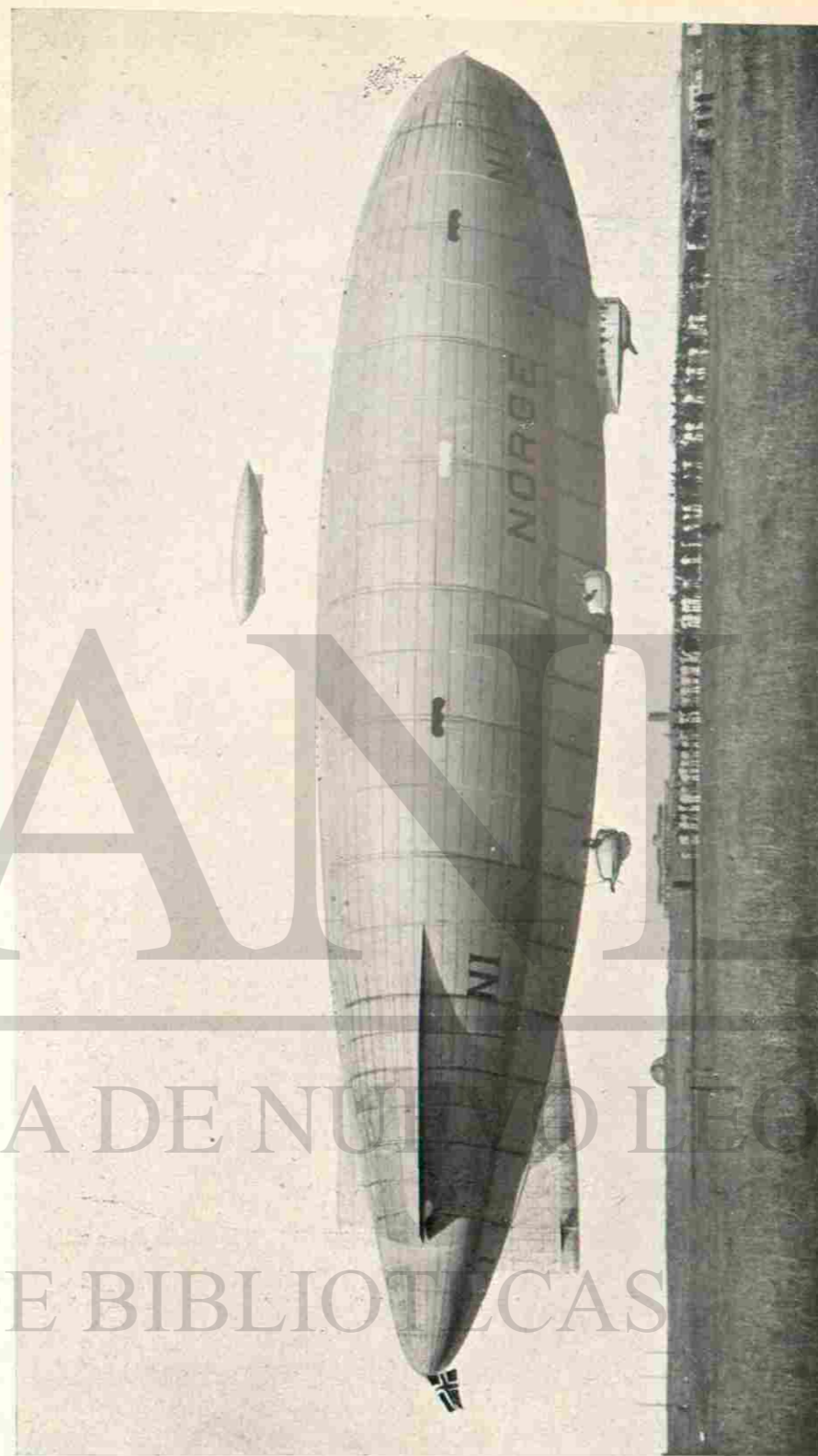
Il « Norge » non ha bisogno di nulla.

Questo prodigio l'Italia ha messo a disposizione dei pionieri polari.



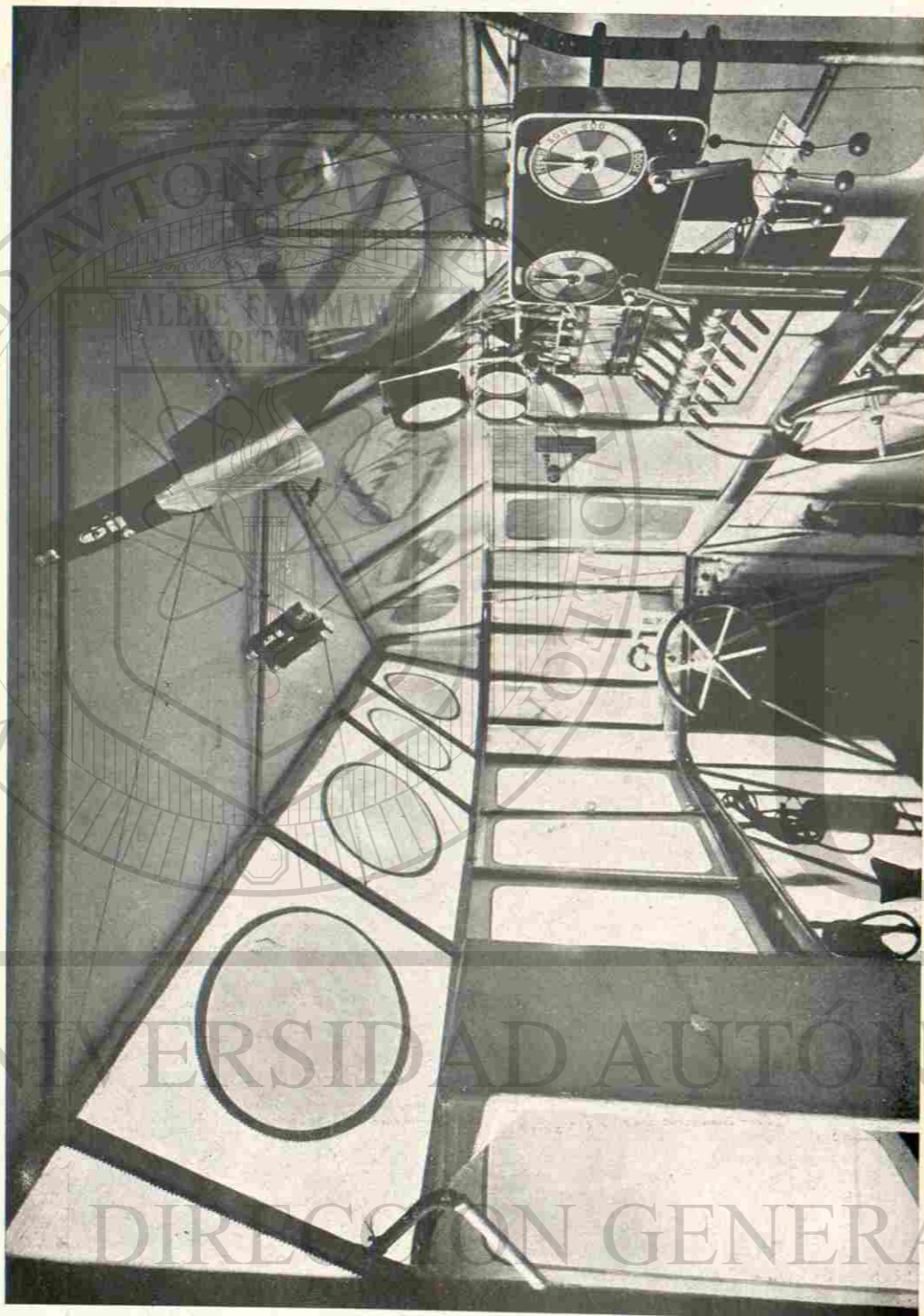
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



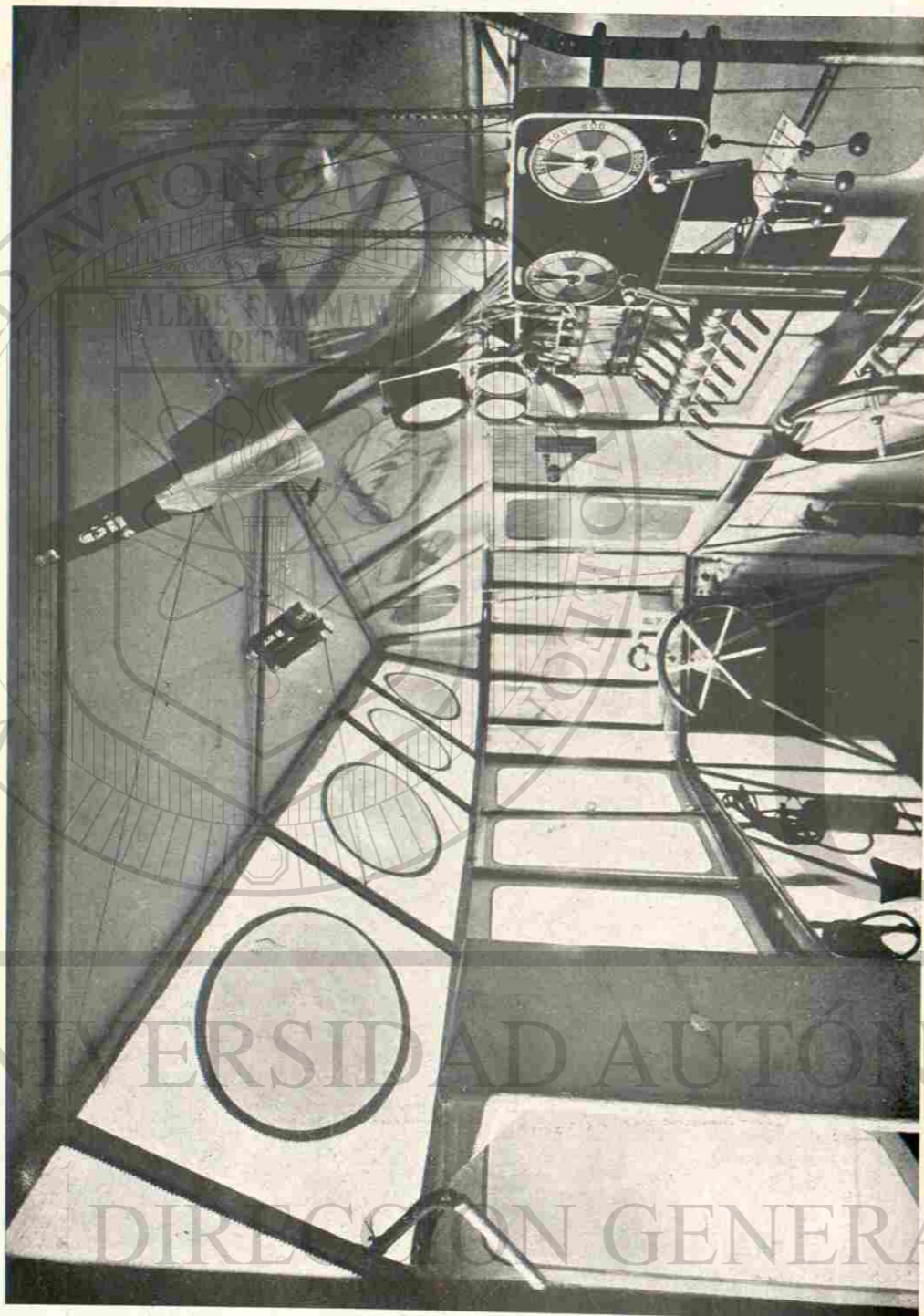
La partenza

®



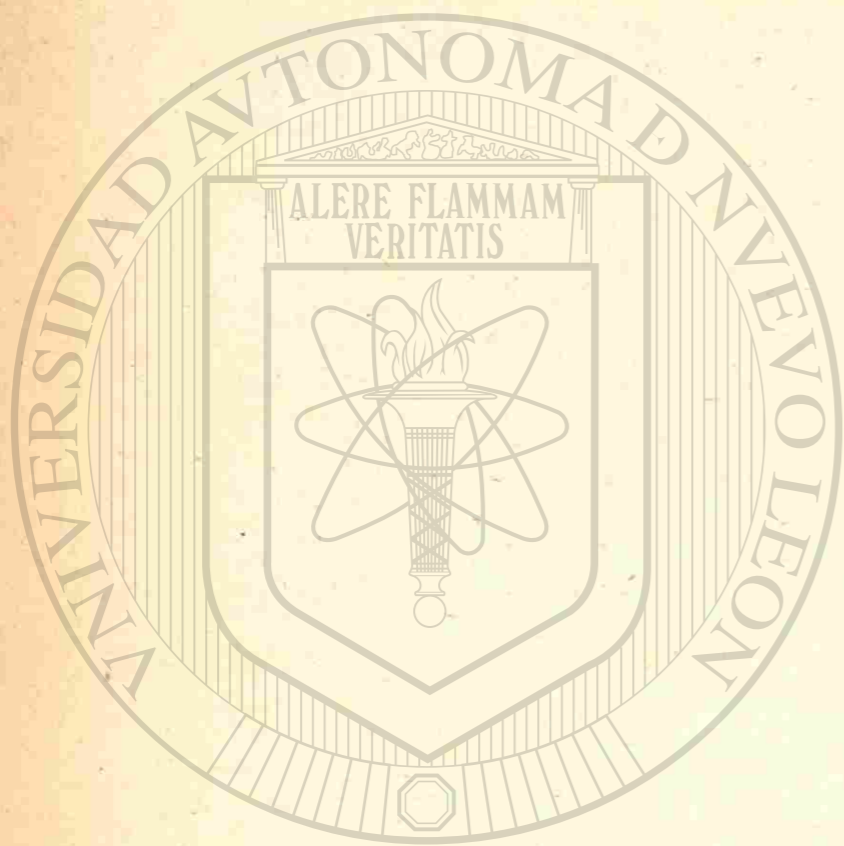
La Cabina di Comando del Norge

DALLA PRIMAVERA ROMANA
ALLA NEVE DI OSLO



La Cabina di Comando del Norge

DALLA PRIMAVERA ROMANA
ALLA NEVE DI OSLO



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS

Dalla primavera romana
alla neve di Oslo.

Oslo, 13 Aprile.

Non è stato molto gentile con noi in questi due giorni di permanenza, il cielo d'Inghilterra. Non s'è aperto nemmeno a un sorriso di sole, quasi per esasperare maggiormente la nostra nostalgia per la dolce primavera romana che illude ancora i nostri sensi.

Nell'atmosfera umida e cupa, un'acquereggiola fine e noiosa scende da un cielo basso, quasi radente i tetti delle case. Questo cielo grava e attrista l'anima, indispettisce e fa nascere il desiderio di andarsene.

All'alba dopo una brevissima notte di riposo, Nobile è già di ritorno all'aerodromo, a batter la diana all'equipaggio italiano per l'inizio immediato dei rifornimenti e la verifica del dirigibile. Egli vuol essere pronto a partire non appena il Prof. Eredia, nei suoi colloqui con i venti, sarà riuscito ad indurli ad un consapevole riguardo per l'ospite del loro cielo.

Di lì a poco, quasi fossero in agguato, e forse lo erano, un centinaio di fotografi, di cinematografisti, di giornalisti, gli danno l'assalto. Ma i giornali inglesi che essi ci recano, in intere pagine a noi dedicate, son già pieni di notizie sul nostro primo volo, che noi che lo avevamo compiuto ignoravamo; di interviste e dichiarazioni di Nobile che non aveva ancora barattato parola con anima viva; di informazioni così autentiche, che l'inventiva dei nostri migliori cronisti, diventa una candela accanto a un faro. Un grande giornale di Londra, sotto il ritratto dell'inglese maggiore Scott che *en amateur* aveva compiuto il viaggio da Roma con noi, è arrivato a stampare un entusiastico elogio per il magnifico successo del volo del dirigibile.... da lui pilotato.

Il simpatico scopritore del Polo Sud, che aveva tirato una bordata sola di sonno dalla Provenza al Tamigi, tutto mortificato, s'è creduto in dovere di presentare le sue scuse a Nobile dichiarando che avrebbe subito telegrafato la smentita. Ma Nobile lo ha disarmato sorridendo di cuore, e assicurandolo che non ne valeva la pena.

L'avvenimento, comunque, ha interessato la stampa inglese, pur impigliata nella bega con i minatori e n'è prova la folla che, malgrado il tempo pessimo, a fiumane ogni treno rovescia all'aerodromo, da Londra e da altre città vicine.

Negli stessi giornali inglesi troviamo l'eco dell'interesse o della curiosità che in tutto il mondo va suscitando la nostra impresa. Solo la Francia pare non essersene accorta e liquida l'avvenimento con una mezza dozzina di righe.

Cominciamo così, nostro malgrado, a persuaderci davvero, che questo viaggio da pazzi, come troppi competenti lo avevano classificato da noi, richiama già sulla gesta in generale, ma sull'Italia in particolare, l'attenzione del mondo, forse come tutte le cose... strane e bizzarre. Ci accorgiamo anche che a Londra ci siamo arrivati: intenda chi deve. Guai certo, in questa prima tappa, come i competenti prevedevano, non ne sono mancati: abbiamo avuto una tempesta di quindici ore che ci ha lasciati più sani di prima e hanno catturato Titina.

Titina non è un congegno del dirigibile, è una piccola fox terrier di proprietà di Nobile, imbarcata in soprannumero in rappresentanza del sesso femminile nel viaggio di esplorazione polare. Ora, come è noto, i cani, in territorio inglese non possono entrare senza la quarantena, nemmeno se piovono dal cielo. Appena arrivata, di fatti, il funzionario di dogana di stazione nell'hangar, se n'è impossessato. Ho visto la faccia di Nobile offuscarsi. Sono andato allora nascostamente ad offrire al rigido funzionario qualsiasi cauzione purchè ce la lasciasse, ma non c'è stato verso e tutto quello che ho potuto ottenere è che invece di inviarla al locale di isolamento, fosse trattenuta nel suo ufficio, presso l'hangar stesso, ove noi avremmo potuto nutrirla e sorvegliarla.

Nobile s'è così un po' rassegnato. Ma quando l'indomani sera, contrariamente a quello che i giornali avevano stampato, egli alla chetichella ha ripreso il volo, è corsa la voce che avesse

anticipata la partenza per liberare Titina dalla forzata prigionia.

La verità è che questa tappa di Oslo, un vero inciso pleonastico nel percorso Pulham-Leningrado, richiedeva particolari condizioni atmosferiche per essere effettuata e di queste bisognava approfittare immediatamente appena si fossero determinate. Da ciò la partenza fulminea.

Il Colonnello Nobile che agli effetti dell'itinerario avrebbe preferito raggiungere Leningrado con una sola rotta da Pulham, non ha potuto sottrarsi a questa tappa che dava modo al popolo Norvegese di salutare e festeggiare la bella nave aerea divenuta patrimonio nazionale. A tale scopo, poi che ad Oslo non esisteva un hangar, si era dovuto espressamente erigere un pilone per ormeggiare il dirigibile. Questo ripiego, che offre il vantaggio di rendere molto più semplice e rapida la manovra di atterraggio, desta però qualche preoccupazione nell'eventualità che durante la sosta del dirigibile al pilone, si metta vento. Bisogna allora esser pronti a scappare e quando come nel caso attuale il primo aerodromo si trova ad una distanza così ragguardevole come quella di Leningrado, il viaggio iniziato male potrebbe finir peggio. Per questo, tenendo conto che la distanza Pulham-Oslo di 1200 chilometri, poteva coprirsi in quindici ore di volo, e quella Oslo-Leningrado di 1400 in venti, aggiungendovi le 24 ore di sosta desiderate dai norvegesi a Oslo, bisognava assolutamente assicurarsi almeno tre giorni di tempo stabile.

Al prof. Eredia ed al Malmegreen, si erano uniti per le osservazioni i meteorologi inglesi e tutti insieme interrogarono per due giorni gli spazi siderali attraverso le comunicazioni radiotelegrafiche di tutto il mondo che loro consentivano la formazione delle isobare. Quando capitò quella buona, dettero il via. E allora Nobile ch'era sempre pronto a muovere, spiccò il volo.

Così fu decisa la partenza per Oslo. Non risultò praticamente esatta la previsione, come si vedrà, ma la meteorologia, questa scienza che rende tanti preziosi servizi all'aeronautica, basandosi su elementi assolutamente astratti e induttivi non può essere infallibile. Ma se essa dà sempre in forma dubitativa le previsioni di buon tempo, non è mai occorso che il prof. Eredia abbia pronosticato cattivo tempo e questo non siasi avverato. L'ausilio quindi è sempre prezioso.

Pochi soldati e gran folla di volontari, con prevalenza di signore e popolane, a malgrado fossero le ventitrè e dal cielo continuasse a discendere quell'acquolina uggiosa e diaccia, provvedono all'uscita del Norge dall'hangar illuminato dai riflettori.

Alle 23 precise, tra l'applauso scrosciante della folla saliamo in quel cielo cupo che ci inghiotte togliendoci per qualche tempo ogni visione. Stabilita la quota è solo lo sfarzo luminoso della città di Jarmouth che ci ricollega alla terra. Il tempo è per altro favorevolissimo. La temperatura discende rapidamente sotto zero, ma l'aria è immota. Il « Norge » scivola come su un piano inclinato. Nessuna vibrazione all'infuori di quella dei motori. È una navigazione deliziosa.

Sulla Manica il cielo si schiara un po' e vediamo sfuggire rapide sotto di noi le secche della costa punteggiate di fari. Poi il mare, insolitamente calmo, indizio di ogni assenza di vento. Non c'è nulla da vedere, quindi si può quasi dormire. Affronto il tentativo sdraiandomi sulla trave ma Cecioni, m'ero appena appisolato, camminando al buio per la verifica dei serbatoi di benzina fa del mio corpo passerella e siccome non è molto leggero, mi convince subito che quello non era un posto adatto. Mi spingo ancora verso prora rinnovando il tentativo, ma poco dopo i portelli di accesso ai motori vengono aperti e una tromba di vento gelido, come quando in corsa si apre il portellino di un direttissimo, mi investe, mi assidera, mi mette in fuga di corsa. Ricordandomi allora che a bordo, qualche volta durante le interminabili comandate notturne, anche passeggiando sul ponte si riusciva a parodiare il sonno chiudendo gli occhi in piedi, ritorno verso poppa, cerco a tastoni in quel buio fitto il sostegno di un serbatoio, vi appoggio le spalle e m'addormento come in un letto di piuma. Ma invidioso delle mie risorse marinaresche, il buon Pippo Eredia, scuotendomi mi sveglia di soprassalto. — Non dormo io, mi grida, non c'è ragione che dorma tu. Chiacchieriamo. — La proposta se non piacevole in quel momento, poteva anche essere apprezzata, poichè Pippo è un conversatore simpatico e interessantissimo poi, quando parla della sua scienza, come parlerebbe un fidanzato della sua amata. Ma è presto detto, chiacchierare, con tre motori alle spalle che urlano lo spasimo della loro fatica come anime dannate al moto eterno. Siamo costretti a cambiare tre volte di po-

sto per poter intendere la voce l'uno dell'altro e finalmente.... è l'alba.

L'alba vista dal cielo è un argomento più interessante di qualsiasi conversazione. Anima di meridionale. Eredia tace di colpo, gli occhi inchiodati all'orizzonte ove l'eterno dramma tra la luce e le tenebre, assumeva da qui un aspetto così vivo, così plastico che non sfuggiva il minimo particolare. La trasformazione del cielo intanto avviene rapida, quasi brusca. L'interno del dirigibile che sembrava una gola di forno, di colpo si rischiarava ed alle prime luci riappaiono le facce stanche degli uomini che hanno mal dormito, accosciati scompostamente sul suolo della navicella, beati loro, ed un solo uomo in piedi nella cabina di comando, l'unico senza sonno e senza un segno di sofferenza perchè la tensione dei suoi nervi ridona ai suoi lineamenti l'aspetto duro consueto, immodificabile. Accanto a lui Lippi, al timone che aveva afferrato al momento della partenza è ancora lì, come gli altri tre motoristi italiani nelle loro nicchie, sospese sull'abisso, sotto l'occhio vigile di Cecioni: i soli esseri che hanno vissuto intera la notte del dirigibile e vivranno quella di domani e l'altro se occorre, senza riposo.

Improvvisamente sulla nostra destra si disegna sul mare striato di bave biancastre, una terra bassa, rotta da specchi d'acqua bizzarri, semisommersa come uscente da un diluvio e dove rarissime casette, sembravano sorgere dallo squallore della sabbia. Sono i primi fiord svedesi di Nisum, una assai triste visione di terre sterili e desolate. Sorvoliamo su questo paesaggio melanconico e monotono per quasi un'ora e giunti sopra Blochemberg, abbandoniamo la penisola dello Jutland per infilare lo Skager-Rak.

Verso le sette, avanzando, vediamo formarsi sotto di noi una coltre di nebbia. Per fortuna i rilievi già fatti con i riferimenti a terra, ci hanno permesso di stabilire con esattezza la nostra rotta, chè per tre ore la nuvola vescicosa continua a dilatarsi sospinta dal vento verso lo stesso nostro cammino, impedendoci la visuale. Alle dieci finalmente riusciamo a distanziarla e quando la nostra vista è libera, allo sguardo ci si offre uno spettacolo nuovo e caratteristico. Siamo già usciti dallo Skager-Rak e voliamo sopra i primi Fiords Norvegesi, pezzati qua e là di neve che da questa altezza li fa assomigliare a vasti armenti

al pascolo in una sterminata pianura azzurra. Qundo Arundel, la prima città della Norvegia ci si affaccia di prora, Nobile abbassa la quota liberando un po' di gaz e da questo momento il nostro volo tra i fiords si trasforma in un viaggio trionfale. Ovunque dai cento paesini sorgenti come nidi di ondine dalle isolette, l'intera popolazione raccolta nei punti più elevati, saluta agitando bandierine e lanciando urrà. Le abitazioni sono letteralmente coperte di bandiere. Il nostro passaggio acquista per queste popolazioni l'aspetto di un avvenimento nazionale. Manifestazioni imponenti di popolo riceviamo ad Horten, dove trovasi ancorata la flotta che lancia fino a noi l'ululato delle sirene. Alle 12.30 siamo in vista di Oslo. Un inconsueto tepore primaverile è succeduto al freddo intenso della notte. Un tepore che contrasta con la neve che copre ora di candore i prati e le foreste che sorvoliamo. I meteorologi non si dimostrano affatto soddisfatti di questo repentino addolcimento di temperatura che rende noi invece molto lieti.

Alle 14 precise avvistiamo il pilone eretto sulle colline qualche chilometro a destra della città che ci invia contemporaneamente uno stormo di velivoli a porgerci il saluto. Gli aeroplani volteggiano attorno a noi festosamente, poi si accodano al Norge che dirige sul Palazzo Reale.

Io penso che nemmeno i bambini in fasce, debbono essere rimasti in casa, mentre su Oslo passava il dirigibile. Le strade sono così neregianti di popolo che sembrano straripanti fiumane mal contenute dall'argine dei fabbricati e da questa folla immensa sale quassù come un rombo dagli echi infiniti. Tutte le sirene del porto e degli stabilimenti si associano per moltiplicarlo. Tutte le campane suonano a distesa. Il forte spara. È un momento di vera emozione. Sulla terrazza del palazzo reale ove passiamo a bassissima quota, vediamo distintamente Re Hakon osservarci col binocolo. Sulla piazza innanzi alla reggia, una musica militare suona inni marziali. Tutti i veicoli sono fermi. Tutta la vita di un popolo è protesa verso questo gigante dell'aria che l'Italia ha proiettato in cinquanta ore da Roma fino quassù. È il mondo che saluta il prodigio.

Compiuti tre giri di omaggio alla città, Nobile dirige la prora al pilone, ove ci ormeggiamo alle 15,30.



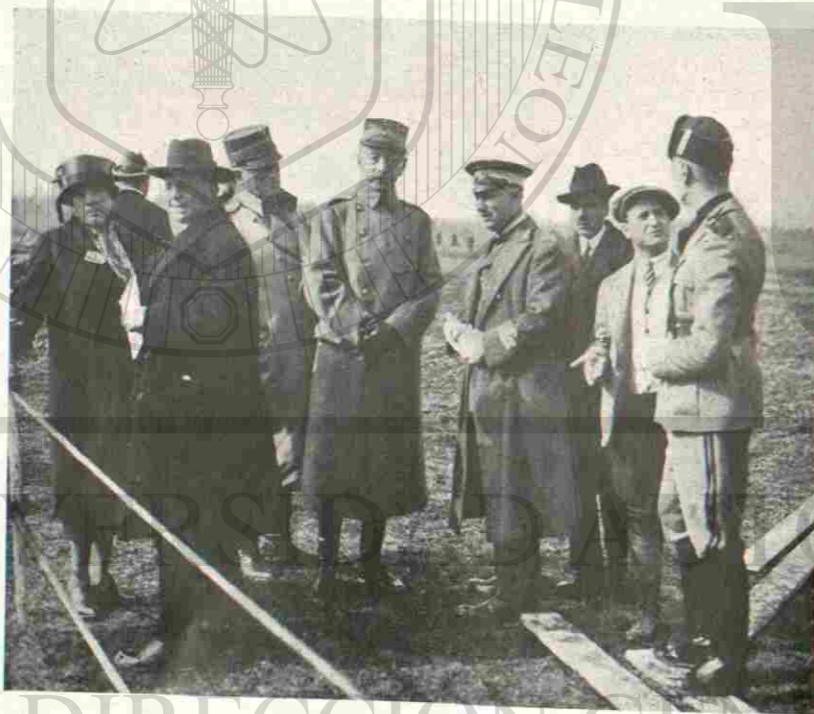
S. M. il Re Hokon ai piedi del pilone, saluta la Marchesa Brichanteaux ed il Comandante Quintin addetto navale italiano



Il Ministro italiano S. E. Brichanteaux e le autorità di Oslo ai piedi del pilone in attesa del Norge

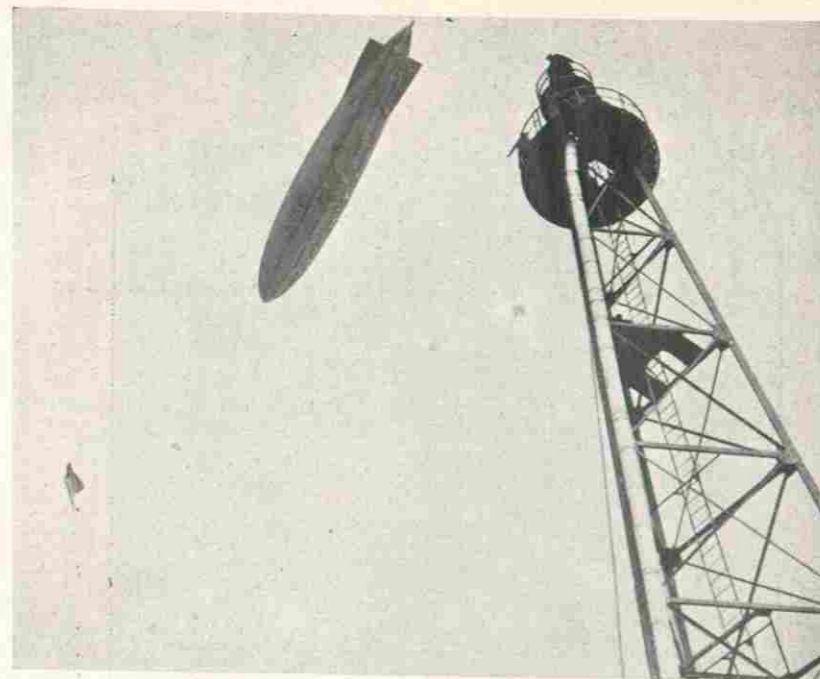


Il Norge sopra Oslo



In attesa del Norge

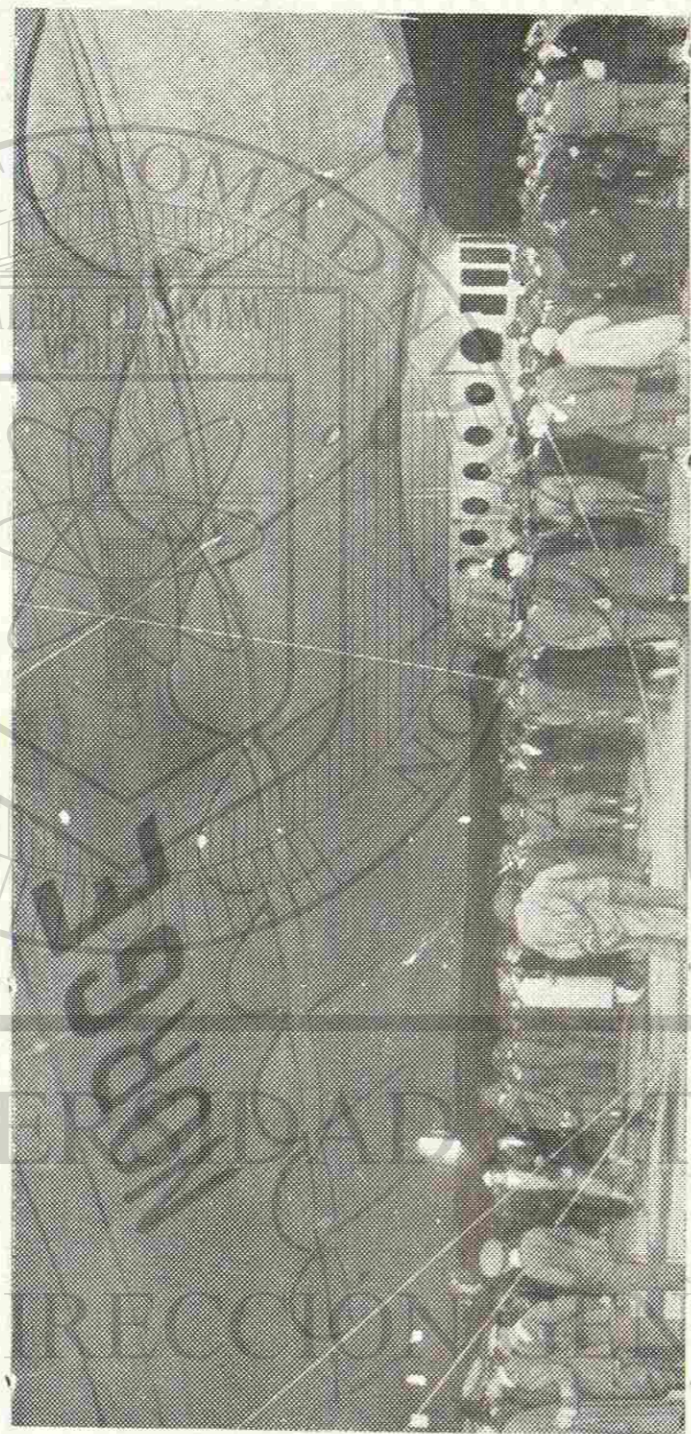
Da destra a sinistra: Il Tenente della Milizia Vice Console Italo Caprino - Il Capo Tecnico Italiano De Martino - Il fratello di Nobile, Amedeo - Il Comandante Turbin - Il Ministro dell'aria Norvegese - Il Presidente dell'Aero Club, Thomas - La Marchesa Brichanteaux.



Caratteristica fotografia del Norge, appena staccatosi dal pilone di Oslo alle 1,30 di notte



Il Norge fotografato dalla Francia durante la tempesta (Fotografia riportata dai giornali inglesi)



La partenza del Norge da Ciampino riprodotta dai giornali russi

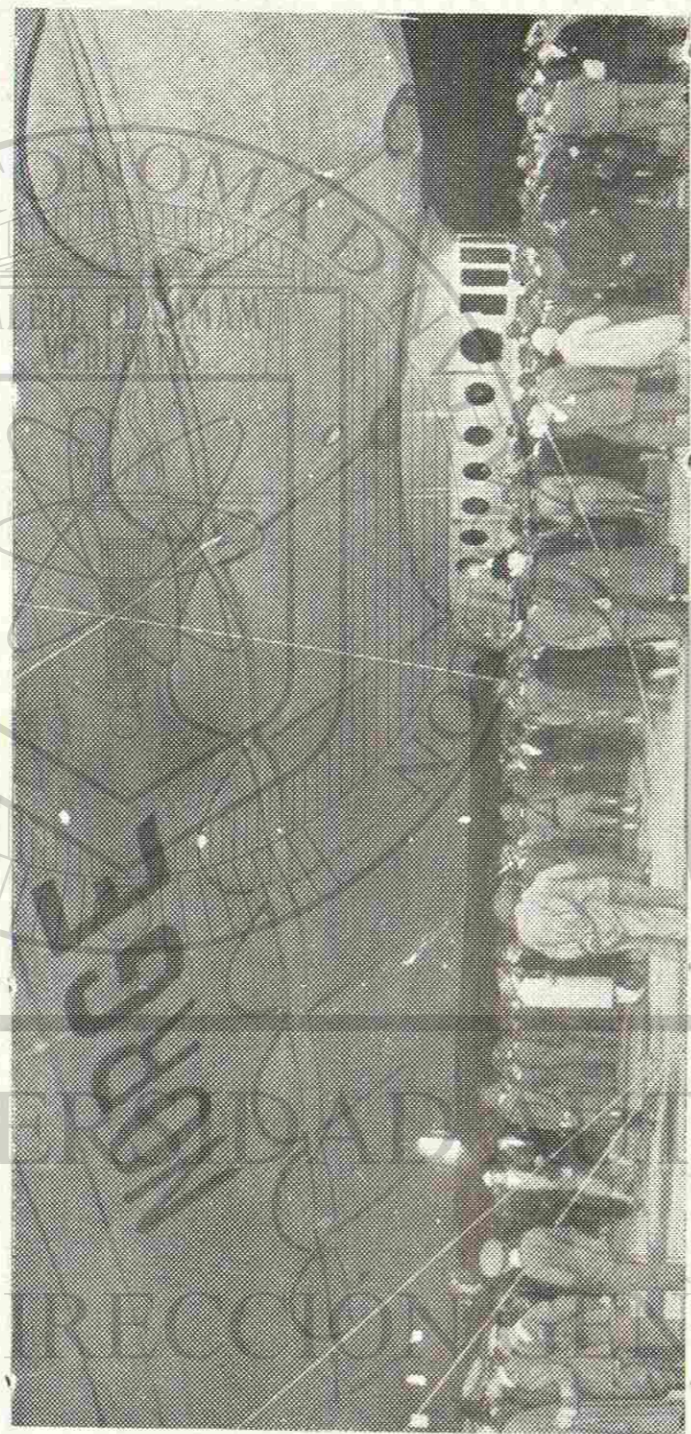
LE OCCUPAZIONI DEI DISOCCUPATI
TRA IL CIELO E LA TERRA

UNIVERSITÀ

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

®



La partenza del Norge da Ciampino riprodotta dai giornali russi

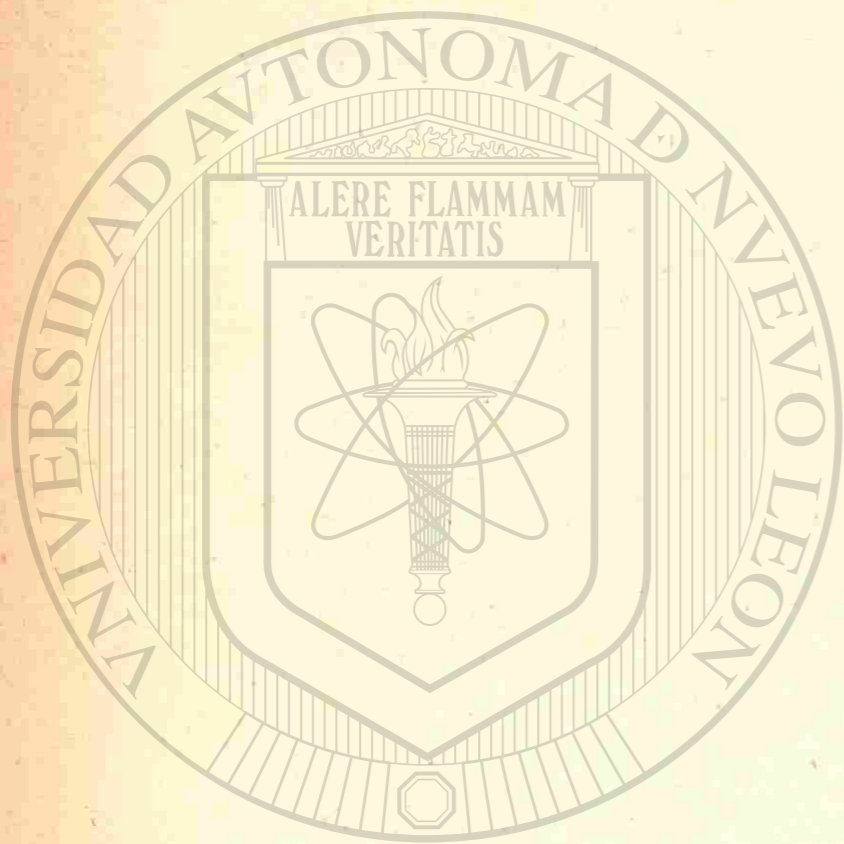
LE OCCUPAZIONI DEI DISOCCUPATI
TRA IL CIELO E LA TERRA

UNIVERSITÀ

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

®



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Le occupazioni dei disoccupati tra il cielo e la terra.

Dal Mar Baltico, 14 Aprile.

Il succedersi troppo repentino delle tappe, non ha consentito finora l'invio di resoconti un po' più dettagliati e compiuti di quelli che non possono darsi nell'aridità di un telegramma compilato il più delle volte ai piedi della navicella mentre il dirigibile sta per riprendere il volo. Come quello da Oslo, ad esempio che vi è giunto per la cortesia del Ministro d'Italia e del Console Caprino che si sono gentilmente incaricati della trasmissione.

Si dirà che durante le lunghe transvolate non dovrebbe mancare il tempo per far passare dal cervello sulla carta le impressioni. Lo credevo anch'io prima di imbarcare, ma una volta a bordo ho mutato opinione.

Le cause che lo impediscono sono parecchie. Anzitutto la nessuna volontà di scrivere. C'è troppo da vedere. Cose nuovissime come cielo, mare, stelle, città, villaggi, campagne, boschi, tramonti, aurore, nuvole, nebbie, ecc. Arcadia? Sissignore, ma veduta in una prospettiva che tramuta la rettorica in lirica e vi fa rammaricare di non essere cantori.

Poi, poi un'altra piccola difficoltà, che a bordo non c'è possibilità di scrivere, nemmeno in piedi, chè siamo così fitti, che ognuno che si muove, tutti debbono spostarsi e agitarsi per far largo e tutti si muovono a ogni momento, in tutti i sensi, per necessità.

Terza e non ultima: Titina.

Titina ha preso per me una cotta che confina con lo scandalo. (È la solita fortuna che mi perseguita!).

Ora Titina, che se ne sta rincantucciata quando mi vede fare il palo ad uno sportello o ballottato tra le spalle di Larsen e i gomiti puntuti del giovane Amundsen, appena mi vede piegar

le ginocchia, ch'è l'unico momento in cui potrei prender delle note, vi guizza sopra. Ma stesse queta! Macchè: audace come certe sposine tedesche che si vedono nei nostri treni in viaggio di nozze, tutta moine e svenevolezze, bacini e piccoli morsi, uno spettacolo insomma da far arricciare il naso anche alle pudibonde Misses di Yde Park. Ha contratto poi un odio feroce col mio taccuino.

Appena me lo vede in mano vi si avventa e tenta ridurlo a brani. Non so però ancora se sia gelosia o calcolo.

Ha capito evidentemente che quel piccolo arnese, mi distrae dai suoi capricci e lo odia.

Titina era la coccola del Colonnello Nobile. Il gingillo dell'uomo pensoso nei brevi istanti di riposo del cervello. Lo era stata fino al giorno della partenza. Quando fu per distaccarsene, lei in un empito di passione gli disse che con lui sarebbe andata in capo al mondo e che avrebbe potuto essere ancora un giocattolo dopo i momenti troppo gravi. Quando le donne sanno essere giocattoli soltanto al momento opportuno, per gli uomini d'azione, son sempre delle desiderate compagne. Un'anima gentile che aveva inteso il lamento di Titina, le cinse il collo con un nastrino tricolore, e nel momento in cui Nobile stava per salire la navicella, gliela pose tra le braccia.

L'occhio dell'uomo pensoso ebbe un luccicar di letizia e depose gentilmente entro la navicella la bestiola. Il dirigibile si alzò. Titina divenne così la mascotte di bordo. Ma dalla partenza essa non ha potuto più fare assegnamento, nemmeno per un minuto, sulle carezze del Colonnello, che tutto al più le lancia di tratto in tratto qualche tenera occhiata. È sempre in piedi, giorno e notte, sempre: come farebbe a tenerla in braccio e soprattutto a giuocare con lei ora che giuoca con gli ordigni della vita e della morte?

E come aveva promesso di non tediare, di non essere noiosa, così io sono diventato il suo ripiego, il suo *flirt* d'occasione.

Ma potrebbe trovarsi nel colmo dell'esaltazione o dell'affettività, basta che il padrone pronunci una sillaba, che spicca un salto e mi pianta come uno straccio. Se facessero così anche le signore nei loro *flirts* ad ogni richiamo del Signore! C'è sempre da imparare qualcosa dai cani.

Per tutte queste belle ragioni insomma, messe insieme, non è il caso di parlare di lavoro a bordo. Tanto più come ho detto, che la vita non vi trascorre monotona. Seguire la rotta del Dirigibile con una carta geografica, essere i primi a identificare un fiume, una montagna o una città e spiare l'avvicinarsi della susseguente segnata sulla rotta, sorprendere le prime linee tra il merletto dei boschi o il ribollir lento delle nebbie tenui, vederla crescere, distendersi, formarsi nel suo complesso di mastodontico giuoco di cubi, è un metodo molto grazioso di studiare la geografia, che certo fino ad ora non avevano pensato di applicare i professori alle scolaresche, ma soprattutto di passare il tempo dilettevolmente a bordo.

Altra occupazione, che richiede qualche tirocinio però, è quella di non lasciarsi, nell'immobilità, sorprendere dal freddo. La lotta tra l'uomo ed il freddo in un luogo ove è impossibile muoversi, è qualche cosa di buffo e di grottesco insieme. Ho visto Olonkin tirarsi certi pugni che sulle prime credevo gli avesse dato di volta il cervello. Un suo collega, adopera invece il sistema dei pizzicotti, comincia dalle guancie e finisce alle anche, per ricominciare e via via per tre quarti d'ora, s'arrossa la pelle come un gambero. Discutono poi tra loro quale dei due metodi sia il più pratico, ma non sono riusciti ancora a mettersi d'accordo. Io li ho tentati tutti e due per esperimento ma mi son trovato con le carni indolenzite e più fredde di prima.

Altro passatempo piacevole è lo studio diretto dell'adattabilità umana nel passaggio dei vari climi morali e materiali della vita. Piccole cose che a confessarsi par che feriscano la nostra suscettibilità, menomino la nostra dignità e che pure compiamo tutti, commettiamo tutti. Vedere per esempio i ripieghi cui si ricorre per riposare una gamba alla volta dopo molte ore che si sta in piedi; di dormire per qualche minuto con un occhio chiacchierando o con tutti e due fingendo di osservare qualche cosa fuori di un portellino; di approfittare del minimo vuoto lasciato sul ponte dall'assenza precaria di qualcuno, per occuparlo subito, mettendovisi a sedere come le scimmie, ecc. Ma il colmo è.... un momento. Non so se ho detto che a bordo per 16 persone vi son due metri quadrati di spazio e due sedie a libretto in tutto che poi rimangono più libretto che sedie, in quanto non si saprebbe dove aprirle.

C'è però all'estremissima poppa della navicella un certo

locale che tutti sanno che deve esistere ovunque vivano e mangino creature umane, ma che il galateo, sempre sincero, fa divieto alle persone ben costumate di nominare. Sono una cinquantina di centimetri quadrati di spazio disponibile, quando non sono di servizio, occultati da una tendina marrone. Il colmo cui accennavo, è precisamente rappresentato dal fatto che quello spazio riservato alle cose che le persone bennate non debbono nominare è diventato invece per tutte le persone per bene che sono qui, il luogo prediletto, una specie di paradiso della stanchezza. Vi si riposa che è un incanto: potere di quella tale adattabilità umana!

E siccome era da tutti troppo ricercato, si è finito per stabilire tacitamente un turno progressivo che nessuno oserebbe violare.

Ma da quando le transvolate son diventate quasi esclusivamente notturne, specie se si è sul mare che al buio non offre varietà di panorami, si può inventare un altro passatempo che a saperselo godere, non è meno piacevole degli altri: spettegolare un po' tra le faccende delle stelle. Quelle monachine che si crede siano diventate rosse perchè costrette a rimirare le brutte cose del nostro mondo, ne combinan delle carine! L'altra notte mentre eravamo sullo Skagerrak, mi son divertito un mondo a sorprendere una scena boccacesca attorno a Saturno. Il vecchio satiro era in fregola, s'era vestito a festa, un grande manto che pareva fatto d'oro fuso. Perfino quell'alone livido di bile, da quando Venere l'ha piantato, era scomparso. Gli facevano la ruota attorno una dozzina di stelline, l'una più bella dell'altra, nelle cui pupille brillava il più vivido desiderio, ma egli ammiccava a uno stellone maturo, cascante, pieno di belletto che l'arrossava tutto. Allora una delle più vezzose fatta audace dalla passione, gli si è avvicinata quasi a baciarlo, ma lui duro e come lo stellone cominciava ad avvicinarsi, allora la piccola stella innamorata, forse in un eccesso di gelosia, dopo aver per qualche istante tremolato, gli si è suicidata sotto gli occhi gettandosi e capofitto dabbasso. S'è vista precipitare, una tenue striscia luminosissima s'è disegnata nel Cielo sulla via da lei percorsa ed è scomparsa nell'abisso sidereo. In quella il crudele Saturno che aveva lo stellone ormai a portata di mano, ha tirato a sè una nuvoletta errante e vi si è occultato di sotto,

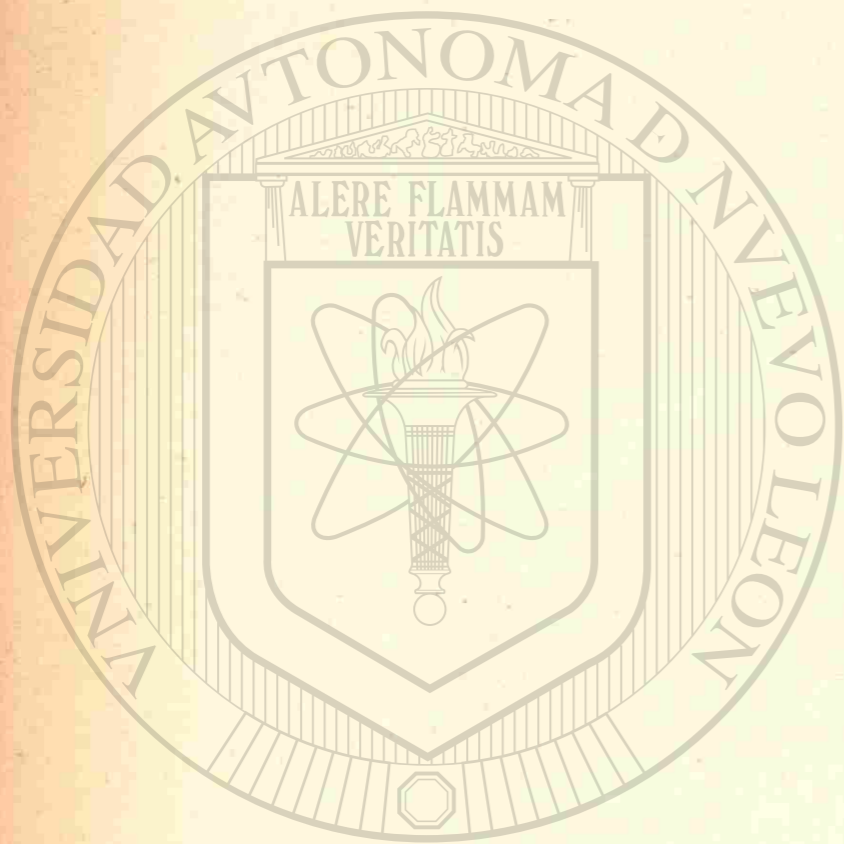
insieme alla megera, mentre di fuori le stelle del suo harem han tremolato tenuissimamente come l'occhio quando piange.

È sempre dopo questi drammi che le profondità del Cielo si commuovano e i venti si disferrano sulla terra. Allora la nostra missione a bordo, assume funzione di peso morto, di zavorra umana, ch'è tra le meno divertenti.

Allorchè il dirigibile inizia la sua danza paurosa, Nobile con un gesto della mano indica ad ognuno il posto che deve occupare sulla trave nell'interno dell'involucro, per equilibrarlo ed attenuarne le vibrazioni.

Si ascende la ripida scaletta e camminando come i bambini ai primi passi sulla traballante passerella si arriva al proprio posto ove l'immobilità è d'obbligo ed assoluta. Privati di ogni vista, dondolati dalla sgradita altalena, irrigiditi dal freddo, dovete rimanere lì per ore e ore, per tutta la durata della traversata se occorre ignari di quel che avviene attorno a voi, senza altra coscienza che quella del pericolo che vi figurate e magari non esiste, del freddo che esiste realmente e vi dà le sensazioni meno dolci della vita.

In quella posizione rimanemmo per 14 ore dalla Francia a Pulham e per circa 10 ore da Oslo a Gaschina. In questa ultima traversata la temperatura era discesa di sei gradi sotto zero. Non era una cosa molto piacevole, ma nessuno per questo è morto a bordo e tutte le disavventure, vi garantisco che non valgono l'avventura.



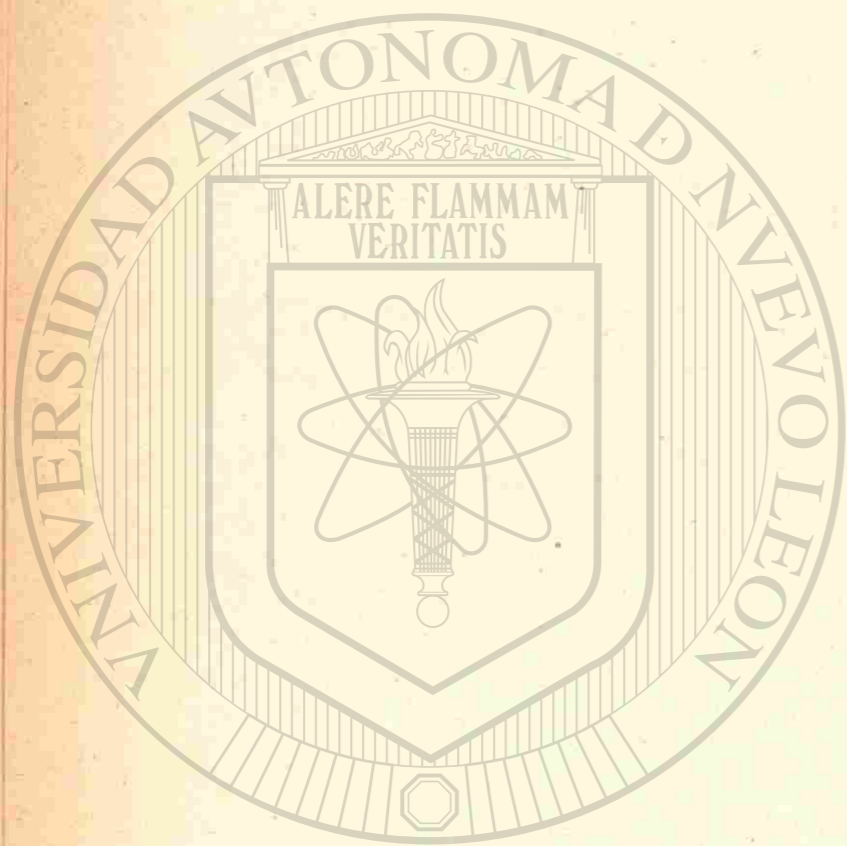
CUORCONTENTI, TRIBOLATI
ED ANIME IN PENA

UANL

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS





**Cuorcontenti, tribolati
ed anime in pena.**

Dal Mar Baltico, 14 Aprile.

Questo piccolo mondo vivente tra il cielo e l'abisso, ingabbiato tra pareti di tela su armature di fili di ferro, si può distinguere a colpo d'occhio in tre diverse categorie: i cuorcontenti, i tribolati, le anime in pena.

I cuorcontenti sono i componenti l'equipaggio norvegese, che pur non avendo a bordo funzioni strettamente necessarie e facilmente cumulabili da due o tre specialisti al massimo, hanno la sicurezza matematica di arrivare fin dove il Norge arriverà.

Questa condizione conferisce loro il privilegio di guardare dall'alto in basso tutti gli altri con un'aria di sufficienza e quasi di commiserazione.

I tribolati sono quei poveri cristi che guadagnano il loro pan bigio e sudano per tutti, alla cabina di comando, al tugurio dei motori, alla cura dell'involucro e alle manovre. Sono i componenti l'equipaggio italiano, dal condottiero all'attrezzatore.

Vi è infine l'ultima e la più sciagurata delle categorie, quella delle anime in pena, specie di tollerati, per i quali non vi è a bordo un posto definito, che pare annoio ovunque vadano a posarsi per non disturbare, e ciò malgrado si sentono costantemente inseguiti da sguardi ostili e commiseranti. Qualche volta, quando la vita è nera per tutti, in pericolo per tutti, allora soltanto si fa loro l'onore di destinarli in qualità di zavorra nei punti più disagiati della trave: all'estrema poppa o all'estrema prora.

Questa classe, la più esigua, ha per rappresentanti due giornalisti italiani, lo scrivente ed il collega del « Corriere della Sera ».

Il loro viaggio, a prescindere dalle sgradite condizioni loro

fatte a bordo, è tutto un tormento morale. Essi sanno che nulla è fisso e deciso per il loro domani. Sanno che arrivando in un qualsiasi luogo di tappa, possono essere considerati « indesiderabili » e perfino dannosi, inferiori come valore a cento chili di benzina, e mollati in terra ovunque, indifferentemente. Sanno anche che a meno che allo Spitzberg non si verifichi il miracolo dei cinquanta gradi sotto zero, capaci di raddoppiare la potenza ascensionale del dirigibile, essi, dato che un altro miracolo abbia concesso loro di arrivarvi, dovranno rimanere inesorabilmente sui ghiacci.

Per lo scrivente poi la condizione è assai peggiore. Per una convenzione intervenuta tra le autorità del Ministero aeronautico e l'Aero Club di Oslo, comunicatagli quand'era già sulla navicella, egli sa che deve dividere il raid col collega del « Corriere » a metà percorso. È per la cortesia di Nobile se la metà è già diventata due terzi e sta per diventare i quattro quinti.

Comunque è certo che i meno lieti della brigata, questa volta sono i giornalisti.

Naturalmente di tutto questo mondo a me sconosciuto, io non potevo parlare prima d'ora, prima cioè di averlo visto un po' muovere ed agire nell'ambiente ove la convivenza non è sempre sopportabile per l'esiguità dello spazio e quindi più difficile coglierne le caratteristiche, nella costante irritazione del disagio.

E cominciamo dal Capo. Spero di dare di Nobile, qualche giorno, una compiuta biografia. Per ora, dato il suo carattere avverso a ogni possibilità di indagine, debbo limitarmi ai particolari visibili. A bordo è un taciturno. Le sue parole sono soltanto ordini. Non conversa volentieri, con nessuno. Forse teme distrarsi. Dalla cabina non esce che raramente, per controllare la rotta sulla carta, distesa nella brevissima tavoletta fissata alla parete accanto all'uscio e qualche volta per misurare egli stesso l'altimetria del dirigibile. L'occhio penetrante ed espressivo vi dà immediata la sensazione di una volontà inflessibile. Eppure questo forte è un timido. Ne ho avuta stamane la prova più evidente. Nella notte, come dirò appresso, avevamo smarrito la nostra rotta. Usciti dalla nebbia, non potendo prevedere fin dove la violenza del vento ci avesse sospinti, l'uniformità assoluta della pianura nevosa ci toglieva ora ogni possibilità di orien-

tamento. Finalmente si avvista un corso d'acqua, un fiume abbastanza vasto. Nobile prega subito Larsen di accertare la direzione della corrente. Era evidente che se la corrente seguiva la direzione nord-sud noi ci trovavamo a sud del Mar Baltico e viceversa. Era un indizio prezioso che richiedeva però la massima e non difficile precisazione. Con mio stupore, avendo a mia volta osservato e accertato che la corrente si dirigeva dal sud al Nord sento che Larsen dice l'opposto al Comandante. Nobile prega di indagare ancora e Larsen riconferma l'errore.

Nobile non aggiunge parola. Passato qualche minuto manovrando opportunamente per farmi largo io procuro di avvicinarlo e appena posso, gli sussurro non udito, che potevo garantire che il corso d'acqua seguiva la direzione opposta di quella indicata dal tenente Larsen. Nobile mi fa un cenno col capo di assenso e risponde semplicemente: l'ho vista. E soltanto dopo alcuni minuti rettifica la rotta nel senso opposto all'indicazione di Larsen, ma afferrando egli stesso il timone, per non ferire l'ufficiale norvegese, col dare ad alta voce un ordine che avrebbe messo in evidenza l'errore dell'ufficiale di rotta.

Delicatezza dunque e timidezza insieme, e di questi esempi ne potrei citare a dozzine.

Calmissimo, è difficile poter leggere nel suo volto, mira preferita dai nostri sguardi scrutatori, nei momenti che a noi sembrano gravi. Ma mai un'ombra qualsiasi che riveli la sua preoccupazione. Durante la traversata, egli non solo non dorme mai, qualunque ne sia la durata, ma è raro anche che segga sulla specie di sgabello a libretto che è nell'interno della cabine, sul quale di preferenza, tra i termos, i binocoli e le pellicce, dorme invece Titina.

Per ordine d'importanza, subito dopo Nobile a bordo, vien Cecioni.

Natale Cecioni è nato a Fiesole 38 anni fa, ma non gliene daresti più di 30. Un faccione rubicondo, due spalle da atleta, occhi limpidi e a volta a volta dolci o inquieti, anch'egli non è di molte parole. Da 19 anni, metà della sua vita, egli vola. Ha incominciato a volare come motorista quando con Delagrang e Wright, l'aeroplano non si staccava che per combinazione dal suolo.

Nel 1909, chiamato al collaudo del primo idrovolante ita-

liano si ruppe un braccio ed entrò allora in aeronautica. I raids più memorabili per quell'epoca, Roma-Venezia e Tripoli-Zuara, durante la guerra turca, hanno per motorista Cecioni. In tutti i collaudi, i voli di prova, le ricognizioni più avventurose, egli è presente. Nell'aprile 23, una mattina, si preparava l'N. I, l'attuale Norge, per un volo di collaudo. C'era vento forte fuori dell'hangar. L'equipaggio in parte era già sulla navicella ed il rimanente, compresi gli ufficiali ed il Comandante, stavano salendo allorchè un colpo di vento strappò bruscamente il dirigibile dalle mani degli avieri e lo sospinse in alto come una freccia. Tra coloro ch'erano già saliti si trovava Cecioni. L'N. I fu ritenuto perduto. Ma Cecioni invece non si perde d'animo. Aveva per fortuna con sè, due motoristi, Arduino e Caratti. Ordina loro di mettere in moto i motori e afferra lui stesso il timone e incomincia a manovrare per contrastare al vento l'aeronave. La lotta non fu breve. Da terra veniva seguita con ansia facilmente immaginabile, ma con altrettanto stupore, sapendosi che a bordo non vi erano piloti. Dopo alcune ore Cecioni riesce finalmente ad aver ragione del ribelle, l'ammansisce e lo riconduce all'hangar.

Il valore dimostrato dal Cecioni fu riconosciuto con la promozione a scelta e con la croce di cavaliere. Una croce, una volta tanto, andata a posto bene.

Ma vi è nella vita di questo eroe un episodio, di cui egli non ama parlare, che se ne schermisce parlandogliene, che vale tutto il suo passato di bravura e di gloria. Allorchè fu aperto l'arruolamento per i volontari del Polo, egli era ben lontano dall'idea di partecipare all'impresa. Padre di famiglia, con una posizione all'aerostato, impostosi oramai per i suoi meriti eccezionali ma soprattutto schivo di esibizionismi, egli pensava che Roma è meglio del Polo, a meno che non gli fosse stato ordinato. Se non che, il lavorio dei cattivi italiani contro il Nobile, accentuandosi in quei giorni decisivi per l'impresa, tendeva a togliergli le migliori possibilità di riuscita. Si pensò naturalmente che il Cecioni sarebbe stato sicuramente ricercato dal Nobile e si affrettarono subito a « lavorarlo ». Fu chiamato in un ufficio, gli furono prospettati i pericoli gravissimi del viaggio, aggravati... dall'imperizia del Nobile e lo scongiurarono assolutamente dal parteciparvi.

Il Cecioni ringraziò, uscì da quell'ufficio, infilò la porta ap-

presso, quella della segreteria, chiese un foglio di carta, e stese la domanda per partecipare all'avventura.

Cecioni ha sott'ordini tre motoristi italiani, il maresciallo Arduini, il sergente Caratti, entrambi decorati di guerra, e Vincenzo Pomella. Uomini sperimentati, tutti. I due primi, come ho già accennato, si trovavano con lui sull'N. I, il giorno della fuga. A bordo sono degl'invisibili. Entrano ognuno nella navicella del proprio motore, al momento della partenza, per uscirne quando il dirigibile è rientrato nell'hangar. Qualunque sia la durata del volo, non conta.

In direzione di ogni navicella si apre nell'involucro un portellino ovale a culisse. È di lì che Cecioni sorveglia i suoi motori, regola i loro movimenti, vive del loro palpito.

Arduino è nato 35 anni fa a Verona, Caratti ha trent'anni ed è nato a Lovano; Pomella rappresenta il mezzogiorno; è nato a Sant'Elia Fiumerapido, presso Caserta, 28 anni fa.

Completano l'equipaggio, i due attrezzatori, Lippi e Bellocchi.

Lippi viareggino, vien dalla marina, e propriamente dalla categoria degli acrobati, i nocchieri, quindi sul dirigibile si trova come a casa sua. Al timone, abituato alla nave a vela, è insuperabile. Cane da tutta caccia, a bordo non gli si dà requie: passa dal timone alla verifica delle valvole, all'ispezione dell'involucro, continuamente a tutti i lavori di rassetto e di manutenzione.

Gli è buon compagno di fatica e di abilità l'instancabile Bellocchi.

Arrivati in porto, quando per tutti gli altri comincia il riposo, anche per quelli che han sempre riposato nel viaggio, per essi comincia il lavoro raddoppiato: rifornimenti, rassetto dell'aeronave, manutenzione, rimessa in punto per la partenza. Sono lavori facchineschi, spossanti, che Nobile vuol si compiano subito subito, appena si arriva, prima di pensare a rifocillarsi, prima di soddisfare il sonno prepotente e necessario, perchè egli potrebbe magari di lì a un'ora ordinare la partenza e si deve essere pronti. E quando ciò avviene, come ad Oslo, ebbene, costoro che non hanno mangiato, che non hanno dormito, ricominciano il loro duro servizio, in silenzio, senza una recri-

minazione, ma soprattutto con lo stesso impegno e col medesimo zelo.

Con gente siffatta, direbbe Pascarella, si scoprono dieci Poli.

Il Gruppo degli esploratori Norvegesi è capitanato da Amundsen. Non mi attarderò a ripetere la biografia di quest'uomo dalla vita notissima, e nemmeno posso parlare di lui, che non sono riuscito a vedere. Tutti noi ci aspettavamo per altro di vederlo salire a bordo almeno ad Oslo, per partecipare ad una parte del raid, quella più complessa, ma egli ha preferito la via di mare, partendosene per lo Spitzberg, con l'americano Ellsworth, proprio il giorno precedente al nostro arrivo ad Oslo.

In questo viaggio, del resto, le sue eminenti qualità e risorse di esploratore polare, siccome non avranno possibilità di manifestarsi, la sua funzione a bordo del dirigibile, dovrà fatalmente limitarsi a quella di passeggero spettatore della gesta.

Nemmeno Ellsworth, conosco ancor di vista. Mi dicono che sia un giovane ardimentoso, amante di avventure, che abbia corso l'Alaska come cercatore d'oro e cacciatore d'alci. In questa impresa comunque egli ha portato un contributo finanziario, per il quale avrà il suo posto nella gesta. Dato il suo carattere avventuroso, non si spiega come mai abbia anch'egli come Amundsen rifuggito dalle emozioni prevedibili del viaggio aereo Roma-King's bay, e preferito l'exasperante percorso ferroviario Roma-Trondjem, per raggiungere in piroscalo lo Spitzberg.

Sott'ordini a Nobile, è stato posto da Amundsen il tenente di marina Hjalmar Riiser Larsen. Statura nordica, capelli biondi, trentasei anni, una cert'aria bonacciona, egli a prima vista riesce simpatico. Conversando e trattandolo si sente invece nelle sue espressioni una certa durezza scontrosa in contrasto con la dolce espressione dei suoi occhi chiari.

Il suo compito è quello di tracciare la rotta e compiere le osservazioni astronomiche. Ma Nobile che anche in questo ramo vuole essere tranquillo, esercita anche nella delicata funzione del cammino dell'aeronave il suo rigido costante controllo.

A questo gigante non manca tuttavia del fegato. Passato all'aviazione nel 1920, egli compì a quell'epoca un raid di 560 chilometri che lo rese popolare nel suo paese ove l'aeronautica

era ancora all'infanzia. Lo scorso anno partecipò al volo di Amundsen con i Dornier Wal nel tentativo polare.

A condividere le fatiche della rotta con Larsen è a bordo il Capitano Wisting. Guardandolo a prima vista, vi accorgete subito di trovarvi di fronte ad un uomo. Non più giovane, cinquantacinquenne, simpatizza malgrado la sua innata rudezza marinara, ispida e scontrosa. Piace perchè si indovina in lui una forza, una volontà eroica, uno sprezzo per le forme esteriori.

Eroe nel più largo significato della parola, è a bordo il più modesto, quello che pur di rendersi utile in qualche modo, è pronto a dividere la guardia al timone con Lippi o ai piani con Horgen, altro giovane ufficiale di marina; volenteroso e pieno di deferenza non affettata.

Wisting è uomo polare nato. Fu al Polo Sud con Amundsen, e comandò la Maud nel viaggio dei tre anni nell'Artide. In Norvegia è popolare quanto Amundsen ed amato in particolar modo per la sua modestia.

Altro giovane Norvegese, che ha saputo simpatizzare, è il tenente macchinista Omdal, il quale per partecipare all'impresa, essendo anch'egli del raid Dornier Wal, ha voluto imparare a condurre i motori. Allievo di Cecioni, egli fra tutti i suoi connazionali è quello che dà un reale contributo di lavoro all'impresa, dividendo la guardia ai motori con i nostri, che lo considerano un po' della loro truppa, giacchè Omdal, dalle sue numerose conoscenze.... femminili di Roma, ha almeno tratto il vantaggio di sapersi esprimere in lingua italiana e capirla discretamente.

Il russo Olonkin, un affare alto come un pino, ossuto e dall'espressione dura quanto bonaria, disimpegna le funzioni di radio telegrafista, sott'ordini al Norvegese capitano Gottwaldt che ci dicono abilissimo nella materia, per quanto io non lo vidi mai superare le non infrequenti difficoltà che ci tagliavano le comunicazioni col mondo e quasi sempre proprio nei momenti più perigliosi o di maggior bisogno.

A completare l'equipaggio norvegese, vi è il giovane.... svedese Malmgreen, meteorologo, ed il giornalista Ramm.

Malmgreen è impagabile. Piccolo, magrolino, due occhietti profondi da topo, sorridenti sempre, anche quando il volto è oscuro, un carattere dolce, burlesco, spassoso e soprattutto sereno. Anch'egli è un veterano delle esplorazioni polari. Fu su

la Maud e rese servigi memorabili alla scienza, con le osservazioni da lui compiute, malgrado le condizioni più avverse.

Ramm, infine, è il giornalista ufficiale della spedizione. Monopolizzato dall'Aero Club il servizio stampa per un numero infinito di giornali di tutto il mondo che hanno aderito alla combinazione, toccò a questo fortunato mortale, la ventura del viaggio transpolare, per la compilazione di quella specie di bollettini che anche i lettori italiani avranno letto in qualche giornale di Milano abbonato.

Come si vede dunque da questa fugace rassegna, non a torto io dicevo in principio che bastavano due o tre specialisti a compendiare il lavoro di questo rispettabile carico, tutti vecchi amici o compagni di Amundsen imbarcati più che con un criterio di necessità, creando invece occupazioni che potessero giustificare la loro presenza a bordo.

E giacchè ho accennato all'Aero Club, non posso mancare di segnalare all'Italia, il signor Thomas, il presidente dell'Aero Club di Oslo, organizzatore amministrativo di questo raid del quale s'è caricato tutto il peso e tutte le responsabilità.

Bella tempra di gentiluomo, direttore del maggiore giornale politico di Oslo, uomo politico di primissimo ordine, temuto dagli avversari per l'abilità con cui sa metterli in isacco e rovesciare ministeri, egli ha grande simpatia per l'Italia e per gli italiani.

Estimatore di Nobile e considerando da galantuomo, all'infuori di ogni spirito di campanile, il contributo che egli avrebbe portato alla impresa, fu lui a volere che accanto al nome dell'esploratore e del finanziatore, essa portasse anche il nome del vero artefice della gesta.

È opinione generale del resto, in Norvegia, che senza la grande estimazione dal Thomas goduta, Amundsen, dopo l'insuccesso dello scorso anno e per il suo carattere angoloso, non sarebbe riuscito a portare a compimento l'impresa.

IL NORGE NEL CAOS

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

la Maud e rese servigi memorabili alla scienza, con le osservazioni da lui compiute, malgrado le condizioni più avverse.

Ramm, infine, è il giornalista ufficiale della spedizione. Monopolizzato dall'Aero Club il servizio stampa per un numero infinito di giornali di tutto il mondo che hanno aderito alla combinazione, toccò a questo fortunato mortale, la ventura del viaggio transpolare, per la compilazione di quella specie di bollettini che anche i lettori italiani avranno letto in qualche giornale di Milano abbonato.

Come si vede dunque da questa fugace rassegna, non a torto io dicevo in principio che bastavano due o tre specialisti a compendiare il lavoro di questo rispettabile carico, tutti vecchi amici o compagni di Amundsen imbarcati più che con un criterio di necessità, creando invece occupazioni che potessero giustificare la loro presenza a bordo.

E giacchè ho accennato all'Aero Club, non posso mancare di segnalare all'Italia, il signor Thomas, il presidente dell'Aero Club di Oslo, organizzatore amministrativo di questo raid del quale s'è caricato tutto il peso e tutte le responsabilità.

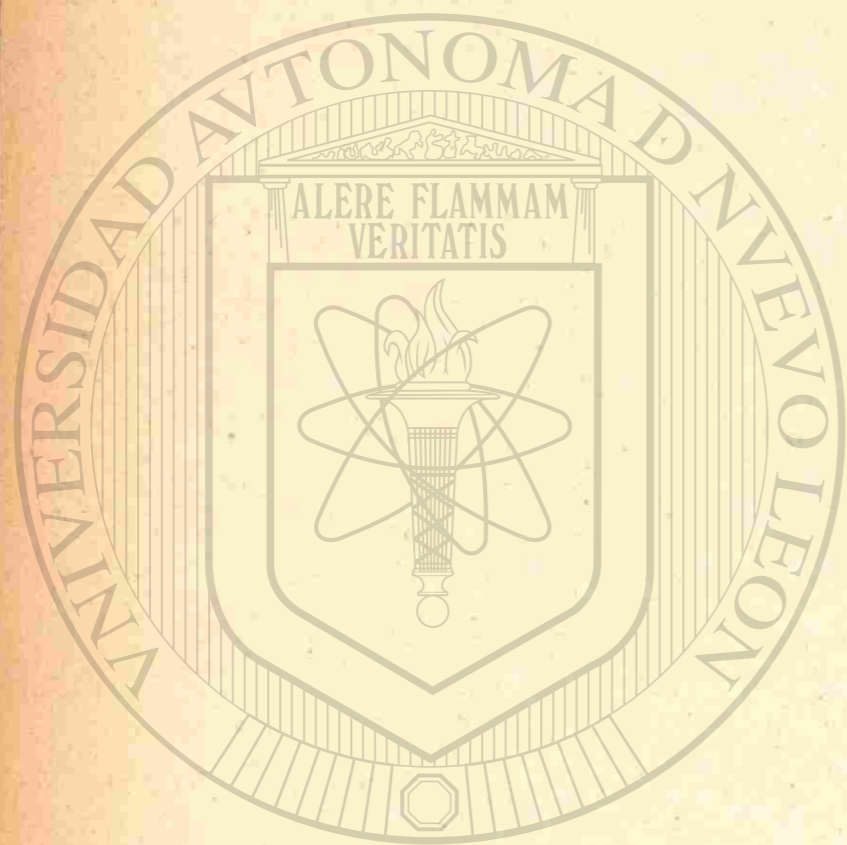
Bella tempra di gentiluomo, direttore del maggiore giornale politico di Oslo, uomo politico di primissimo ordine, temuto dagli avversari per l'abilità con cui sa metterli in isacco e rovesciare ministeri, egli ha grande simpatia per l'Italia e per gli italiani.

Estimatore di Nobile e considerando da galantuomo, all'infuori di ogni spirito di campanile, il contributo che egli avrebbe portato alla impresa, fu lui a volere che accanto al nome dell'esploratore e del finanziatore, essa portasse anche il nome del vero artefice della gesta.

È opinione generale del resto, in Norvegia, che senza la grande estimazione dal Thomas goduta, Amundsen, dopo l'insuccesso dello scorso anno e per il suo carattere angoloso, non sarebbe riuscito a portare a compimento l'impresa.

IL NORGE NEL CAOS

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Il Norge nel Caos.

Gatschina (Leningrado), 15.

Ma vi ho promesso un resoconto dettagliato di questa drammatica traversata e comincio quindi daccapo.

L'atterraggio al pilone di Oslo è stato uno degli spettacoli più fantastici che possa immaginarsi. Non so che cosa avrei pagato per essere uno dei centomila spettatori che hanno avuto la fortuna di ammirarlo dal basso.

Dalla misura del loro entusiasmo si poteva del resto valutare l'effetto che in essi aveva prodotto.

Il giocattolo di Nobile, compiuti i tre giri di saluto attorno la città e la Reggia, ha puntato risolutamente sull'asta della colonna di traliccio che, alla sommità del colle a cavaliere della città, era stata eretta e vi ha inchiodato la prora. In cinque minuti tutto era pronto. Legato al nodo cardanico, il dirigibile s'è immediatamente orientato con il vento; è stato quindi aperto un portello all'estrema prora, una scaletta a misura è stata appoggiata all'orlo del portello con la base sulla piattaforma della colonna. Da quel pertugio ad uno ad uno siamo sbarcati, e discesi i cinquanta metri di scaletta perpendicolare siamo caduti in mezzo ad una folla in delirio.

Ho cercato di dare un'idea, col mio telegramma, di quello che è stato il percorso trionfale sulla Norvegia, del dirigibile, e dell'entusiasmo della bella città, tanto più notevole quando si pensa che questo popolo freddo e pacato non si scalda facilmente di entusiasmo e questo era qualche cosa di più, era delirio. Il nostro Ministro S. E. Brinchanteaux ed il Console Caprino che per primo mi riceve tra le braccia, erano raggianti di letizia per noi, per l'Italia, il cui nome associato a quello della Norvegia, nell'immane *urrà* della folla rombava da quella

collina, si diffondeva nella città immensa e varcava i mari dalle antenne di un altro genio italiano, per narrare il prodigio. Chè occorre sapere ed è bene ormai dirlo, che la creazione di Nobile era da certi nostri amici di dentro e di fuori, ritenuta appunto come una specie di giuocattolo a sorpresa al quale non si dava la possibilità nemmeno di attraversare la Manica. Oggi che in sei giorni, compresi due di sosta, noi abbiamo percorso oltre seimila chilometri, sorvolato il Tirreno, la Francia in tutta la sua larghezza, la Manica, l'Inghilterra, la Danimarca, l'Estonia, la Lettonia, il Mar Baltico e la Russia, oggi la sorpresa si capovolge a danno dei falsi profeti ed il giuocattolo di Nobile, comincia a diventare il punto luminoso cui guardano con ammirazione e rispetto le genti di tutto il mondo.

Indipendentemente dal cammino felicemente percorso, un dirigibile che ha sopportato le prove che con disinvoltura ha superato il *Norge*, ha compiuto già per tre quarti la sua missione. Dopo la trasvolata dello Spitzberg, quella del Polo non potrà essere più considerata e destare maggiori preoccupazioni di qualsiasi altra tappa.

Le promesseci ventiquattro ore di sosta ad Oslo rappresentavano per me un vago sogno di necessario ristoro. Trasferitomi rapidamente al Grand Hôtel, pregustavo il piacere di tuffarmi in una tinozza (a bordo è soppresso l'uso della lavanda quotidiana della faccia) che mi stavano allestendo, e quello non meno desiderato di un buon desinare (a proposito ho dimenticato di dire come si mangia a bordo: ognuno reca con sé, nelle proprie tasche, un certo numero di sandwichs, un certo numero, quanti ne possono contenere ed è tutto: pranzo, cena, colazione, innaffiati da sorsi d'acqua che si aspira dal comune bidone), pregustavo insomma tutte queste delizie la cui importanza non può apprezzare chi le ha sempre a portata di mano, mentre buttavo giù le succinte note telegrafiche sul buon esito del percorso, quand'ecco che piomba in camera Caprino ad avvertirmi da parte del Comandante di tornare subito al dirigibile, giacchè si stava preparando per l'immediata partenza. Un assetato cui si strappi di mano la coppa appena vi abbia accostate le labbra non sarebbe rimasto com'io rimasi. Ma non c'era da far altro che raccogliere lo striminzito bagaglio e le poche cartelle incompiute e volare verso la collina. Lassù ap-

presi che i meteorologi, questa specie di maghi del cattivo tempo che tuttavia fanno di noi quel che vogliono, avevano preconizzato un cambiamento brusco nelle condizioni atmosferiche. Il Colonnello Nobile, malgrado sapesse la sua gente stanchissima, per due notti insonni e per il lungo sforzo compiuto — chè occorre tener presente che qualunque sia la durata del volo, uno o due giorni, tutti gli specialisti italiani, motoristi ed attrezzatori, che son coloro esclusivamente che mandano avanti il dirigibile, debbono rimanere costantemente ed ininterrottamente al loro posto non essendovi personale di ricambio — il Colonnello Nobile malgrado ciò, sapeva di poter chiedere all'alto spirito di sacrificio del nostro personale un nuovo sforzo e piuttosto che lasciarsi sorprendere in quella difficile situazione al pilone, dal vento che avrebbe potuto compromettere irreparabilmente la vita stessa del dirigibile, decise l'immediata partenza.

Ricevuto il saluto di Re Hakon che era voluto venire personalmente a portarci gli auguri ai piedi del Pilone e staccatici a malincuore dalla bella città che ci era sfilata innanzi allo sguardo soltanto dal portello di un'automobile in corsa, alle una di notte ci siamo diretti sul Baltico con rotta sopra la Finlandia.

Ma la notte ci è stata matrigna e i meteorologi ancora una volta avevano avuto ragione. Un vento fortissimo da Nord ha cominciato a sferrare raffiche contro il *Norge* che ha dovuto sostenere una delle lotte più aspre del suo percorso.

Fischiava come un serpe inferocito quella tramontana gelida ed il sibilo pauroso si decomponeva attraverso i cordami in tanti urli in sordina da formare il concerto più sgradito che immaginar si possa. Il dirigibile pareva davvero questa volta un giuocattolo tra le mani di genietti dispettosi, cui il Nobile cercava di contenderlo con tutte le risorse della sua abilità e della sua previggenza.

L'ondulazione ed il beccheggio contemporaneamente, erano tali che si stentava a tenersi in piedi e si era scaraventati l'uno contro l'altro da sembrare un branco di ubriachi.

Il cielo cupo. Il mare di sotto rabbiosamente biancastro di spuma indicava la furia del vento sulla cresta delle onde che dovevano essere enormi. A bordo non si parlava. Un'unica lampadina ad accumulatore, nella cabina di comando, allungava

dei riflessi incerti tra le ombre della navicella che parevano guizzi di lampi su una scena dantesca; Nobile, solo, in moto perpetuo tra gli ordigni della morte, sotto la luce spettrale della lampadina, sembrava un fantasma. Di sopra i motori rombavano il loro urlo di sfida alla tempesta, col massimo del turbinio delle eliche straziate. Era dura. Un'alba livida giungeva dopo tante ore interminabili da oriente, lenta come se trascinasse dietro di sé tutto il carro di Fetonte. La vedevamo occhieggiare da lontano come una piccola rosa bluastra dai petali esterni argentati che stentava a venire avanti chissà da quale mistero trattenuta. Poi quella macchia si fece più viva, di un lividore singolare, punteggiato di zone quasi luminose forse per il contrasto col buio che la circondava e ci permise di vedere una sua coorte di strati e cirri cupi, come lo sfondo di un incubo. Finalmente come per un prodigio, quella rosa esplose e una luce di lampada velata si diffuse attorno a noi: e fu il caos.

Cielo di sotto e cielo di sopra rappresentato da due volte ovattate impenetrabili, nelle quali pareva spegnersi perfino il rumore dei motori. Avvertimmo subito un senso di vuoto entro e fuori di noi stessi, come se il mondo si conchiudesse nel breve spazio che ci avvolgeva. Una solitudine che soffocava, come una prigioniera in una prigioniera. Il vento s'era quasi taciuto. S'era proprio spento allora che pareva rappresentasse la sola cosa viva che ci veniva dal mondo. Quasi lo rimpiangevamo. Di sotto era come un ribollir di vapori da una caldaia invisibile, che si sollevavano, a buffi a ondate, si snodavano serpigni o si sollevavano come pini. E il *Norge* avanzava in quel nulla lanciando il suo potente urlo di ribellione, ma quella volta avanzava con noi, pareva legata alla nostra scia. Era sempre la stessa, eppure percorrevamo più di 100 chilometri all'ora. Per dove? La bussola indicava sempre il rombo segnato, ma di quanti gradi eravamo scaduti sottovento nella notte paurosa? Ov'eravamo giunti? Dove eravamo diretti? Quante ore sarebbe ancora durato quell'abisso che ci aveva inghiottiti senza avere il coraggio di divorarci? Dopo la tempesta questo flagello era proprio un inutile pleonasmo. Faceva perder la pazienza e venir voglia di tirare pugni contro le nuvole. Bisognava invece tirarli contro noi stessi per riattivare la circolazione del sangue che alcuni gradi sotto zero minacciavano di stagnare

nelle vene. E con santa filosofia, impotenti a far di meglio, continuammo a correre alla ventura, sfidando l'abisso a chi dei due avesse avuto più polmoni nella fuga.

E la vittoria fu ancora all'intelligenza e all'audacia. Per quanto quella nebbia avesse ali ai piedi, Nobile le mise ai motori. Il Capo motorista Cecioni, cui prima di ogni altra cosa, magari della salvezza stessa del dirigibile, premono i motori, mandava un sordo brontolio tutte le volte che col colpo di campanello arrivava l'ordine di aumento di giri: 1100, 1200, 1300...; o dove si voleva arrivare, al finimondo? — mormorava il buon toscano, ma ubbidiva, passava attraverso quelle passerelle aperte sulla voragine da una cabina all'altra a compulsare i fremiti dello sforzo, riguardava i suoi macchinari con occhio dolce, quasi a chiedere loro scusa del di più che era costretto a pretendere, e i motori soddisfatti di quell'attenzione fecero vedere ben presto di che fossero capaci.

La nebbia cominciò a perdere terreno. Aveva la lingua fuori della bocca per la corsa, tante lingue che si allungavano assottigliandosi, si sfilacciavano, si contorcevano in bizzarre volute, ormai sfinite, prive di energia. Le fasi di quella lotta originale tra le forze della natura e quelle dell'uomo, finivano per appassionarci facendoci dimenticare la nostra curiosa situazione. Quelle lingue si assottigliavano sempre più, cercavano di allungarsi smisuratamente per non perder contatto con noi, ma il grosso del convoglio ovattoso, cominciava a rimanere indietro, sempre più indietro e intanto si aprivano tra lingua e lingua varchi dai quali faceva capolino un nuovo elemento inaspettato. Fu verso mezzogiorno che la vittoria ci arrise e gettammo occhiate di scherno al mostro che pareva rinvoltarsi dietro di noi in snodamenti scomposti di rabbiosa impotenza.

Ora sotto di noi anelanti al ritorno della visione delle cose del mondo, era però ancora soltanto il mistero, sotto forma di una sterminata pianura bianca di neve come un deserto polare senza limiti. Scendemmo ad un centinaio di metri per cogliere ogni indizio rivelatore, ma senza risultato. Dopo il Caos, l'infinito. Eravamo forse tra gli elementi primordiali della creazione ancora assenti di vita? L'alba continuava nel meriggio. Era la stessa luce velata, densa, quasi greve alla pupilla; lo stesso cielo basso, ristretto, una povera cosa senza maestà, una volta più che un

cielo ignaro della meschina figura che faceva. E di sotto neve, biancore, e sempre la maschera gelida della sfinge silenziosa.

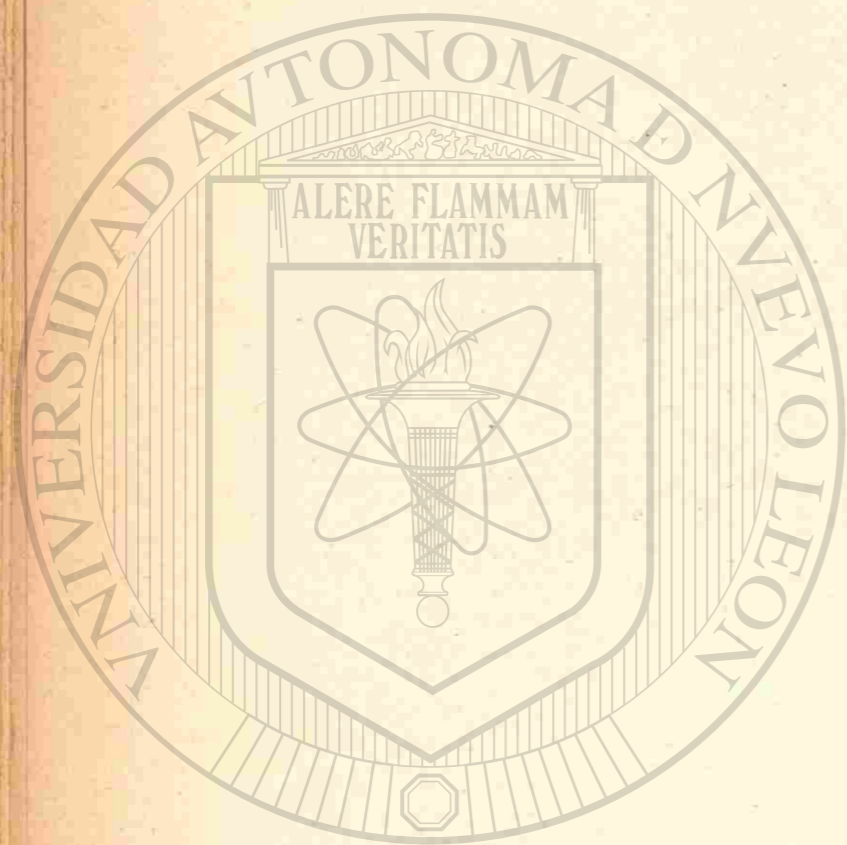
Corremmo così non so quanto tempo, che parve eterno. Poi ci sembrò di scorgere qualche punto nero in lontananza e come una teoria di ceri bianchi eretti verso il cielo. Era un bosco di pini e qualche capanna: nulla e qualche cosa. Non diceva nulla al nostro dubbio sulla nostra direzione, ma sollevava la nostra anima dalla solitudine accorante, poi che era un indizio di vita. Proseguendo incontriamo altri boschi, altri piccoli tetti acuminati di capanne di legno sperdute in quella immensa landa, finalmente una specie di paese i cui abitanti punteggiavano il candore affaticante della neve, raccolti in una specie di piazzale fuori dell'abitato. Provammo a gettare con la fiamma un messaggio che Larsen aveva scritto in tre lingue chiedendo un segno con le braccia a seconda che ci fossimo trovati in Russia o altrove. Ma o non fu veduto o non fu capito ed invano ci attardammo sul loro capo ad attendere.

Intanto si avvicinava la sera e occorreva assolutamente sapere dove eravamo. Congetture potevamo farne molte, ma non si naviga nell'aria con le congetture soltanto. Fu solo verso le 15 che ci apparve la prima linea ferrata e vi ci attaccammo come ad un'ancora di salvezza. Essa doveva mettere evidentemente ad una stazione e quella stazione doveva avere scritto un nome: ebbene si sarebbe andati a leggerlo. Corremmo dietro quella bussola di nuovo genere che ci condusse difatti sopra un vasto agglomeramento di casette basse, nella cui stazione potemmo leggere il nome della città di Walk.

Allora il velo fu squarciato. Rifacendo il calcolo delle ore di volo e delle rotte seguite, comprendemmo di essere stati lanciati al disopra della Lettonia e di trovarci ora sull'Estonia. Rettificammo immediatamente la rotta e sorvolato il lago di Peipus gelato, fiumi gelati, e pianure sterminate per centinaia e centinaia di chilometri, come Dio volle, alle 19 fummo in vista dell'aerodromo di Gatschina, a trenta chilometri da Leningrado.

Ma mancava la terza a completare la serie e si ebbe nell'atterraggio. Proprio nel momento in cui il *Norge* discendeva, forse per un guasto alla dinamo, si spengono i riflettori e l'hangar piomba nell'oscurità. Non rimane altro che illuminarci con la neve. È essa di fatti che serve di guida a Nobile per riconoscere la freccia e la catena di soldati in attesa delle funi, e per

non perdere tempo scendiamo quasi a picco mediante la manovra dei Gaz e con infinite precauzioni per non arrecar danni all'involucro, riusciamo a introdurre nell'hangar il povero *Norge* che deve sentirsi le ossa fracassate e l'anima malata da così avverse vicende di viaggio. Che noi....



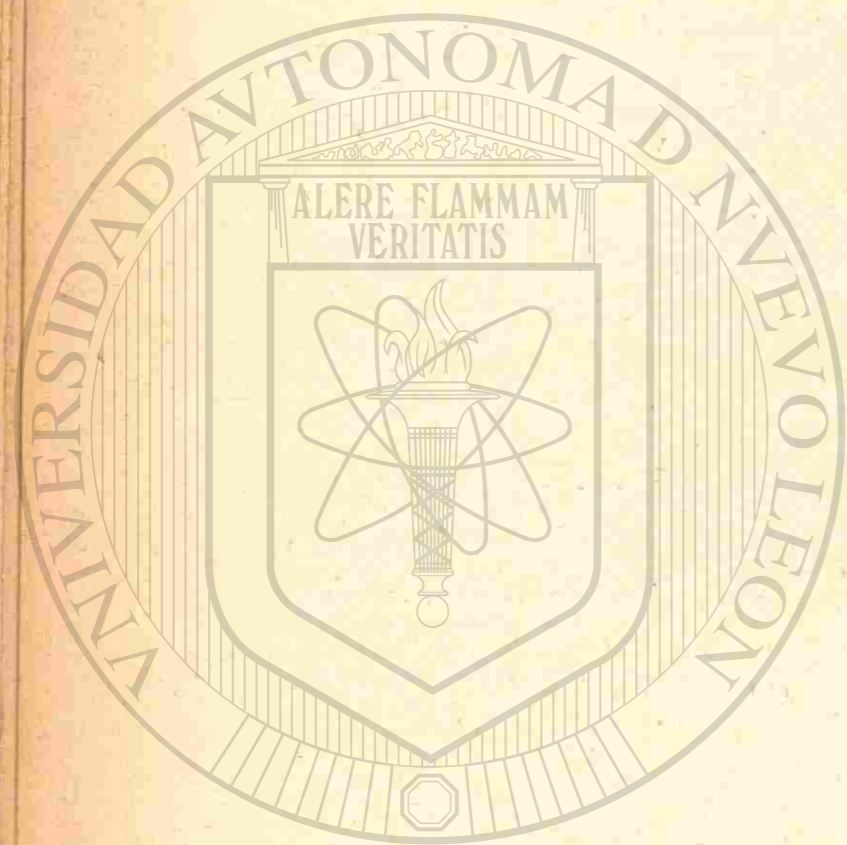
IL PUNTO DEBOLE DELLA SPEDIZIONE

UANI

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN



DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA

DIRECCIÓN GENERAL DE

Il punto debole della spedizione.

Leningrado, 17 Aprile.

Giornata grigia, piena di ansia.

Nel vasto palazzo di Alessandro II ho diviso in questa prima notte russa la camera con Nobile, che destatosi all'alba, mentre io silenziosamente, presso un piccolo tavolo, tentavo di mettere ordine alle mie note, mi prega di dargli un po' d'acqua. M'accorgo allora che durante la notte egli ha vuotato interamente la bottiglia del comodino. Gli passo la mano sulla fronte e la sento febricitante.

— Lei ha la febbre — gli dico.

— Credo, un po'.

Il suo volto era acceso, l'occhio più lucido del solito, la pelle in piena traspirazione. Mi provo a dissuaderlo dal suo proposito di alzarsi, ma sembra irremovibile e mi elenca una serie di faccende per le quali la sua presenza all'hangar sembra indispensabile. Ricorro a tutti i mezzi persuasivi possibili, fino a che più della mia parola, potendo forse la febbre al suo acme, si decide a restare a letto.

Ha passato la mattinata agitatissimo. Diceva per la preoccupazione dei lavori, malgrado che Cecioni, da me chiamato, ricevendo i suoi ordini avesse assicurato della scrupolosa esecuzione ed egli sapesse che di Cecioni poteva fidarsi. La sua agitazione, penso invece che abbia la stessa origine della mia.

I giorni utili per la transvolata polare si possono ormai contare sulle dita. Si sa che dopo metà maggio le nebbie la renderebbero impossibile. E se Nobile si ammalasse? Chi potrebbe portare a fine nell'interesse dell'Italia e del dirigibile italiano l'impresa alla quale nessuno credeva, l'impresa folle, oggetto di derisione e di contrasti?

Povero Nobile! se io ripenso ai sei mesi di guerra tremenda e malvagia da lui sopportata proprio nel momento in cui tutte le sue energie erano impegnate nella preparazione del dirigibile e nella gravosa organizzazione, pare un prodigio vederlo ancora così saldo e resistente. Nulla fu a lui risparmiato, nessuna amarezza, nessun dolore, nessuna mortificazione: dalle calunnie più basse alle irrisioni più sprezzanti. Era un mondo di nani terrorizzati dal sopraggiungere in mezzo ad essi di un gigante. La sola enunciazione del tentativo, presupponendo una colossale somma di sforzi e di audacie, comprometteva tutte le comode sinecure. Creava un pericoloso termine di paragone, che occorreva sventare.

Dopo il primo volo, quando per 35 ore ininterrottamente io vidi quest'uomo aggirarsi nel circolo chiuso dei suoi apparecchi senza un attimo di tregua al braccio e al cervello, pensai subito che la debolezza di questa impresa, fosse tutta qui, basata cioè sulle forze di un solo uomo, la cui fralezza poteva rivelarsi da un momento all'altro, nella successione degli sforzi prodigiosi, non compensati da adeguati riposi. E non immaginavo ancora che l'esile corpo fosse condannato a rendere ancor di più di quello che la navigazione già richiedeva.

Supponevo come tutti forse avranno supposto, che di passeggeri a bordo, inutili, non vi fossimo che io e Titina e che tutto l'equipaggio Norvegese, concorresse in adeguata misura, sia pure sotto la direzione del Nobile, alle fatiche del volo. Supponevo che dopo certe traversate capaci di frantumare i nervi meglio costruiti e la responsabilità dell'atterraggio, fossero a lui risparmiate almeno le cure materiali dei rifornimenti, della verifica, del pesaggio, di tutte quelle cose insomma noiose, ma soprattutto sibranti, non certo adatte a corroborare un organismo che uscito appena da una durissima battaglia di venti o trenta ore, deve subito dopo riaffrontarne una seconda, come è avvenuto a Oslo, non dico senza nemmeno aver dormito qualche ora, ma nemmeno aver avuto il tempo di rifocillarsi.

Niente di tutto questo. Il concorso dei componenti la spedizione al lavoro utile per raggiungere la mèta, ch'è poi io credo tutto in questa faccenda, è presso a poco identico al contributo che vi porto io. Quando poi si arriva, qui come a Oslo, come a Pulham, quasi fossero tanti passeggeri, appena la navicella

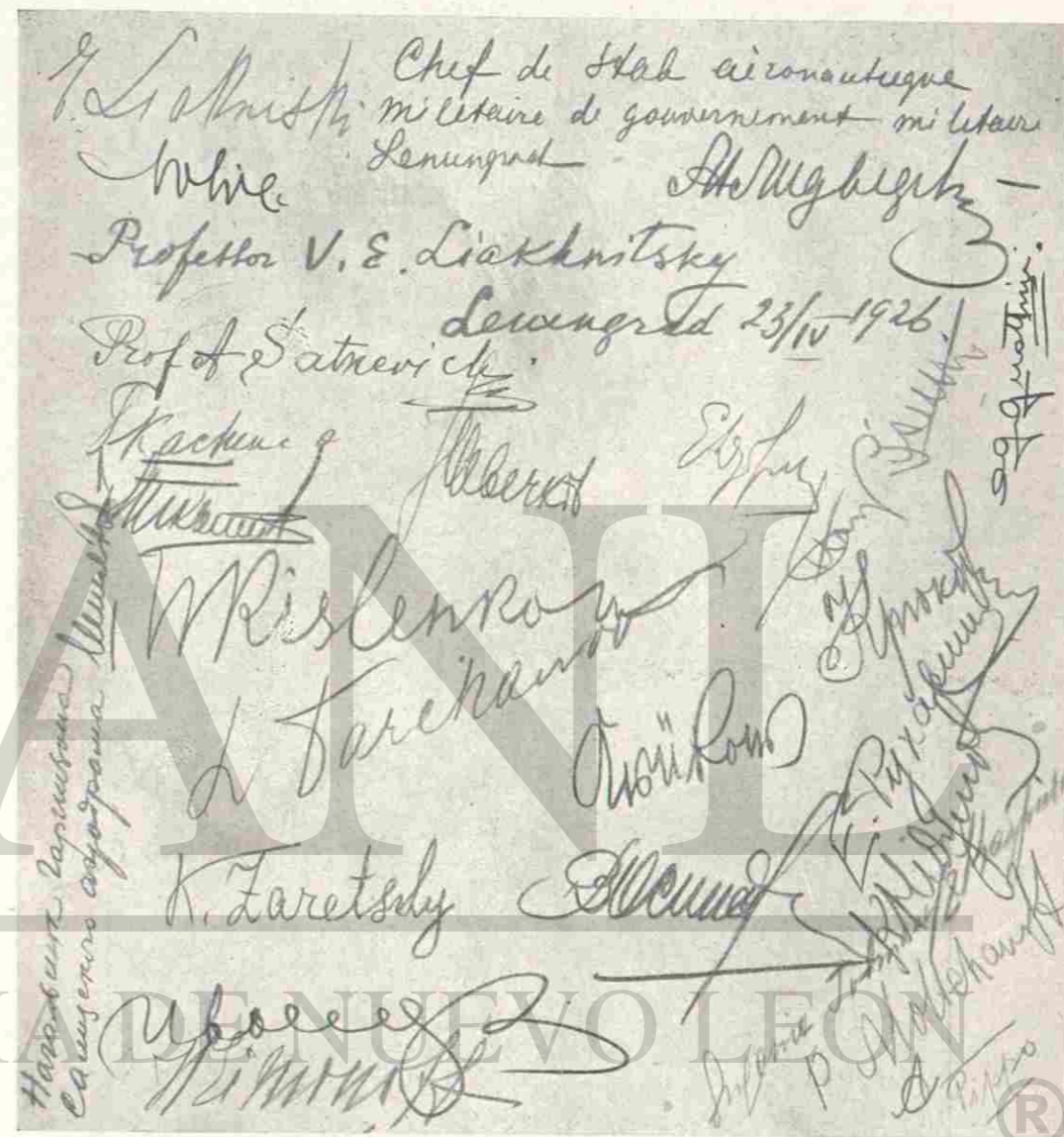


NOBILE e TITINA

(Fot. di A. Quattrini a Vadsø - 6 maggio)



La copertina del volume dedicato dagli scienziati russi a Umberto Nobile.



Un prezioso documento: nel frontespizio del volume dedicato a Nobile hanno apposto la firma tutti gli scienziati russi e gli italiani invitati alla cerimonia.



Nell'hangar di Gatschina

Guardia rossa di servizio - Il motorista Caratti - Il Capo Tec. Princ. Cecioni ed il Maresciallo Lippi davanti alla navicella del Norge

ha toccato il suolo, si eclissano, per farsi rivedere al momento della partenza, lasciando Nobile ed il personale italiano alle prese con le difficoltà e le cure tutte laboriose e pesantissime dell'immediato rifornimento per il volo successivo.

Son quindi essi stessi, col loro assoluto disinteresse, non so con quanto loro profitto sull'assegnazione dei valori nella Storia dell'impresa, che pare mettano ogni impegno a separare nettamente i due attributi di questa spedizione polare: a Nobile ed al personale Italiano il carico tutto e quindi il merito di superare gli ostacoli della terrificante traversata, ad essi di scrutare gli orizzonti che Nobile aprirà loro davanti e di classificare le eventuali terre che col suo dirigibile Nobile avrà scoperto, confermando l'universale impressione che ove Nobile raggiungesse l'Alaska, e la raggiungerà, potete giurarlo, avrà dimostrato che attraverso un'organizzazione colossale studiata da un italiano ed eseguita da italiani, un dirigibile studiato e costruito in Italia condotto da un italiano, con motoristi ed attrezzatori italiani, può sopportare gli sbalzi di temperatura da Roma al Polo, irridere le tempeste, le basse pressioni, i diavoli tutti del cielo e della terra ed essere un mezzo comodissimo per condurre gli esperti o altri passeggeri a compiere senza infreddature, accanto a una piacevole stufa catalitica, le loro osservazioni sul Polo ed oltre.

Non era dunque nemmeno fra questi uomini che nella sciagurata ipotesi di una forzata rinuncia di Nobile, poteva recitarsi il destinato a portare a compimento l'impresa da lui magnificamente iniziata. Competenza tecnica e volontà faceva ad essi difetto. E poi a noi che importerebbe quando per l'Italia fosse stata perduta l'occasione della gesta?

Iddio allontani il pericolo! Mi sentivo disperato e riguardavo il povero eroe dormente, percosso dai brividi della febbre, il volto smagrito, ancor più pallido pel candore dei cuscini nei quali affondava la testa stanca e non so che cosa avrei dato perchè la mia inutile salute, la mia inutile energia, potessero travasarsi nelle sue carni e nei suoi nervi.

Intanto una folla di giornalisti, venuti espressamente da Mosca e da Leningrado, urgeva alla porta dell'anticamera ove mi ero trasferito perchè il vociare non giungesse fino a Nobile. Fingendomi un inserviente, deciso per ovvie ragioni a non far

trapelare ad anima viva l'indisposizione di Nobile, dovevo sostenere lotte durissime per allontanarli, col pretesto che il Colonnello non desiderava di essere disturbato fino all'indomani, perchè occupatissimo. Mi presi degli impropri e un collega americano, ammiccandomi con l'occhio mi fece chiaramente capire che se avessi fatto un'eccezione per lui, non avrebbe lesinato nel compenso. Ma l'originale cameriere tenne duro e Nobile non fu disturbato.

Verso sera la febbre cominciò a diminuire. Io che attendevo il decorso per telefonare al Console di mandare un dottore, respirai. Il fatto poi che invece di aumentare come suole, la febbre, a sera diminuiva, mi convinse che trattavasi esclusivamente di una febbre di strapazzo. I miei paurosi fantasmi, cominciavano a dissiparsi.

L'indomani mattina, dopo una notte ancora di riposo, la febbre era di fatti scomparsa del tutto. Se avessi vinto la battaglia di Waterloo non mi sarei inteso più felice. Insistei fino all'inverosimile per indurlo a rimanere ancora un giorno a letto, ma non ci fu verso. Volle alzarsi, volle recarsi fino all'hangar per accertarsi che i rifornimenti procedevano solleciti, essendo deciso a partire appena fosse giunta dallo Spitzberg la notizia che l'hangar era pronto a ricevere il dirigibile e tutto quello che potei ottenere fu di rimandare all'indomani il suo trasferimento a Leningrado ove giornalisti autorità e seccatori, lo avrebbero certamente affaticato.

LE TAPPE SANGUINOSE
DELLA RIVOLUZIONE RUSSA

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

trapelare ad anima viva l'indisposizione di Nobile, dovevo sostenere lotte durissime per allontanarli, col pretesto che il Colonnello non desiderava di essere disturbato fino all'indomani, perchè occupatissimo. Mi presi degli impropri e un collega americano, ammiccandomi con l'occhio mi fece chiaramente capire che se avessi fatto un'eccezione per lui, non avrebbe lesinato nel compenso. Ma l'originale cameriere tenne duro e Nobile non fu disturbato.

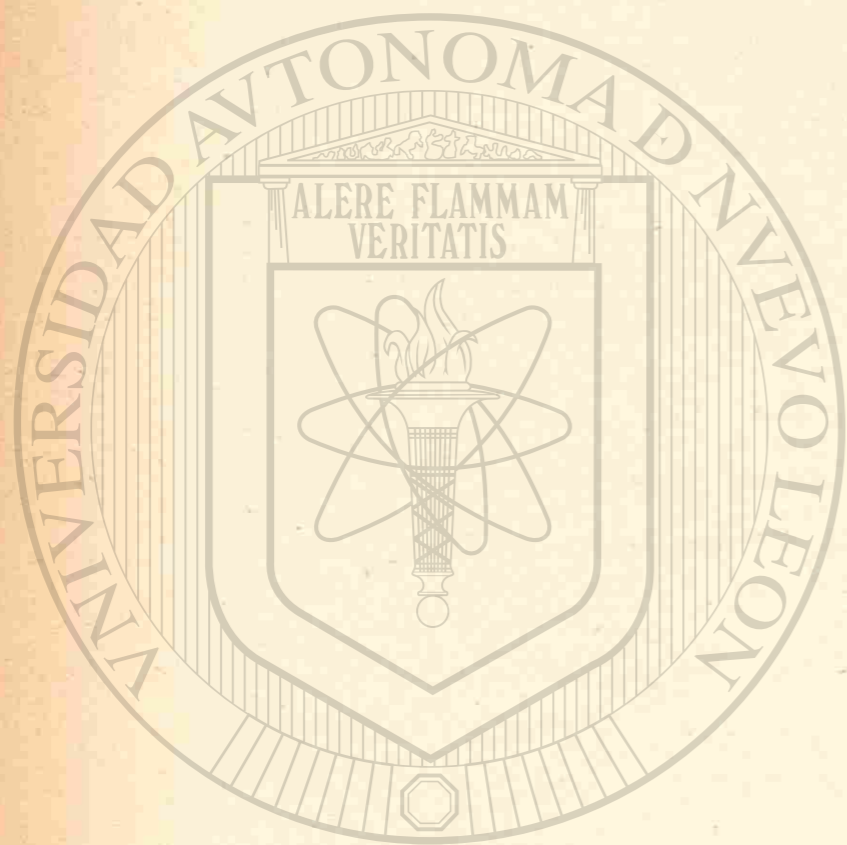
Verso sera la febbre cominciò a diminuire. Io che attendevo il decorso per telefonare al Console di mandare un dottore, respirai. Il fatto poi che invece di aumentare come suole, la febbre, a sera diminuiva, mi convinse che trattavasi esclusivamente di una febbre di strapazzo. I miei paurosi fantasmi, cominciavano a dissiparsi.

L'indomani mattina, dopo una notte ancora di riposo, la febbre era di fatti scomparsa del tutto. Se avessi vinto la battaglia di Waterloo non mi sarei inteso più felice. Insistei fino all'inverosimile per indurlo a rimanere ancora un giorno a letto, ma non ci fu verso. Volle alzarsi, volle recarsi fino all'hangar per accertarsi che i rifornimenti procedevano solleciti, essendo deciso a partire appena fosse giunta dallo Spitzberg la notizia che l'hangar era pronto a ricevere il dirigibile e tutto quello che potei ottenere fu di rimandare all'indomani il suo trasferimento a Leningrado ove giornalisti autorità e seccatori, lo avrebbero certamente affaticato.

LE TAPPE SANGUINOSE
DELLA RIVOLUZIONE RUSSA

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

**Le tappe sanguinose
della Rivoluzione Russa.**

Leningrado, 18 Aprile.

Il *Norge* riposa tranquillamente nell'aerodromo di Gatschina sotto la vigile cura dell'equipaggio italiano, ed io lascio con Nobile il troppo vasto palazzo di Alessandro II per recarmi a Leningrado.

All'ultimo momento avemmo un dispaccio dallo Spitzberg che ci annunciava che l'hangar non era pronto a riceverci; ciò mise Nobile di cattivo umore e quando cercavo di convincerlo che, dopo tutto, una diecina di giorni di riposo.... al dirigibile non avrebbero fatto male, mi replicò con passione:

— Io ho considerata questa impresa come una trincea da conquistare e ogni ostacolo indipendente dall'impresa stessa mi indispettisce. Potremmo già essere allo Spitzberg e sono invece giorni preziosi perduti.

Aveva dimenticata l'insonnia, la febbre ecc., ma non potei replicare perchè fummo investiti da un fritto misto di parole russe, inglesi e alcune, forse, francesi. Un giovane apparentemente timido s'era avvicinato. Capii che si trattava di un giornalista che avrebbe voluto intervistare il Colonnello Nobile.

Tutto questo avveniva davanti al predellino del treno che stava per mettersi in moto. C'erano due metri di neve e altra ne scendeva fitta fitta; c'era quel benedetto telegramma, e Tina impaziente che cercava in tutti i modi di azzannarci le scarpe. Quel povero collega non era piovuto lì in un momento molto propizio. Mi capitò una risorsa a portata di mano e l'afferrai.

— Senta caro collega, io sono un giornalista italiano che conosce la Russia come lei il momento opportuno per intervistare un uomo di riguardo. Le dò un consiglio: torni a Lenin-

grado con noi, mi presenti alla sua città, ed io le prometto che dopo colazione, se il Colonnello Nobile ne avrà voglia, lei lo potrà intervistare.

Non so se mi abbia capito, ma qualche cosa comprese perchè non replicò e salì con noi in treno.

Nobile mi compensò con uno sguardo riconoscente e si rincantucciò, poi, come un'istrice, in fondo al sedile di legno del treno proletario. Io rimasi alle prese col giovane comunista nonchè collega in giornalismo.

I treni russi non hanno che terza classe. Sulla prima e sulla seconda la rivoluzione ha tirato un frego, partendo dal principio che, non potendo viaggiare tutti comodi, debbono viaggiare male tutti. Tutti uguali dunque, anche coloro che non lasciano nello scompartimento odor di verbena. La mescolanza degli odori, ha talmente saturato il tavolame dei vagoni surriscaldati, che vi si respira male come nelle bettole di un quartiere ebreo polacco. Prima di stabilire certe uguaglianze il governo comunista avrebbe dovuto importare tutto il ranno d'Europa e insegnarne l'uso. Ma il percorso, per fortuna, non dura che poco più di mezz'ora, durante la quale appresi che in un tempo così breve non si muore nemmeno in una fogna.

Il collega russo prese molto sul serio la sua parte e, appena usciti dalla stazione, fu egli stesso a chiamare e a contrattare una carrozza. Non domandai nemmeno il nome delle vie che attraversavamo, tanto io non dovevo scrivere la guida della città.

Noi giornalisti, in generale passiamo — per certo pubblico che ha una testa propria e legge i nostri giornali per cercarvi un'opinione confezionata — per empirici o improvvisatori, capaci, magari, di trinciare giudizi su un paese come la Russia — che fa tremare i polsi — dopo appena una dozzina di giorni di permanenza. Smentiamoli una volta tanto. Darò soltanto, nuda come la verità, la visione fattami passare innanzi agli occhi dal giovane giornalista russo, comunista convinto, e settario spassosissimo. I giudizi e i commenti ce li metterà di suo il lettore.

Si gira senza programma: lascio fare alla mia guida, anche per la curiosità di vedere che cosa esibisce a uno straniero un comunista di Leningrado.

La città, come si sa, è immensa. Durante la guerra — mi dice il collega — nei suoi palazzi, viveva comodamente una po-

polazione di tre milioni di abitanti; oggi circa un milione abitano due terzi dei fabbricati, gli altri son vuoti.

In carrozza intanto, io e il comunista, facciamo conoscenza; mi domanda spiegazioni sul mio distintivo fascista e mi mostra con compiacimento la sua falce e martello attraversata da una penna d'oca. Dunque amiconi.

La Neva è gelata. Attraversiamo il ponte Nicola II che non si chiama più così; branchi di monelli, pattinano sul letto del fiume, giuocando alla morte, come i grandi di sopra. Il collega mi indica una piccola palazzina, cubica, bassa, a due piani, in pietra, sulla destra. Un balconcino di striscie di lamiera a ghirigori, sormonta il portone. Qui abitava Raspoutin — dice. — La casa era di un'amica dello Czar. Da quel balcone ha parlato Lenin, appena giunto a Leningrado, agli operai ed ai soldati che gremivano la piazza. La rivoluzione è nata qui, ed ha incominciato la marcia su questo ponte. Vi passavano in quel momento tre borghesi, furono uccisi e gettati nella Neva. Le prime tre vittime della rivoluzione non hanno nome. E fu il segnale del macello.

Secco: non una parola in più.

Riattraversiamo il ponte, girovaghiamo, giungiamo in una piazza vastissima, sterrata, ove lo Czar soleva passare in rivista le sue truppe. Per quasi cinquecento metri, un lato della piazza è chiuso da un grande fabbricato, vuoto, senza porte nè finestre, come tanti altri. Mi dice: È la caserma del corpo della guardia imperiale, il primo che fece causa comune con i rivoluzionari.

Al centro del campo, vi è un recinto quadrato, in pietra, di un paio di metri di altezza. È la tomba dei « militi ignoti ». — Addosso a quelle mura nei primi giorni della rivoluzione, furono fucilati in massa i borghesi. Li addossavano ai muri e scraff! Volete vedere? Le pietre sono tutte arrossate. Ringraziai e pregai di proseguire.

Si va lungo la famosa prospettiva Newiesky, il corso fantasmagorico, una volta, il più bello del mondo, per i suoi magazzini, per le luci, la sua lunghezza, la sua larghezza e per il suo movimento eguale a quello di dieci boulevards messi insieme. Negozi e magazzini vi sono ancora, ma tutti chiusi. Pochi occupati dalle cooperative di Stato con generi alimentari; timidissimi tentativi di ripresa in qualche negozietto privato che esibisce generi dozzinali. I generi di lusso sono proibiti. Ed è qui che si

ha il senso della rivoluzione: tutte queste vetrine vuote, sciupate, sovrastate da lussuose mostre a brandelli, vi danno l'idea dell'abbandono, della fuga, come dopo l'occupazione del nemico. L'andamento, il volto e i gesti della popolazione, tutta la vita della città, porta questo segno. È un popolo che sente il nemico sopra di sé, che sente il peso di una dominazione. Non è colpa mia se è così, se si vede, si « sente » così.

Tratto tratto si incontrano nei luoghi ove era un qualche grande palazzo, montagne di macerie. Mi spiega la guida che non è stata la rivoluzione a demolirli. I palazzi sono ora tutti dello Stato. Sono troppi per l'attuale popolazione di Leningrado, e siccome è inutile spendere per la manutenzione, ogni inverno ne cade qualcuno. La povera gente asporta gli infissi per scaldarsi; la neve sfonda poi i tetti e i pavimenti l'uno dopo l'altro. Allora le mura si ripiegano su se stesse, un tonfo, una nuvola di polvere e qualche viandante schiacciato. Non v'è strada in cui non si incontrino di questi cumuli.

Corriamo lungo un canale. Qui in questo punto vennero, dal Canale, le due bombe che uccisero Alessandro. Alessandro aveva affrancato i mugik dalla schiavitù, i nichilisti lo uccisero. La guida compiacente che parla senza gesti, calma, indifferente, mi conduce nella chiesa, a pochi passi, da dove il Sovrano era uscito acclamato per esservi ricondotto a morire sulla pietra dell'altare che conserva ancora, coperta da un'urna, l'impronta del sangue.

Mi stavo domandando se non vi fossero cose meno lugubri da ammirare a Leningrado, quando la mia guida, fece nuovamente fermare la carrozza per indicarmi la porta di un'altra caserma vuota.

Da questa porta uscì per l'ultima volta lo Czar con la famiglia — mi dice — quando fu fatto partire per la Siberia. Lo avevano condotto da Czarskoje-Czelo e rinchiuso in quella scuderia.

Siamo a pochi passi dalla fortezza Pietro e Paolo che volle visitassi cella per cella. Vi risparmio la descrizione colorita, sapiente, dei martiri, delle pene, dei supplizi raffinati.

In verità qualche cosa come le prigionie cinesi.

Pregai il collega di volermi condurre a visitare le prigionie nuove — che egli mi decantava — ma sembra che in questi giorni non vi sia possibilità. Si ha troppo da fare in quel locale;

c'è una ripresa di arresti in grande stile, come capita ogni tanto! Mi porta invece a visitare un istituto modello: quello della maternità. È veramente un grande ospizio, al quale il commissario ha aggiunto un reparto nuovo, quello degli aborti di stato. Chiunque non sia in grado di mantenere la propria prole può servirsene. L'uso è gratuito. È frequentato soprattutto dalle giovanette dai 14 ai 17 anni. Piccole scolare che la scuola promiscua prepara alla vita. Se una giovanetta fa la scontrosa, il piccolo comunista la denuncia come borghese e il terrore la costringe a cedere. Le bambine ricoverate quest'anno, hanno superato le 300, e ogni anno aumentano. Lo stato incoraggia l'aborto con propaganda orale e cinematografica.

Mi narrava una ragguardevole personalità straniera che vive a Mosca, di aver assistito alla proiezione di una film intitolata « Aborto » e nella quale, fase per fase, si faceva passare sotto gli occhi del pubblico, tutto il decorso di formazione del feto e l'atto operatorio della estirpazione, per dimostrare come l'operazione compiuta a tempo debito non porti alcuna conseguenza alla donna. Alle proiezioni cinematografiche si fanno assistere centinaia di bambine delle scuole.

Sono uscito dall'Istituto con la testa in fiamme, ho borbottato un ringraziamento al cortese collega, gli ho girato le spalle, e mi son fatto accompagnare da un'altra carrozza all'albergo Europa, albergo di stato, si intende, per gli stranieri.

Ho detto che non avrei commentato, ma chiudo con un episodio, non peregrino qui, ma singolare per noi, narratomi dallo stesso personaggio.

A Mosca l'affare delle case non va come a Leningrado. Il trasporto della capitale ha triplicato la popolazione e le case sono rimaste le stesse: il Governo non fabbrica e, naturalmente, nessuno vuol costruire per esso. Così si è ricorso all'assegnazione dello spazio: si è fatto il censimento di tutto lo spazio disponibile e ne è risultato che ne toccavano quattro metri quadrati per ogni cittadino. Lascio immaginare le caratteristiche promiscuità nella stessa camera perchè l'assegnazione avviene a caccio, come capita capita. Si rispetta il turno di richiesta, non l'opportunità.

In ogni casa presiede con pieni poteri, un incaricato dei Soviet. Ora, uno di costoro, assegnò ad un giovanotto, la stessa

camera già occupata da una giovane; questa protestò, e, cosa strana, il giovanotto pure. Il Soviet tenne duro e avvenne che in capo ad un anno, in quella camera, si trovarono ad essere in tre.

Qui basta che una donna dichiari: Tizio è padre di mio figlio, perchè Tizio sia obbligato a passare gli alimenti al bambino. Vi sono dei casi in cui i Tizii accusati della stessa paternità sono tre o quattro, allora il Tribunale spartisce la spesa. La giovane ricorse al Tribunale perchè obbligasse il giovanotto a provvedere alla sua creatura. Questi non negò affatto d'esserne il padre, ma si difese dicendo che la colpa non era tutta sua; il Soviet che aveva obbligato lui e la donna a vivere insieme, doveva prendere la sua parte di responsabilità.

Il Tribunale fu dello stesso avviso e condannò anche il Soviet del palazzo a pagare gli alimenti.

LE ONORANZE RUSSE A NOBILE

UANI

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

camera già occupata da una giovane; questa protestò, e, cosa strana, il giovanotto pure. Il Soviet tenne duro e avvenne che in capo ad un anno, in quella camera, si trovarono ad essere in tre.

Qui basta che una donna dichiari: Tizio è padre di mio figlio, perchè Tizio sia obbligato a passare gli alimenti al bambino. Vi sono dei casi in cui i Tizii accusati della stessa paternità sono tre o quattro, allora il Tribunale spartisce la spesa. La giovane ricorse al Tribunale perchè obbligasse il giovanotto a provvedere alla sua creatura. Questi non negò affatto d'esserne il padre, ma si difese dicendo che la colpa non era tutta sua; il Soviet che aveva obbligato lui e la donna a vivere insieme, doveva prendere la sua parte di responsabilità.

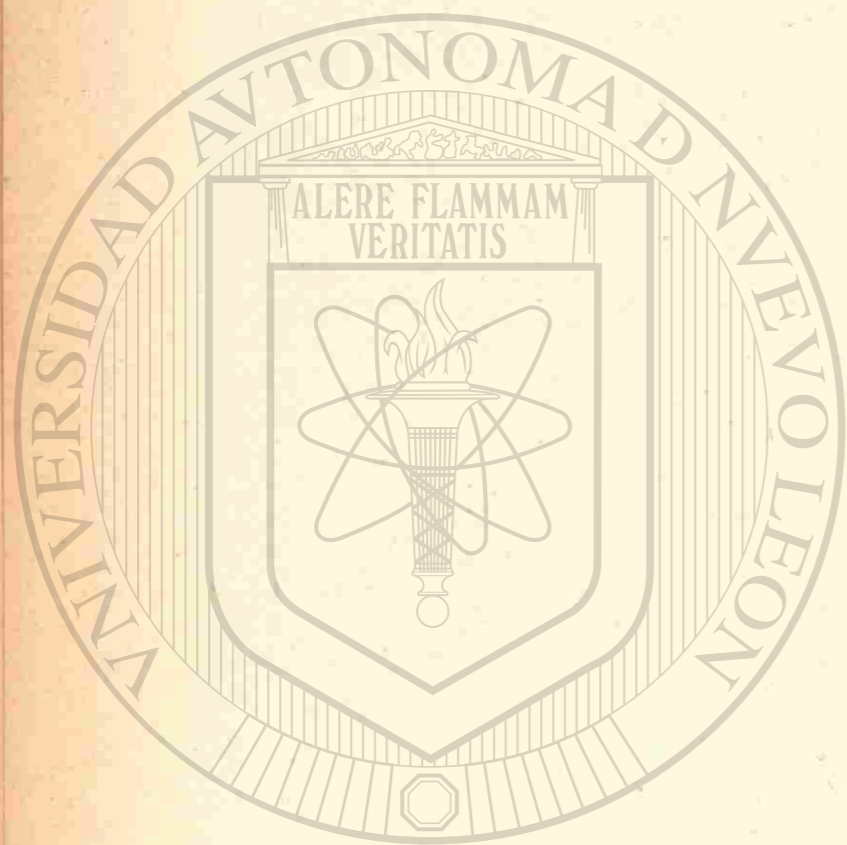
Il Tribunale fu dello stesso avviso e condannò anche il Soviet del palazzo a pagare gli alimenti.

LE ONORANZE RUSSE A NOBILE

UANI

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Le onoranze Russe a Nobile.

Leningrado, Natale di Roma.

Dobbiamo far pubblico attestato di gratitudine al Console Bombieri ed alla sua gentilissima signora che associando alla loro squisita ospitalità un alto senso di patriottismo, han voluto darci tra le nebbie di Leningrado, un brandello d'Italia, per solennizzare degnamente il Natale di Roma.

Ma altre ed altre soddisfazioni dovevano lusingare e commuovere in questo giorno sacro alla Patria il nostro amor proprio di italiani, poichè proprio in questa ricorrenza, Nobile aveva desiderato che si svolgessero le cerimonie per le onoranze che a lui volevan rendere gli scienziati russi.

Già fin dalla mattina a Nobile era stato fatto omaggio di un volume che poi vedemmo diffuso a migliaia di esemplari tra il popolo, fatto stampare in suo onore dal titolo « Umberto Nobile e il dirigibile Italiano » nel quale oltre una sua biografia si riassumevano tutti gli studi compiuti dal Nobile per il progresso del Semirigido, studi che in Russia i tecnici da 10 anni seguivano con grande attenzione, traducendo regolarmente per le loro riviste tutto quanto su questo argomento il Nobile era andato pubblicando nelle riviste tecniche italiane.

Nel pomeriggio poi ha avuto luogo, all'Accademia delle Scienze, il grande ricevimento in suo onore.

Questa Accademia delle scienze di Leningrado, è il più alto consesso scientifico della Russia, sopravvissuto al regime che l'aveva creato. I Soviets, ci avevano tenuto a conservarla, non solo, ma a dar prova del loro... rispetto per l'alta cultura, avevano ad essa assegnato uno dei più fastosi palazzi di Leningrado, opera dell'architetto italiano Guarenghi. Uomini di grandissima levatura e di fama mondiale come il Karpinsky, lo Shekloff, il Malarisky, lo Schokalsky e il Rynin, ne fanno parte.

All'Accademia s'erano uniti, attraverso i loro rappresentanti, tutti gli altri istituti scientifici della Russia: la Società di Geografia, l'istituto delle comunicazioni aeree, quello governativo delle « Vie di comunicazione, ponti e strade », l'Archeologico, il Geologico ecc.

La seduta si è svolta nella sala magnifica di ornamenti e di preziosi dipinti delle riunioni solenni, alla presenza di un migliaio di persone, tutto il mondo della cultura, ufficiali e signore, convenuti per onorare Umberto Nobile.

Al tavolo d'onore i membri del Comitato, il delegato del Commissario degli Affari Esteri Wallestein per il Governo ed il vice sindaco Halperstein per il Consiglio Municipale di Leningrado. Sulla destra del Presidente dell'Accademia, il vegliardo Karpinsky, sedeva il colonnello Nobile.

Karpinsky spiega il significato della riunione, saluta in nome di tutti gli istituti scientifici il valoroso aeronauta, e dà la parola agli oratori che uno dopo l'altro leggono gli indirizzi esaltando la genialità del costruttore non disgiunta all'audacia del pioniere.

Riporto qualche frase che sarà letta con molto piacere in Italia:

Stekloff ha detto:

« Per il loro ardimento, la loro energia, la loro forza di spirito questi uomini ricordano gli eroi delle antiche fiabe e leggende ».

Il Rynin ha soggiunto:

« Il vostro difficile e pericoloso viaggio da Roma a Leningrado è già un grande avvenimento nella storia della navigazione aerea, che attira l'interesse non solamente della Russia, ma di tutto l'universo. Tutta la nostra Repubblica segue questo volo con emozione. Noi ingegneri, tecnici e piloti d'aeronautica, noi sappiamo quanto sia difficile il problema che vi siete posto. Noi sappiamo quanto siano vaste le conoscenze e quanto grande l'esperienza del Capo della spedizione Amundsen, quanto voi e i vostri compagni siete esperti in pilotaggio; noi conosciamo infine le eccellenti qualità del dirigibile che voi avete costruito. E nondimeno noi non possiamo sottrarci al timore che voi possiate imbattervi in pericoli imprevisi, ostacolati dagli elementi, dalla neve, dalle nebbie, specie in quella zona polare ancora così poco nota in rapporto alla meteorologia, ed è perciò che

non possiamo restare indifferenti alla vostra impresa ed attendiamo con impazienza la notizia del felice arrivo della spedizione all'Alaska.

« Credete, signor Nobile, che noi come partecipiamo con gioia ai successi della Aeronautica Italiana, partecipiamo sinceramente ai suoi dolori. Permetteteci dunque di attendere con fiduciosa trepidazione, la vostra prova ».

Quando l'ultimo oratore ha finito, il colonnello Nobile che ha seguito con attenzione i discorsi, si alza mentre l'assemblea esplose in una lunga ovazione e tutti si alzano, comprese le signore. Nobile appare commosso. Quando il silenzio si è ristabilito, scandendo le parole egli dice:

« A nome dell'equipaggio del *Norge* ringrazio l'Accademia delle Scienze per l'onore altissimo che ha voluto renderci.

« Noi conosciamo ed ammiriamo il grandioso movimento scientifico russo, che ha il suo centro di irradiazione qui in Leningrado.

« Nel momento in cui ci accingiamo a intraprendere la parte più rischiosa del nostro viaggio, non avremmo potuto desiderare soddisfazione più profonda di quella dataci dall'essere ricevuti qui nella sede della più alta istituzione scientifica russa, perchè questo solenne ed indimenticabile ricevimento è un riconoscimento dell'importanza altamente scientifica della nostra spedizione.

« Importanza duplice, inquantochè la nostra impresa, voluta e realizzata per iniziativa di Amudsen, riassume in sé una impresa di esplorazione polare e una impresa aeronautica.

« Il programma dell'esplorazione polare vi è noto. Esso è grandioso e degno del nostro illustre capo.

« L'impresa aeronautica, per la novità del mezzo adoperato, per le sue innumerevoli incognite, per i suoi stessi pericoli, presenta un interesse immenso. Noi siamo felici di attuarla, anche a costo dei più gravi sacrifici personali.

« Confidiamo nel successo. La puntualità del nostro arrivo qui il 15 aprile è di buon augurio. Ma se il successo mancasse, noi, pionieri, saremo contenti di aver potuto raccogliere elementi per rendere più facile il successo di quelli che ci seguiranno.

« La collaborazione fra l'abilità ed il genio degli esploratori norvegesi e la tecnica aeronautica italiana, l'assistenza da-

taci dai paesi che abbiamo attraversato nel nostro volo da Roma a Leningrado, e quella poi accordataci dal popolo e dalle autorità russe, sta a dimostrare che la nostra impresa è un'alta impresa di civiltà, al disopra delle nazioni stesse che vi hanno collaborato.

« E porgendo a nome dell'equipaggio il mio saluto ed esprimendovi tutta la mia gratitudine per il contributo da voi dato alla nostra impresa, non posso astenermi dal rilevare una singolare coincidenza, che considero come buon auspicio per il successo della nostra impresa, e cioè che questo ricevimento nella Sede della più alta istituzione scientifica russa ha luogo precisamente nel giorno anniversario del Natale di Roma, di Roma immortale, madre di civiltà, di Roma *caput mundi*.

« Da Roma il nostro volo ha avuto inizio. In nome di Roma noi lo condurremo a termine o periremo ».

Così ha parlato un Italiano di oggi da una cattedra che ha risonanze mondiali, poi che la stampa di tutto il mondo ha convenuto qui i suoi rappresentanti: dall'America all'Inghilterra. Segno dell'importanza mondiale di questa prova. Segno dell'amore e della passione che risvegliano le imprese audaci che hanno per posta la vita.

Il nome d'Italia vi è in primo piano. Non poteva essere diversamente, comunque si nomi la spedizione. Sono l'istrumento e l'anima dell'impresa che contano. La tensione degli spiriti di tutto il mondo, protesa verso gli audaci, ha come faro il nome Italia. Esso risuona in tutto il mondo, come oggi già risuona, fino all'ultimo attimo dell'estremissima prova. Poi passerà alla storia nel nome di Nobile, riesca o non riesca.

Ma con la visione di Roma nel cuore, potete giurare che Nobile compirà l'impresa.

Un secondo solenne ricevimento fu fatto a Nobile dall'« Associazione degli Ingegneri Russi » che tennero un'apposita assemblea generale con invito al Nobile stesso di voler illustrare in una « conversazione » la tecnica del semirigido ed i metodi da lui impiegati nelle costruzioni.

Il presidente dell'Associazione Belorojku, aprì la seduta rivolgendo un caldo affettuoso saluto al « grande collega che scrivendo con la sua audace gesta una pagina di storia leggendaria, onorava l'universale classe degli ingegneri ». Schokalsky improvvisò in italiano un patriottico discorso e ricordando il motto

« Avanti Savoja! » invitò l'Assemblea a gridare « Avanti Nobile! »; Ketriz, ingegnere ferroviario, parlando anch'egli in italiano, auspicò alle prossime comunicazioni aeree che oggi a mezzo del dirigibile Nobile, si avviano verso la realtà.

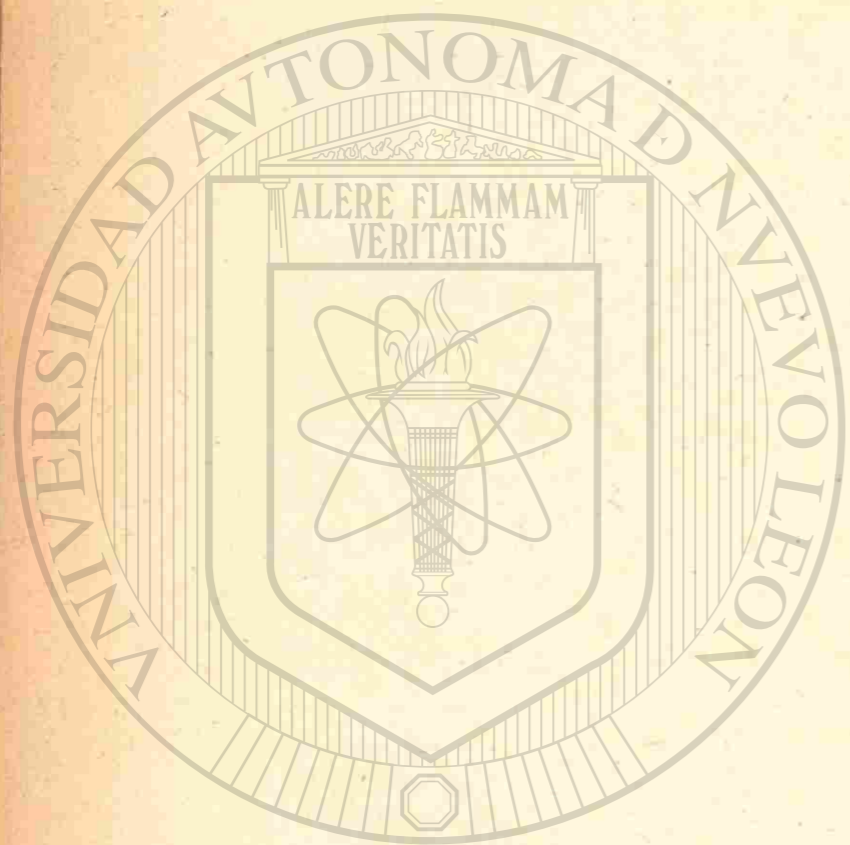
Il presidente invitò quindi Nobile a voler esporre ai suoi colleghi i suoi studi e le sue esperienze. Ed a quell'uditorio di tecnici e di professori, Nobile ha parlato per quasi tre ore, ascoltissimo, seguito con un interesse straordinario, rispondendo ai numerosi quesiti che gli venivano proposti. Illustrò infine il lavoro dello Stabilimento di costruzioni aeronautiche, riferì sul grandioso programma che è in pieno svolgimento in Italia sotto l'impulso dato dal governo fascista e da S. E. Mussolini voluto in modo particolare.

Ultimata la conversazione all'una di notte, fu offerto all'ospite un sontuoso rinfresco. Prendendo quindi nuovamente la parola il presidente, pregò Nobile a nome dell'assemblea di voler esporre in una pubblica conferenza, alla quale oltre il pubblico che si appassiona di questo argomento potessero intervenire gli allievi di aeronautica e del Politecnico, i concetti e le notizie esposte nella conversazione.

Le conferenze poi, dato l'argomento sono diventate due, e mai credo conferenziere ebbe l'onore di folla più attenta, più deferente, più entusiasta.

La popolarità e l'entusiasmo per Nobile a Leningrado, sono andati così di giorno in giorno aumentando, fino ad essere oggetto di pubbliche manifestazioni di popolo, ovunque egli passasse. Indipendentemente dalla sua divisa di colonnello che lo avrebbe reso riconoscibile, sarebbe stato a lui impossibile sfuggire alla pubblica attenzione, poichè i giornali hanno continuato a pubblicare e ripubblicare cento volte la sua effigie che in cartoline si mostra inoltre in ogni angolo delle vie, tanto che una mattina celiando, dopo un applauso a scena aperta, mentre uscivamo dalla Stazione di Gatschina, gli dissi:

— Informo il Duce di richiamarla presto in Italia, perchè se Lei, per disgrazia, dovesse rimanere qui ancora quindici giorni, ce lo nominerebbero comunista onorario.



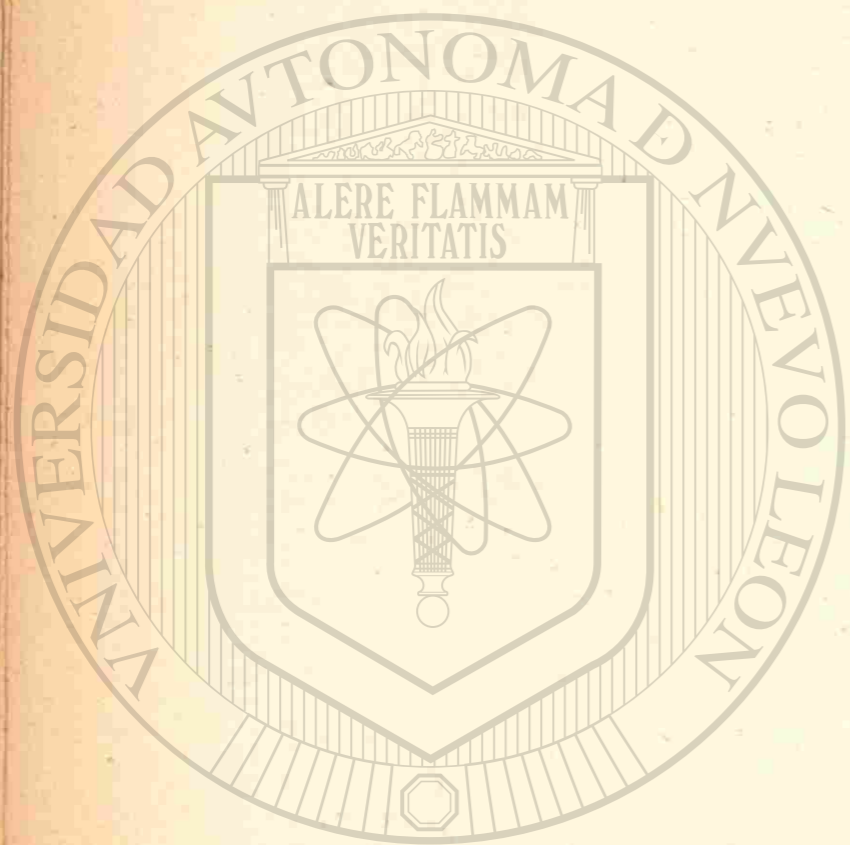
IL PALAZZO PER GLI AMORI
DI UNA BRUTTA REGINA

UANI

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS





**Il palazzo per gli amori
di una brutta Regina.**

Leningrado, 22 Aprile.

Un consiglio da amico: chi di voi avesse vaghezza di fare una corsa a Leningrado (evitare il dirigibile come mezzo di trasporto se non si ha il fegato sano) non prenda mai nè guide nè commendatizie. Qualunque cosa voi vogliate vedere, anche quelle che per tutti sono invisibili, procuratevi una tessera dell' « *Impero* » e dite che siete redattori di quel giornale. Non c'è nessun giornale in Russia che sia odiato e amato come l'*Impero*. Ieri ci additavano alla pubblica esecrazione, questi agnellini, perchè avevamo indicato quale fine meritava il rinnegato Salvemini; da tre giorni siamo alle stelle. Il nostro commento alla nota di Cicerin è stato riprodotto in *grassetto* da tutti i giornali russi. Mi ha spalancato tutte le porte. Mi ha procurato complimenti e gentilezze infinite. L'Hermitage era chiuso ieri? Ebbene per me si sono spalancate le centocinquanta sale della pittura, le argenterie e perfino il Tesoro. Il Direttore in persona ha voluto essermi di guida. Così il Palazzo d'Inverno, la gallerie d'Arte Russa, la Biblioteca, Czarskoje Czelo, ecc.

Il Direttore dell'Hermitage ha cominciato domandandomi di quanti giorni disponevo per la visita, onde ripartire convenientemente le sezioni. « Tre ore », — ho risposto. — « Mi interessano gl'Italiani, la sala dei Rembrandt, i Rubens e i Van Dych » aggiungi per non perdere tempo. Attraversai, quasi senza guardare, le sale delle cinquanta tonnellate d'argento artistico, compendio della spogliazione degli altari e dei palazzi (notevole l'altare massiccio alto sei metri e largo 8 e la tomba di S. Gregorio) e passando con aria di miliardario che non si commuove, attraversai un centinaio di sale doviziose di tele e salvo una breve sosta agli Spagnuoli e agli Olandesi, mi inchiodai invece in-

nanzi ai nostri: Tiziano, Tiepolo, Canaletto, Raffaello, Leonardo. Beato Angelico, Gentile da Fabriano, numerosi preraffaellisti e persino un Giotto! Senza contare la Galleria dei Barbarigo, finita quassù. Avevano saputo mettere le mani bene e collocare anche sapientemente. Su queste tre sale soltanto ci sarebbero da scrivere dieci articoli. Ero orgoglioso e stupito ad un tempo di tanta bellezza d'arte italiana accumulata in terra nordica.

Io non sono di coloro che si disperano se le nostre opere d'arte emigrano all'estero. Prima di tutto ne abbiamo tante in Italia da riempire le gallerie di tutti i barbari dell'universo. In secondo luogo essendo l'arte l'unica cosa che non possono dire di avercela fatta gli altri, basta anche per gl'ignari il solo raffronto, per stabilire senza sforzo la netta superiorità del genio italiano. E questa è propaganda di italianità che nessuno può insidiarci. Ah, se vedeste quel cielo di Venezia nei Canaletto, a Leningrado nebbiosa, che effetto!

L'Hermitage è certamente la galleria di pitture più completa del mondo. Non so se esistono musei che possano esporre 42 Rembrandt, tra i quali si notano i più pregevoli: la Dannata, La Sacra Famiglia, Il ritorno del figliuol prodigo e perfino un piccolo paesaggio che credo sia l'unico esistente — due sale di Rubens e tre di Van Dych.

Alla già ricchissima collezione riunita da Caterina, accresciuta dagli Czar, i Comunisti hanno aggiunto a buon prezzo tutte le migliori tele dei mille palazzi principeschi dell'Impero, dispogliati. Così si è ammassato qui un tesoro da calcolarsi a cifre astronomiche. Ne hanno riempito 150 sale e per altre 100 che si stanno allestendo non vi è che da scegliere nei magazzini ancora pieni.

Le sale di scultura non meritano conto. Le cose più ragguardevoli son i due Canova e alcuni Rodin. Il Tesoro per entrare nel quale non ho potuto sottrarmi alla formalità di sottoscrivere ben tre verbali, è contenuto in tre grandi cameroni e può rivaleggiare con quello di S. Pietro, dal quale differisce per l'assenza di oggetti d'arte (se si toglie qualche tabacchiera e i cristalli di rocca) e la maggior prodigalità in pietre preziose, disseminate fantasticamente addosso ai finimenti, alle pipe, ai diademi, alle else e fodere delle sciabole, alle icone, ai paramenti, ovunque. Blocchi d'oro naturale, d'argento e di platino, incisi a bulino,

che danno le vertigini. Mancano i gioielli della Corona e quelli della Czarina. Mi han detto che li hanno trasportati a Mosca....

Non essendo più sufficiente l'Hermitage a contenere il Museo, è stata invasa una parte del Palazzo d'Inverno, col quale l'Hermitage è in comunicazione: metà del piano nobile, fino alla sala del trono, compresa. Hanno tolto i mobili che cercano di vendere per liberare le sale ove li hanno accumulati. Il resto del Palazzo Imperiale non presenta attrattive speciali: oro e specchi, molto fasto chiassoso, senza gusto. Lo Czar, del resto, in questi ultimi anni, ci viveva pochissimo e la famiglia affatto.

Preferiva il rifugio più quieto di Czarskoje Czelo.

Vi ci porta la ferrovia in mezz'ora. Ora non si chiama più villaggio imperiale, ma villaggio dei bimbi. È, difatti, la gita settimanale a turno che fanno gli scolari. Ogni giorno alcune scolaresche vanno a respirarvi l'aria salubre. Anche oggi nel nostro treno ce n'erano tre o quattrocento. Ma non so che aria potessero respirare oggi, in questa nebbia densa come burro, fredda e molliccia, mentre tratto tratto nuovi turbini di neve che sferza la faccia ed acceca, discendono su questo velario accrescendo lo spessore notevole di quella che già seppellisce in una veste monotona la bellezza del paesaggio. È una giornata triste, non adatta a suscitare gaiezza in questi bimbi. Son qui a frotte, serrati intorno alle loro maestre, come pulcini desiderosi del calore della chioccia, sulla banchina attaccaticcia, che attendono il treno. Le loro faccine pallide, denutrite, i loro abiti miserabili, le loro scarpe sforacchiate, stringono il cuore. È una generazione destinata a non compiere il suo ciclo. Una soluzione di mezzo secolo, nella continuità di una razza.

Più che i fucilati, gli imprigionati, gli esiliati, le vittime più disgraziate della rivoluzione, sono stati i bimbi. Sono logori a tal punto che non è possibile possano riprendersi. La fame li ha invecchiati. Dei piccoli arbusti ai quali fossero state potate le radici. Il loro sorriso, stracco, dà al loro volto tutte le caratteristiche senili. Appena sbocciati, col germe della tubercolosi diffusissima che li insidia, la corruzione farà il resto. Non è concepibile a noi popolo sano e patriarcale, la corruzione di questo paese. Qual dovizia di giovinezze e più di infanzia, oggi getta qui, sul mercato del vizio, la miseria e il bisogno forse di oblio, non può essere immaginato da chi non abbia vissuto al-

meno ventiquattro ore per le vie di una città russa o nei cento ristoranti d'infimo ordine, dai gabinetti riservati. Le malattie conseguenti flagellano. La scorsa estate a Mosca, furono inviati degli scolari, figli di operai, sospetti di tubercolosi, alle colonie estive. Il 75 per cento tornò affetto da lue: nessuno di quei ragazzi aveva 15 anni. È storia.

In alcuni paesi s'è riusciti a stabilire senza pericolo la promiscuità dei sessi nei giovani, previa lunga educazione che sviluppava nel maschio il senso della cavalleria ed il dovere di protezione della compagna, e nella donna la piena consapevolezza dei pericoli e la responsabilità intera della propria autonomia. Qui si sono invece spalancate le porte a dei primitivi ignari nella cui carne fermenta l'ereditarietà sensuale della razza slava e nel sangue brucia la febbre del deperimento che stimola ed anticipa i desideri, ed hanno chiamato questo: *processo di uguaglianza*. Il vocabolo « morale » come da noi, *barbari* è inteso, nei dizionario comunista non esiste.

E mentre questi bimbi rachitici e stenti salgono in treno, io faccio il raffronto tra il magnifico reggimento che ho visto sfilare cantando un'ora prima, sulla Newiesky, giovinezza florida ed esuberante, la generazione di ieri, e quella di oggi, e il trapasso era così accorante che mi sentii voglia di accarezzare queste povere testoline arruffate, già curve sotto il peso di un fato inesorabile.

Caterina II era molto brutta. Così dicono i cento e più ritratti che in tutte le pose sfoggiano nei reali appartamenti. Caterina II, benchè brutta più di un brutto uomo, aveva però molti amanti, così dicono le storie. Allora volle un palazzo degno dei suoi amori. Non poteva offrire fascino personali agli amanti? Li avrebbe suggestionati col fasto della cornice. Chiamò l'architetto italiano Rastelli, gli mise a disposizione molti milioni di rubli e gli ordinò di farle sorgere un palazzo da fate in mezzo ad un parco incantato. La residenza di Czarskoje Czelo nacque così. Rastelli fece del suo meglio: un immenso parallelepipedo a due piani lungo mezzo chilometro, esternamente comunissimo. Dentro era un'altra cosa. Basta il gusto della tappezzeria per indicare che ci ha messo mano un italiano. Non vi sono due tappezzerie uguali e furono requisite le sete più vaporose del Giappone, i broccati più preziosi d'Italia, gli arazzi più rari delle

Indie. Ma l'effetto meraviglioso è dato dalla disposizione architettonica. Sono una fila di camere che si aprono l'una su l'altra e corrono per cinquecento metri, con gli ampi finestroni sul panorama suggestivo del parco e i pavimenti in legni rari e preziosi a disegni di effetto eccezionale.

Quando tutte quelle porte in fila sono spalancate come ora, lo sfondo di mezzo chilometro che restringe in prospettiva le ultime aperture, appare attraverso i cornicioni dorati delle porte vaste, come una fantastica fuga di archi rincorrentisi a perdita d'occhio.

Le due rarità sono invece date dalla sala delle ambre e da quella orientale. La camera delle ambre ricorda le mille e una notte. Mi dicono che fu regalata all'Imperatrice da Federico il grande. Le date storiche non vanno molto d'accordo, ma non è il caso di certe sottigliezze. Immaginate le quattro pareti laminate di avori senza un'incrinatura, fissati da borchie di ambre grosse come aranci e in mezzo alle pareti otto grandi specchiere di lamina d'ambra gialla incorniciate in massicce cornici colossali di ambre di tutte le gradazioni del granato, lavorate a rilievo con fregi sgrossati dalla cornice stessa. Dal soffitto anch'esso d'avorio borchiato d'ambra, pende un colossale lampadario d'ambre infilate sulla foggia dei lampadari di Burano.

I soprammobili a dozzine, raffiguranti i più strani animali, templi, bastimenti, gruppi biblici, sono tutti in ambra. Credo ve ne sia per alcune dozzine di quintali. Quando il lampadario s'incendiava delle sue cinquecento candele, le pareti ed il soffitto dovevano trasformarsi in roride braci tremolanti e tutta la camera doveva assomigliare ad una grande melagrana matura spaccata, di cui ogni chicco fosse diventato un rosso proiettore. Doveva ubbriacare. Ma in quella una porta si apriva allo stordito, e lì dietro era l'alcova della brutta Caterina: un ingresso di fate per l'antro del Ciclope.

La sala orientale è in fondo a tutte, dopo quella da ballo lunga duecento metri e i tre saloni da ricevimento divisi da un sestuplice ordine di colonne romane in marmi preziosissimi venuti da ogni parte del mondo.

Non ho mai visto nulla di simile nemmeno al palazzo d'estate dell'Imperatrice della Cina e nemmeno nel gran salone dei ricevimenti del Mikado a Tokio. E non era possibile che li vedessi, perchè i due sovrani, per fare i loro doni a Caterina, debbono

aver frugato i loro stati, messo insieme tutte le cose più belle e poi chiamato Satsuma in persona a far la scelta. Vi son dei bronzi che sembrano lavorati col fiato per la finezza dei rilievi, che temete di toccare perchè non vadano in bricioli. Vi son dei Satsuma alti due metri e dello spessore di un centimetro attraverso i quali potete leggere un giornale. Degli avori a traforo che bisogna avvicinarli bene per non confonderli con trine di Burano. Delle lacche che sembrano oro scorrente da crogiuoli invisibili sul quale nuotano farfalle che hanno tutti i colori intraducibili del cielo.

Con questa sala soltanto, il Governo Comunista avrebbe potuto acquistare scarpe per tutti i bambini russi e mantenerli per un anno a latte e bistecche, più utili dell'aria che manda loro a respirare a Czarskoje Czelo. Non capisco perchè non ne abbiano parlato ai filantropi americani, invece di mandare in America gli invendibili gioielli della Corona.... che si trovano conservati a Mosca. Dirò questa mia idea stasera all'amico Wasiloff. E con questo cruccio nell'animo passo a visitare intanto il palazzo in fondo al parco da cui uscì per avviarsi allo sterminio la famiglia di Nicola II.

ADDIO, RUSSIA!

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

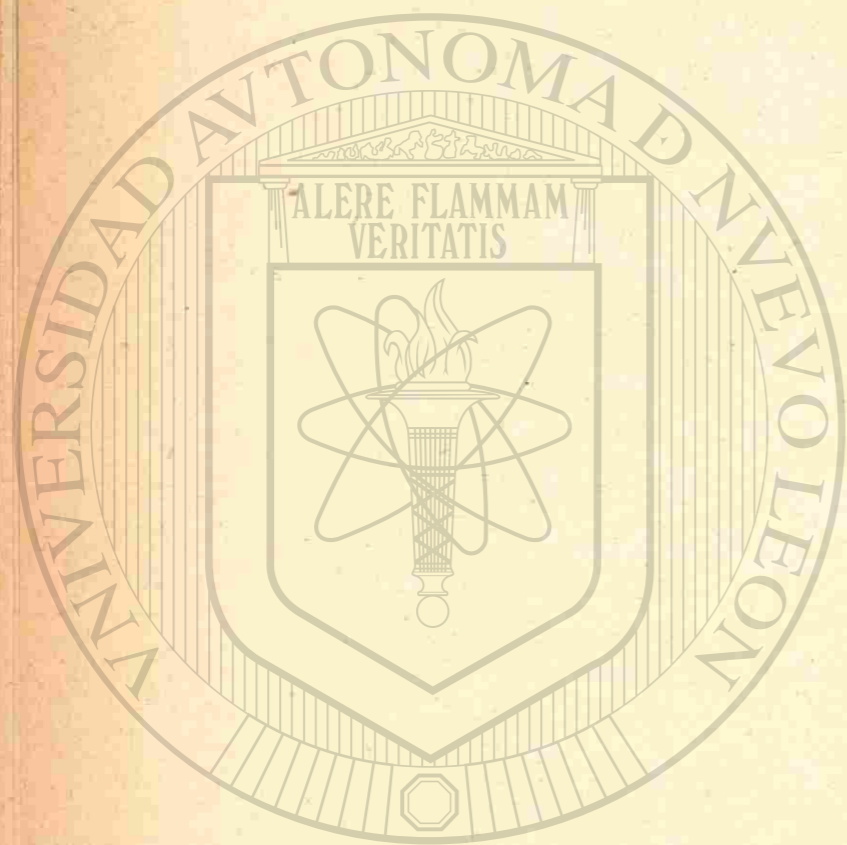
aver frugato i loro stati, messo insieme tutte le cose più belle e poi chiamato Satsuma in persona a far la scelta. Vi son dei bronzi che sembrano lavorati col fiato per la finezza dei rilievi, che temete di toccare perchè non vadano in bricioli. Vi son dei Satsuma alti due metri e dello spessore di un centimetro attraverso i quali potete leggere un giornale. Degli avori a traforo che bisogna avvicinarli bene per non confonderli con trine di Burano. Delle lacche che sembrano oro scorrente da crogiuoli invisibili sul quale nuotano farfalle che hanno tutti i colori intraducibili del cielo.

Con questa sala soltanto, il Governo Comunista avrebbe potuto acquistare scarpe per tutti i bambini russi e mantenerli per un anno a latte e bistecche, più utili dell'aria che manda loro a respirare a Czarskoje Czelo. Non capisco perchè non ne abbiano parlato ai filantropi americani, invece di mandare in America gli invendibili gioielli della Corona.... che si trovano conservati a Mosca. Dirò questa mia idea stasera all'amico Wasiloff. E con questo cruccio nell'animo passo a visitare intanto il palazzo in fondo al parco da cui uscì per avviarsi allo sterminio la famiglia di Nicola II.

ADDIO, RUSSIA!

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



Addio, Russia !

Leningrado, 23 Aprile.

L'Imperatore assoluto del più grande impero del mondo, non amava il fasto ed era di gusto piuttosto volgaruccio.

Troppo vasto per lui il grande Palazzo d'Inverno, troppo fastoso quello di Caterina, egli amava vivere in questa modestissima dimora posta in fondo al Parco, di fronte al palazzo di Caterina, che Alessandro I, vi dice la guida, nel 1796 s'era fatto costruire da un altro architetto italiano, il Guarenghi, come una specie di sontuosa villa da caccia e che Nicola II, aveva ridotto a una modestissima casa di media borghesia.

I grandi palazzi gli servivano soltanto per i ricevimenti. Qui mobili semplicissimi, fotografie, stampe senza pregio e perfino delle oleografie, in luogo di quadri, pavimenti e pareti nude di tappezzerie, meno laddove egli doveva essere il Sovrano, e cioè dove riceveva dignitari, ambasciatori e Ministri.

La maggior parte delle pareti sono ornate o da trofei di caccia o da lunghe teorie dei tradizionali piatti di legno istoriati, che i Mugik offrivano al Piccolo Padre col pane e sale, nelle sue escursioni campestri.

Gli appartamenti delle principesse e del principe ereditario, nel piano superiore, mentre quelli dei genitori sono nel piano inferiore, avrebbero potuto appartenere a una qualunque modestissima famiglia di impiegato. In qualche camera, sfoggia perfino qualche mobile naturale d'abete.

Le principesse dormivano due per camera in lettini separati da un paravento, il principe ereditario invece solo, con la porta della sua camera aperta su quella del Governatore.

Facevano anche la prima colazione da soli — ma era raro che lo Czar non vi assistesse in piedi. Nella cameretta c'è la tavola ancora apparecchiata per l'ultima colazione di caffè e

latte non consumata. In mezzo al tavolo è rimasto il piatto col pane abbrustolito e attorno le tazze pronte.

Pare che aspettino.

Lo Czar occupava tre camere, le sole tre messe su con un po' di decoro, ma raccapezzate con mobilio di venti stili diversi e senza gusto. Nella prima riceveva i postulanti, nella seconda i diplomatici e i dignitari, nella terza, a mo' di studio, i ministri. Dall'ultima si entrava senz'altro nella sala da bagno: una grande vasca quadrata di una diecina di metri cubi, interrata, chiusa da tendine. Il bagno comunicava direttamente con la camera da letto comune con la Czarina, all'antica. Dalla parte della Czarina, ai piedi del letto è rimasta ancora la camicia da giorno di trine, sul vassoio di paglia come la dama di servizio l'ha recata insieme ad un moccichino ed altri indumenti intimi. La Czarina non aveva ancor fatto toletta quando si venne a chiamarla, erano appena le nove del mattino, e non le si volle lasciar il tempo di abbigliarsi.

La camera da letto è preceduta da una parte da un piccolo camerino oscuro, dalle pareti letteralmente tappezzate di immagini sacre, di cui la stessa camera da letto è piena e che son profuse in ogni altra stanza; in quel gabinetto la Czarina si raccoglieva in preghiera prima di coricarsi; dall'altra parte da un piccolo studiolo intimo dello Czar. Sul tavolo sono ancora le ultime carte portate per la firma, al suo arrivo dal fronte, da qualche ministro che ignorava forse ancora che lo Czar non era già più nulla. Non le ha firmate di fatti. Molte pipe e pochi libri di storia tra i quali « La Comune di Parigi » e « Les secrets du Roi » di Broglie.

Dalla camera da letto si andava nella Cappella ove ogni mattina veniva celebrata la messa per la famiglia reale. La Czarina assisteva da una specie di confessionale, oscuro, strettissimo con un inginocchiatoio di legno nudo e molte immagini.

Dinanzi all'altare, su manichini di legno, sono montati tre abiti dalle lunghe code che arrivavano fin quasi in fondo alla Cappella: sono i voti delle due Czarine. Della Czarina madre l'abito dell'incoronazione in rosso scarlatto guarnito d'argento e pietre preziose. Della Czarina l'abito di nozze in raso bianco guarnito d'oro zecchino e quello dell'incoronazione in crema moerros con guarnizioni d'argento su fascie rosse. La coda di questo ultimo è così lunga che occorre sedici paggi a trasportarla.

Affetta da mania religiosa, la disgraziata, mi dice la dama che mi accompagna, ora custode del palazzo, ma troppo distinta, troppo addentro alla vita intima della Czarina per esserne stata estranea, passava due terzi della giornata in orazione. Speriamo che il buon Dio sia stato clemente con lei di là, chè qui non lo fu troppo.

L'appartamento del Principino pure, era costituito da tre stanze. Camera da letto, camera dei giuochi, camera dello studio. Dall'una si passava all'altra.

Nella camera dei giuochi v'è tutto quello che si vede nelle camere dei bimbi: ciottoli raccolti nel parco, soldatini di ogni specie, tutte le navi da guerra dell'Impero, una piccola auto, un cavallone a dondolo, orsacchiotti, cani, cubi da fabbricar castelli ecc.

In terra, c'è il giuoco delle navi.

Disposte per categorie, il giovanetto principe si esercitava a farle evolvere sulle loro rotelle. Contro gli incrociatori sorpresi in linea di fila, si presentavano le corazzate con formazione a cuneo. La strategia era buona, ma tutti i caccia erano ancora inoperosi in un cesto. Solo tre, cominciarono a prender posizione. Dalla loro disposizione si capiva che lo stratega pensava al tentativo di una manovra avvolgente contro le corazzate e si capiva anche che dietro le spalle del piccolo ammiraglio dirigeva la manovra lo Czar.

Il quarto caccia era già uscito dal cesto, ma è rimasto in terra, abbattuto a metà strada tra il cesto e la formazione degli altri tre. Il giuoco era stato interrotto bruscamente da una chiamata: la morte. Non era più tornato, di sopra, il Principino per vedere come si sarebbero comportate le formidabili corazzate di fronte alla minaccia della piccole insidiatrici: il giuoco lo aveva già vinto Lenin. E così anche quelle uniformi in miniatura di colonnello di tutti i corpi militari dell'Impero — tutti lo avevano proclamato colonnello, e che feste! — erano lì, sui sei guardaroba, appese, le piccole parodie di galloni e spalline, con i loro quantini sotto ogni uniforme, sul kolbac, o sull'elmo, la sua spadina; aspettavano anch'esse.

Hanno fatto male i rivoluzionari a non distruggere la camicia della Czarina, il pane abbrustolito della colazione mancata, ma soprattutto quelle uniformi. Sarebbe stato meglio che

le avessero bruciate insieme a quel corpicino che anche assente si indovina, si sente ancora, troppo, in quelle redingotine dalle spalle larghe un palmo. E anche quella bambola sul letto della principessa a metà soltanto vestita e il resto degli abitini sparsi sulle coltri, dovevano distruggere. Perchè il popolo che essi oggi incoraggiano ad andare a vedere queste cose, queste piccole cose che nell'anima si allargano come goccia d'olio nell'acqua, finisce, già, come me, che me ne vado subito.

La dama mi indica per ultimo la porta della sala di conversazione dalla quale la famiglia fu fatta uscire. Eravamo rimasti silenziosi entrambi da un quarto d'ora. Feci un cenno con la mano alla slitta che si avvicinò, gettai ancora uno sguardo a quella porta e mi allontanai, senza girarmi. Solo dopo mi parve che la dama, m'avesse salutato ad alta voce, ma ero già troppo lontano per rispondere.

— E così, come trovate la Russia?

Il signor Wasiloff, mia vecchia conoscenza, ch'era venuto a salutarmi all'albergo, è un alto funzionario del Governo e molto amico dell'Italia. M'aspettavo quella domanda.

— Vi parlerò schietto: non mi sento di dare un giudizio. Temo di aver visto troppo poco o troppo; sono quindi perplesso. Una cosa sola posso dirvi: che avendo visto la Russia, ringrazio ancora una volta Iddio di aver dato all'Italia Mussolini e il Fascismo.

— Dunque....

— Niente. Non ho detto nulla, finora, non ho scritto nemmeno una riga di giudizi, che sarebbero avventati. Ma voi potete illuminarmi, voi potete aiutarmi a formarmi un'opinione precisa solo che mi diciate se ho visto bene o male quel che ho visto. Sono trascorsi sette anni dalla vostra rivoluzione che ha demolito fino alle fondamenta una società marcia, idiota, bestiale. M'aspettavo, dopo sette anni, di veder ricostruito qualche cosa, ma non vi sono riuscito. Ieri sera alla conferenza Nobile, all'Associazione degli Ingegneri, ho conosciuto un giovane capitano della guardia rossa. Mi disse: — Noi « costruiremo » il socialismo. — Me lo disse con convinzione. Mi sono scervellato ventiquattr'ore a domandarmi che cosa voleva dire quel giovanotto. E perchè, dopo sette anni ancora quel futuro. Non vi domando una dissertazione filosofica su Marx, ma sol-

tanto quel che non capisco e cioè come mai dopo aver tutto demolito, non riuscite ancora a crear nulla. Vi domando infine se avete un programma, qual'è la vostra mèta, insomma, che io forse non iniziato, non riesco a percepire.

— La Russia degli Czar distingueva ancora i russi per strati; i russi, i medii russi, i piccoli russi; un popolo solo e infinite categorie. Il Comunismo le ha sopresse. Se non fosse altro!

— Cosa ottima; è una grande cosa l'aver stabilito l'uguaglianza tra tutti i cittadini, e ora potrei domandarvi ancora: ma perchè vi date tanto da fare perchè adottino il vostro regime anche quei paesi che l'uguaglianza dei cittadini avevano stabilito da millenni e vi avevano quindi percorso? Ma non ve lo domando perchè ho bisogno di afferrare un'idea alla volta e insisto sulle prime due domande, alle quali non avete dato risposta.

Wasiloff sorrise, forse di compatimento per la mia ignoranza.

— Ma è chiaro: noi abbiamo stabilito il regime comunista, come il vostro Mussolini quello fascista. Abbiamo costituito un regime che va creando una sua civiltà.

— Se i confronti non fossero odiosi potrei farvi notare facilmente qualche... lieve differenza, ma il confronto potrete stabilirlo voi ugualmente, dicendomi se ho visto male. Cito a capriccio le mie impressioni. Ora io ho visto questo e voi che siete stato recentemente in Italia, potete farmene fede: che la vita costa qui almeno cinque volte più che da noi. Noi che siamo costretti ad importare grano, paghiamo il pane meno di quel che costa in Russia che produceva grano da esportare e oggi è minacciata seriamente di carestia. Voi esportavate carbone ed oggi le vostre ferrovie vanno a legna e siete costretti a comperarne dalla Polonia e fermate non pertanto gli stabilimenti per mancanza di combustibile perchè, mi si è detto, il carbone estratto dalle vostre miniere, con le paghe date agli operai e ai dirigenti, vi viene a costare di più di quello importato. I manufatti prodotti dalle vostre cooperative di Stato, costano il triplo dei nostri, le vostre fabbriche di cotone e stoffe sono ferme per mancanza di materie prime, e innanzi ai negozi vuoti fanno la fila centinaia di persone per avere « una razione di stoffa ». Il *Gabardine* costa 1200 lire al metro, una

lettera raccomandata 10 lire, una breve corsa in carrozza 26, un arancio 10 lire, un giorno in questo albergo di Stato, con vitto moderato, dalle tre alle quattrocento lire. Cito, come vedete, dati precisi controllabilissimi. Eravate i più forti produttori di scarpe di gomma d'Europa, oggi non se ne trova un paio a pagarlo un occhio e voi sapete che la povera gente di qui, senza protezione ai piedi significa mandarla all'ospedale con la polmonite. In un albergo ove in una camera delle più modeste io pago 13 rubli il giorno, cioè 180 lire italiane, mi si fa dormire in una materassa di paglia perchè la lana è stata tutta requisita. Si direbbe che avete distrutto tutto quello che esisteva, prima ancora di cominciare a creare. Da ciò la crisi. I vostri cuoi erano famosissimi in tutto il mondo e oggi non si vedono in giro che scarpe tedesche. Guardate in che arnese sono i vostri operai. I loro abiti, ricordano quelli dei nostri mendicanti ora scomparsi. Solo i contadini possono permettersi il lusso di abiti nuovi. Avete versato fiumi di sangue per distruggere una borghesia, mentre ne andate creando un'altra e venti volte più pericolosa della prima perchè più ignorante e più avida di godimento. I contadini sono già alle porte della città. Sono essi che oggi vi sfamano ancora, ma domani? Che vorranno essi in cambio? Gli avete insegnato a bruciare le messi e contro di loro oggi siete impotenti. Potrete ucciderli ed imprigionarli, ma non gli farete seminare un chicco di grano di più. Non vogliono più nemmeno la vostra moneta. Proprio in questi giorni siete dovuti ricorrere ad arresti in massa per frenare il traffico della valuta estera. Voi gli impedito questo ed essi vi chiedono già merce in cambio di derrate. Se non le darete vi affameranno. Iddio ha dotato il vostro immenso territorio di una ricchezza sterminata, capace di far felice un popolo dieci volte più numeroso del vostro, e voi predicate il malthusianismo e la disoccupazione sale a cifre allarmanti. Voi avete miniere d'oro, d'argento, di platino, di ferro, di carbone, di petrolio, tutto e, consumate in questi anni le scorte che avete trovato, perite d'inedia.

Non può dunque nulla il vostro regime contro tutto questo?

E parliamo pure di civiltà nuova. Io non so in che cosa consista, ma vi dirò quel che ho visto. Dite di aver risolto per i primi il problema della paternità obbligatoria e intanto avete inventato l'aborto di Stato. Dite di aver lasciato libertà di culto,

ma vi trovereste assai imbarazzato a spiegarmi come mai questo popolo religiosissimo ha disertato le chiese e ha paura di accostarsi all'altare. In cambio la prostituzione affoga la città. Ieri sera sono entrato in un ristorante ed ho dovuto ritirarmi con lo schifo alla gola. Non sono nè un quacquero nè un puritano, ma non so vincere il disgusto che mi produce la vista di bambine semipuberi nelle pose più licenziose sulle ginocchia di satiri immondi. Non ho mai creduto alle scemenze che i vostri nemici hanno scritto sul vostro amore libero, matrimonio temporaneo ecc. So che tutto ciò non è vero, ma l'istituto della famiglia, caposaldo della vita di un popolo, lo avete minato alle radici con l'educazione di Stato.

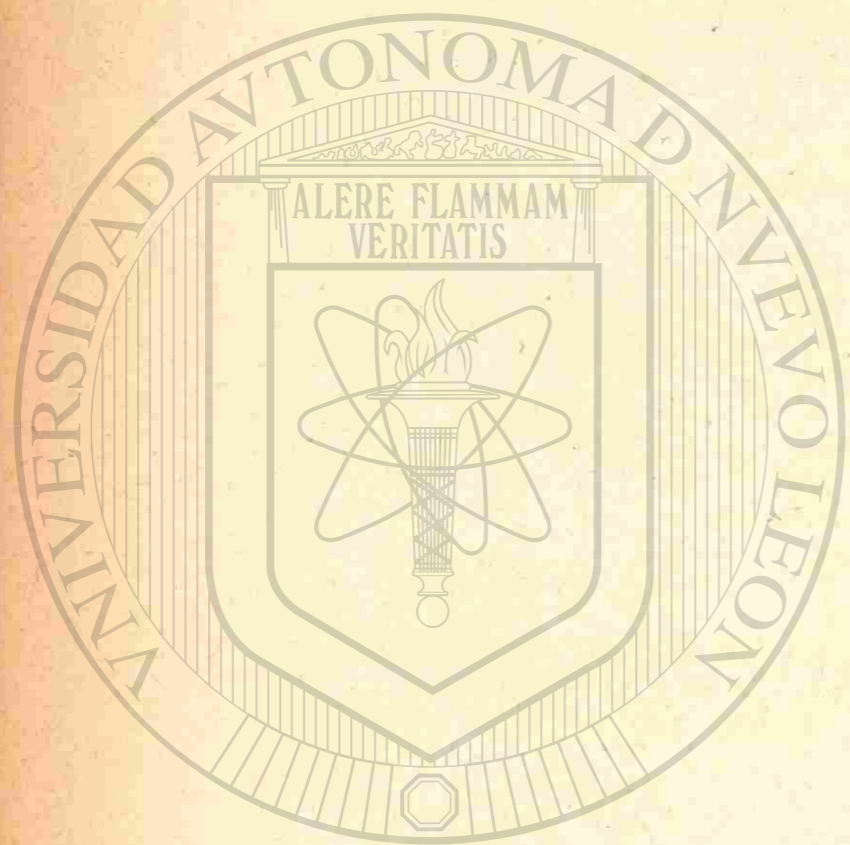
Ditemi, è tutto qui? Io non ho visto altro. Cioè sì, ho visto oggi i bambini degli operai a Czarskoje Czeło e la camera dei giuochi del principino.

— Bisogna che veniate a Mosca, se volete vedere la nuova Russia. Là vedrete la nostra legislazione operaia in atto e tutto il formidabile lavoro che abbiamo fatto. Avete ancora una settimana da stare tra noi, venite a Mosca.

— Grazie. Vado in Finlandia. Ricordatevi in ogni modo che attendo ancora la risposta alle mie due domande. A proposito, sig. Wasiloff, i filistei del mio paese piangono sulla presunta diminuita libertà del regime fascista. Oggi, quando ho mandato a vistare il mio passaporto, il Capo della polizia mi ha fatto avvertire di mandare da lui, per l'esame, tutti gli stampati, i manoscritti, gli appunti, che avrei portato meco, altrimenti mi sarebbero stati sequestrati alla frontiera. Ho domandato se anche le lettere private, m'hanno detto di sì. Mi hanno rimandato indietro un pacco sigillato con l'ordine di presentarlo alla frontiera e di non aprirlo se non oltrepassatala. Non mi hanno nemmeno detto se mi è stata trattenuta qualche cosa. M'hanno fatto però pagare cinquanta lire per il disturbo di leggere le mie cose. Come vedete, parto proprio per la Finlandia.

E alle 16 sono partito.

Che aria di là dalla frontiera!



PARTE SECONDA

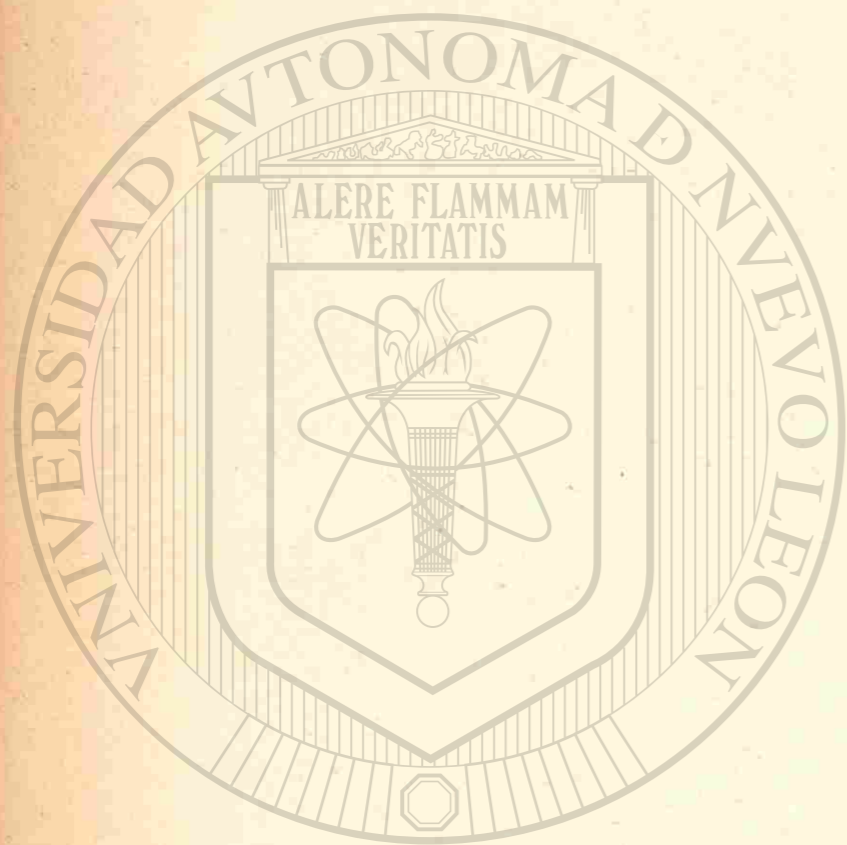
== IL RACCONTO DEGLI ALTRI ==

UANI

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS





UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

La partenza nella tempesta.

Vadsö, 6 Maggio.

Scrivo sotto dettatura. Raccolgo il complesso delle impressioni che vanno da quelle squisitamente delicate di Nobile a quelle rudi e genuine del marinaio Lippi, a quelle fiorite di sapor comico toscano del Cecioni.

Nobile è un sentimentale. Dell'avventura egli, parlando, dimentica di essere il protagonista per cogliere solo il lato poetico. Le vibrazioni più sottili e più intense del creato trovano una rispondenza sincrona nel suo spirito delicato di sensitivo dinamico. Se dopo la gesta si deciderà a scrivere un libro, non sarà soltanto una ponderosa dissertazione tecnica sul prodigio, ma un'affascinante e suggestiva visione del mondo e dei fenomeni del creato, visti con occhi di artista.

Un giorno a Napoli, a San Giacomo dei Librai, mi passò vicino un bimbo patito. Non aveva più di dodici o quattordici anni. Gli avevano caricato sulle spalle un cesto di pane che avrebbe fatto piegare un uomo. Mi fece pena e stupore insieme. Non capivo come quelle spallucce da tifico potessero sopportare quel fardello. Fuori un'osteria, c'erano tre suonatori ambulanti: un violino una chitarra e un mandolino. Rifacevano vecchie canzoni napolitane. Ora suonavano Carmè, una canzone che è pianto passione e ardore. Il *cascherino* che lasciava le gambe sotto il peso, s'arrestò di botto vicino ai suonatori, con quel peso sulle spalle, senza nemmeno appoggiarsi a un muro, afferrato, rapito dalla musica. Quando il violino esalò l'ultima nota in un accento di singhiozzo, il ragazzo con la faccia trasfigurata dal sogno, riprese traballante a strascinar le gambe sotto il peso sproporzionato, aggravato dalla sosta.

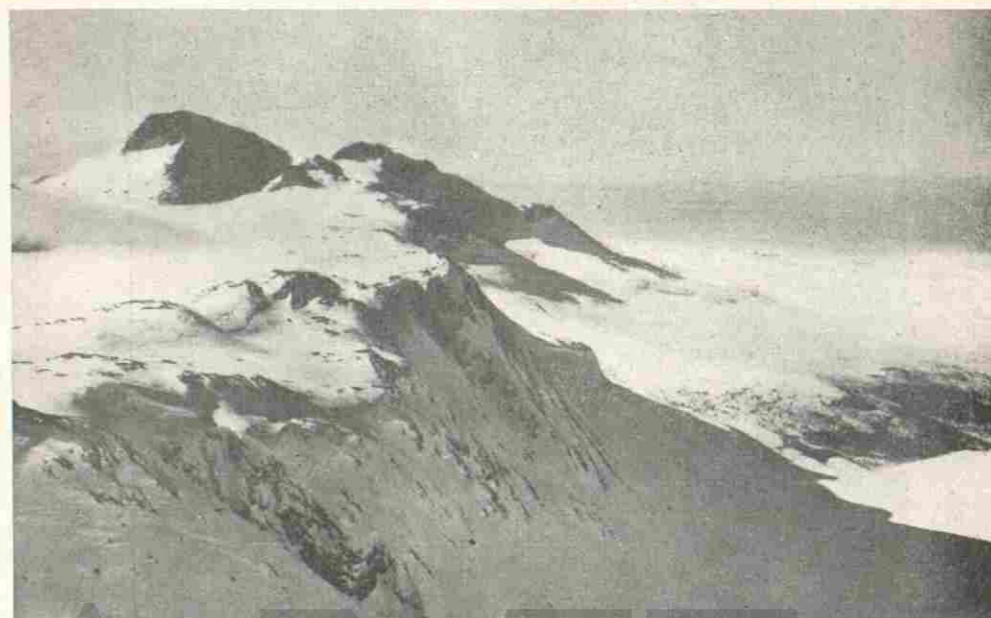
Quando Nobile, nei momenti d'intimità, mi diceva le sue

impressioni della traversata, mi riappariva sempre innanzi alla pupilla il cascherino Napolitano, il cesto del pane e i tre suonatori. Il cesto di pane di Nobile era un peso per spalle da giganti, ebbene, mentre voi lo credevate assorto e preso tutto dalle drammatiche vicende del viaggio e le esigenze imperiose della navigazione, scoprivate adesso che mentre il suo occhio correva da un apparecchio all'altro, la sua anima comunicava con l'anima del creato, raccogliendone i suoni più impercettibili, le voci suadenti, le sfumature più delicate.

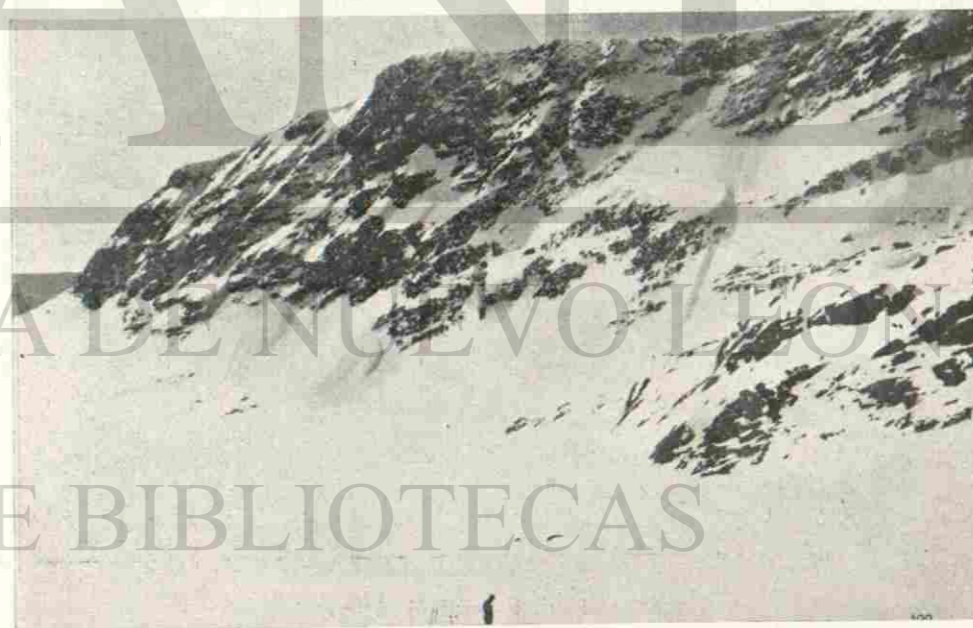
Io fisso qui quelle impressioni. Là dove la narrazione sente l'asprezza del vento e la rudezza della natura, è invece Lippi, l'uomo di mare che narra. Il Cecioni infine vi ha messo di suo, da toscano incorreggibile, quel che di comico può cogliersi in ogni fatto drammatico della vita.

Accanto alle molte soddisfazioni che potevano lusingare l'amor proprio più esigente, Leningrado non ha mancato di dare a Nobile alcuni dispiaceri. Alle avversità del tempo che tennero sospeso il suo animo per il dubbio di non arrivare in tempo a compiere la transvolata polare prima che le nebbie scendessero sulla calotta del mondo, all'ingiustificato ritardo della costruzione dell'hangar allo Spitzberg della quale s'era assunto il carico lo stesso Amundsen, proprio quando si poteva finalmente sperare di essere alla fine della sosta, gli giunse il telegramma con il quale Amundsen, preoccupato fuor di misura delle avversità atmosferiche allo Spitzberg, annunciava il suo proposito di rimandare l'ultimo volo alla fine di Giugno.

A Nobile, e forse non aveva torto, parve che quel rinvio di un mese, volesse mascherare il rinvio di un anno. Amundsen, il più competente degli esploratori polari, non poteva ignorare quello che oramai era di universale conoscenza, e cioè, che il mese di Maggio è l'ultimo dell'annata che offra ancora possibilità per la traversata, a cagione delle nebbie che in Giugno già infittiscono da togliere ogni visibilità e ogni orientamento possibile. Quel rinvio poteva significare dunque anche la sospensione del raid. Non così l'intese Nobile. Dopo otto mesi di lavoro insomma e la tremenda responsabilità assunta in conspetto del mondo, imbarcatosi nell'avventura, egli oramai non la considerava, come si era espresso con me, che alla stregua di una trincea da conquistare. E chi ha fatto la guerra sa che cosa

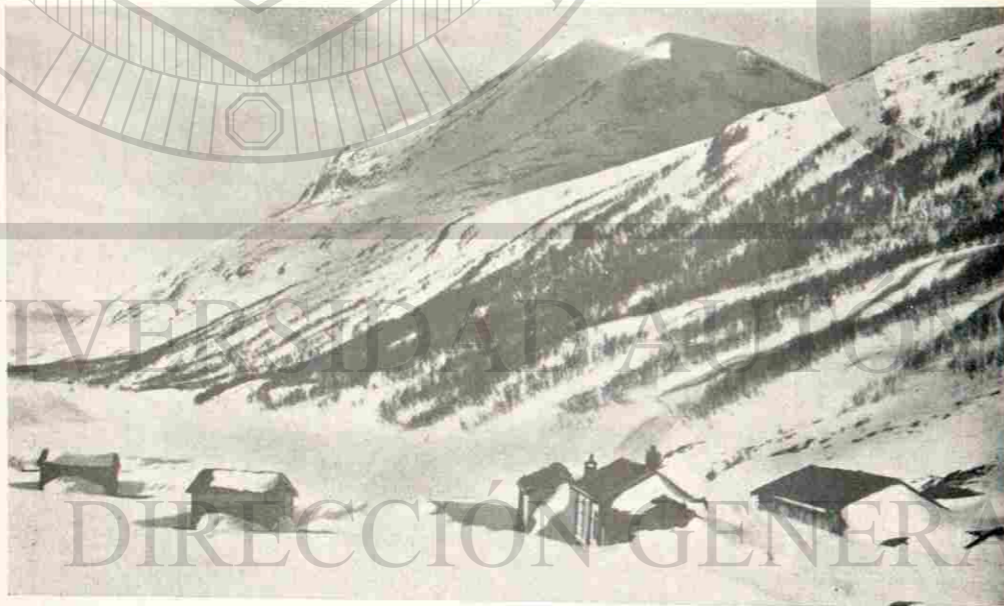


VISIONI DI PAESAGGI LAPPONI





Tamara



Trolleim ai primi giorni di giugno

significchi arrestarsi nell'assalto a una trincea quando si è più di là che di qua. Nobile non frappose indugio. In forma garbata ma decisamente risoluta egli rispose ad Amundsen che questo suo nuovo progetto contrastava non solo con i risultati dell'esperienza di tutti i precedenti esploratori sulle condizioni meteorologiche al Polo nel mese di giugno, ma con le stesse dichiarazioni di Amundsen che erano servite di base al Nobile per l'organizzazione del volo. E pertanto, poichè era stato stabilito di partire nella prima quindicina di maggio, egli intendeva che la partenza non fosse rinviata ed all'uopo lasciava immediatamente Leningrado per la King's bay.

Ma anche in questo suo improvviso desiderio, nuove contrarietà lo attendevano. Proprio in quei giorni, nemmeno a farlo apposta, sul Nord della Russia si abbattava una depressione ciclonica che sconsigliava assolutamente la partenza. Quando Eredia portò a Nobile il risultato delle sue previsioni, egli ebbe parole di ribellione che fece seguire dai fatti ordinando la partenza immediata.

Era il primo di maggio. Per le vie di Leningrado ove la mota della neve disciolta arrivava al ginocchio, gli operai, comandati in cortei interminabili, preceduti e seguiti dalle truppe, inneggiavano alla festa del lavoro e della rivoluzione. Il cielo era cupo, l'atmosfera nebbiosa, il vento teso. Nobile non volle nemmeno misurarlo. Sarebbe partito a qualunque costo. Tutto era pronto.

E non parti.

Non parti perchè la sua irritazione contro il tempo e contro i meteorologi non poteva condurlo fino all'irragionevolezza. Ordinò di tenersi pronti e si mise a spiare febbrilmente un momento più favorevole. Non si presentò che quattro giorni dopo, quattro giorni per lui più lunghi di quattro secoli. E intendiamoci, non era un momento favorevole per la partenza, favorevole come si intende in aeronautica, era soltanto meno sfavorevole dei giorni precedenti. Il vento all'hangar di Gatschina quando ordinò, alle sei del mattino, la manovra per l'uscita del dirigibile, misurava dieci metri e contrario alla rotta.

Ed ecco un'altra comoda leggenda che il raid polare ha fracassato, irreparabilmente. Ho inteso dire cento volte a Roma da fior di piloti, che non è possibile arrischiare un dirigibile, quando all'hangar vi sono quattro metri di vento, anche favore-

vole. Ciò che dimostrava la quasi inutilità del dirigibile, o almeno lo lasciava considerare come un mezzo bellico occasionale, da servirsene quando si poteva e non quando si voleva. Padrone il vento. Da ciò il poco credito e la poca simpatia per quest'arma formidabile. Durante le ultime grandi manovre navali, abbiamo atteso inutilmente per tre giorni i dirigibili che dovevano prender parte all'azione. Per due giorni noi avemmo mare tranquillissimo e vento quasi statico. I dirigibili non vennero. Si telegrafò che c'era vento. Ne arrivò uno ad azione finita. Che cosa farne di un'arma simile? Nobile al quale si dava poco credito quando ar rischiava l'osservazione che salvo rarissimi casi di violenza straordinaria di vento, il dirigibile poteva uscire quando si voleva dall'hangar, era avversato e deriso. Non credo che oggi lo si oserà più. C'è la tempesta della Manica, e quella del Baltico. C'è la partenza da Gatschina. Se questo viaggio non avesse avuto altro risultato, basterebbe questo a giustificarlo. Sovverte un'opinione radicata come una quercia. Stabilisce principî nuovi indiscutibili: l'utilità dell'aeronave in guerra e la sua oramai indiscussa praticità come mezzo di trasporto. Ma farà di meglio: modificherà l'anima dei piloti: scaccerà tutte le pavidezze. Dopo aver rivoluzionato la tecnica del dirigibile, Nobile avrà con l'esempio rinnovato il Corpo dell'aeronautica. Il nuovo brevetto di pilota, dovrà comprendere una tesi di più nel programma: l'ardimento.

Nobile al quale fu concesso, quasi alla vigilia della partenza, un brevetto, e per « compiacenza » si disse, ha giuocato un bel tiro alla tradizione: l'ha affogata nel ricordo sulla rotta del Polo.

Ed ora, il loro racconto.

Un tenente italiano, il Dompé, salutandolo militarmente, mentre la navicella si staccava dal suolo gridò con tutta l'anima: Evviva l'Italia! E avvenne una cosa strana. La truppa russa chiamata per la manovra, in un impeto di incontenibile entusiasmo, fece proprio il grido dell'italiano e, battendo le mani, gettando all'aria i berretti, ripetè cento volte il grido fatidico e augurale che giungeva fino a noi, grati e commossi, dapprima come lo scrosciar dei marosi sui ciottoli, poi a poco a poco, mentre il Norge prendeva quota, come il lontano stormir di una foresta percossa dal vento.

Ma il vento, ahimè, percoteva anche noi e mano a mano che

ci elevavamo i dieci metri diventavano venti e quando fummo sopra Leningrado, eran diventati forse non meno di trenta.

Avevamo contratto con la città ospitale un debito di gratitudine non dimenticabile. L'affetto e le simpatie dimostrate al nostro condottiero, ci avevano commosso. La sua popolarità calda e affettuosa, l'alto conto in cui gli uomini di cultura lo avevano tenuto, i festeggiamenti in suo onore, avevano toccato la nostra anima. Sentivamo di doverle qualche cosa. La spontaneità di quel saluto, aveva finito di conquistarci. Ebbene, nel momento in cui la nostra anima era rapita da pensieri ben più gravi, accingendoci a quel volo che segnava quasi l'inizio della transvolata polare, essa si sentiva attratta verso la città dolorante e se ne distaccava a malincuore.

Il breve percorso per giungervi sopra, con quel maledetto vento contrario, fu assai duro. A percorrere quei trenta chilometri, impiegammo più di un'ora. Ma Nobile, sollecitato da tutta la stampa e dalle autorità, aveva promesso di sorvolare sulla città, e malgrado la sua premura, aveva voluto mantenere l'impegno.

Leningrado da questa altezza che nasconde il pietoso stato di abbandono delle sue arterie, lo squallore dei suoi negozi, i cumuli di macerie dei palazzi diroccati, il senso di diffidente aspettativa del suo popolo, ci riappare nella sua vastità, nell'impotenza dei suoi edifici, nella solennità del serpeggiante corso della Neva con i suoi chilometri di ponti meravigliosi, con le cuspidi dei suoi templi dorati, ci riappare come l'antica capitale del più sterminato impero europeo: una visione di grandezza e maestà fatta apposta per cancellare nel nostro spirito l'impressione triste che ne portavamo.

A malgrado il tormento del vento, compiamo due volte il suo giro, salutati dai battelli della Neva con le sirene, dall'agitar di cappelli della popolazione, riversatasi nelle strade. Alle 10,35, appagato il desiderio del popolo ospitale, dirigiamo finalmente la prora verso il Nord, seguendo la rotta obbligata parallela alla ferrovia di Murmask.

Il Commissario del Governo Russo per la guerra, al quale il colonnello Nobile si era rivolto per il permesso di attraversare il territorio del Nord per uscire dallo stato, aveva egli prescritto tale rotta, con ingiunzione di non deviare a sinistra, cioè verso il confine.

Il primo tratto di volo benchè contrastato dal vento, non è monotono. Attorno alla grande metropoli di un giorno, è tutta una fioritura di piccoli paesini che si slargano per un centinaio di chilometri nella zona abbracciata dalla nostra visuale, sull'ampia pianura, ove i primi segni della primavera incipiente, si rivelano con vaste distese di verde tenero, alternate alle zone boschive rotte qua e là ancora da qualche residuo di neve.

Ma un senso di desolazione e di pena ci prende, quando usciti dall'*interland* che risente della vicinanza della città, da un lato sulla dritta, s'affaccia l'orlo del Ladoga, il principio dello sterminato lago gelato, e dinanzi a noi un paesaggio desolato, squallido, deserto, ove solo a distanze enormi, sorge dalla neve qualche gruppo di casette di legno, le solite segherie delle solite foreste che coprono ora interamente la superficie del suolo.

Il cielo s'è intanto rasserenato e nel pomeriggio si riaffaccia il sole. La nostra velocità è ridottissima. In alcuni momenti la lotta tra il Norge ed il vento è così violenta, che non raggiungiamo i quindici chilometri. In compenso la visibilità è perfetta. Tagliamo per due ore il lembo occidentale di questo lago grande come un mare, sulla cui superficie, lo spessore di neve che la ricopre, pare che attenui la violenza del vento. Di fatti si ha una diminuzione di resistenza e il Norge può riprendere quasi la sua andatura di cinquanta chilometri. Ma non era che una sosta.

Il ritorno momentaneo sulla foresta, è veramente come il principio di una lotta decisiva. Il vento è a raffiche, secche, brusche, imprevedibili. Il « Norge » scatta, s'impenna, ha tragiche pause d'arresto, sale e scende a sbalzi, sembra impazzato. Pare che non senta più nè timone, nè il richiamo dei piani.

Il momento, un momento che dura tre ore, fino alle 17, è impressionante. Vi sono a bordo dei volti pallidi. Il senso della sicurezza è fortemente scosso da quell'andatura capricciosa del fragile e scricchiolante involucro.

Fino ad ora non si erano avute che tempeste di notte o con la visibilità ostacolata dalla nebbia. Mancavano a bordo i punti di riferimento, per accorgersi degli sbalzi del dirigibile, quindi l'impressione era ridotta dall'ignoranza della vera situazione. Ora c'era la terra di sotto, la terra punto fermo, che

dava la netta sensazione degli sbalzi, delle oscillazioni, degli sbandamenti. Si comprende quindi l'impressione più viva per una tempesta che non superava quella del mar Baltico ed era ben lungi dall'uguagliare quella da Rochefort alla Manica.

Verso le diciassette, lasciata la città di Petrosavodsk sulla sinistra e usciti dal lago, il vento comincia a declinare per cessare quasi del tutto, quando raggiungiamo nuovamente la linea ferroviaria.

Era ora.

Da questo momento il paesaggio sotto di noi si fa sempre più aspro e più nordico. È come un deserto di neve sconvolta da turbini spaventosi. Non vi è un segno di vita umana. Non un animale, nemmeno l'orso che dovrebbe trovarvisi come a casa sua. Nulla. E malgrado il sole splenda in pieno, il freddo incrudisce sempre più. Verso le 22 il sole tramonta, ma l'atmosfera rimane chiara, solo leggermente appannata. È la prima notte bianca. Un tramonto di fuoco, senza calore, indugia a occidente, mentre già ad Oriente riaffiorano i primi cirri argentei dell'aurora.

È un curioso spettacolo, e pur essendo preparati, non manca di una certa sorpresa.

Questo giorno che si inserisce nella notte, questo cielo che da ieri a oggi si spoglia di tutte le sue stelle, questa luce strana che non è nè giorno nè notte ma alcunchè di irreale tra l'alba e il crepuscolo, questo sole enorme che illumina e non scalda, unito al paesaggio spettacolosamente impressionante, tuttociò, dà delle sensazioni quasi di smarrimento: lo smarrimento naturale di chi si appressa alla soglia di una caverna inesplorata, nella quale non sa quali sorprese potranno attenderlo.

Alle due il sole riappare. Il termometro segna dieci gradi sotto zero. Sulla dritta si intravedono sullo sfondo del cielo di vetro smerigliato le vette candide dei monti di Kola. Il Mar Bianco che attraversiamo in questo momento, fascia quella penisola come un gran nastro turchino striato di allumacature violacee. Puntiamo a sinistra ancora, sulla Lapponia finlandese, che sgrana a perdita d'occhio le sue collinette deserte e più brulle della steppa.

Ed eccoci ancora a cavallo di due Stati. Ma non si scorge ancora anima viva a domandarci i passaporti. La mancanza di abitato nelle terre che sorvoliamo è quella che maggiormente

contribuisce a darci un senso d'isolamento penoso, quel che rende queste ultime navigazioni diverse da tutte le altre.

Con la partenza da Oslo, noi già sentimmo questo distacco; qui si accentua per la fisonomia del paesaggio che non vi ricorda nulla di ciò che conoscete, nemmeno di ciò che la vostra fantasia avrebbe potuto immaginare.

Tagliamo quasi verticalmente la penisola di Kola, passando così in due ore sopra tre stati: dalla Russia alla Finlandia e dalla Finlandia alla Norvegia e verso le tre, si apre finalmente innanzi al nostro sguardo lo scenario suggestivo del fiord di Varanger, tutto un traforo madreperlaceo di laghetti, di frastagliature, di isolette bomboniera che si slargano a perdita d'occhio.

Il freddo che durante la notte ha gelato l'acqua nei bidoni e provato duramente la povera Titina, è assai diminuito fino a segnare qualche punto sopra lo zero. Effetto della corrente del Golfo che manda fin qua le sue correnti calde. Il ritorno in un mondo nel quale già intravediamo tracce di vita, risolleja il nostro spirito, e mentre Kirkenes, il primo gruppo di abitazioni che ci è dato rivedere, ingrandisce, quasi sotto di noi, su una collina a dolce declivio, sul candore delle nevi, si disegnano le scatolette di legno di un paesaggio ancor più vasto, Vadsö il capoluogo della Finmark.

Passiamo sopra Kirkenes già desta e con la sua popolazione acclamante per le strade, verso le 3,30.

Fa un certo effetto vedere quassù, dopo quel paesaggio che ci è passato di sotto, che dava la sensazione del limite della civiltà, vedere in queste latitudini, la ciminiera di un grande stabilimento. È la ferriera più settentrionale d'Europa che giganteggia tra le piccole case con i suoi grandi capannoni degli alti forni e delle miniere. Appena usciti dalle sue colline, scorgiamo il pilone di Vadsö che ci attende, sulla brevissima isoletta, di contro la città civettuola, brulicante di esseri viventi come un formicaio.

L'atterraggio è quasi fulmineo. Un largo giro per equilibrare il dirigibile e sfioriamo il traliccio di ferro. In meno di dieci minuti la nostra prora va a combaciare col foro conico del pilone, la cui pratica utilità ancora una volta si è qui affermata superbamente.

Questa nuova trovata che lasciò sulle prime molto scettici i

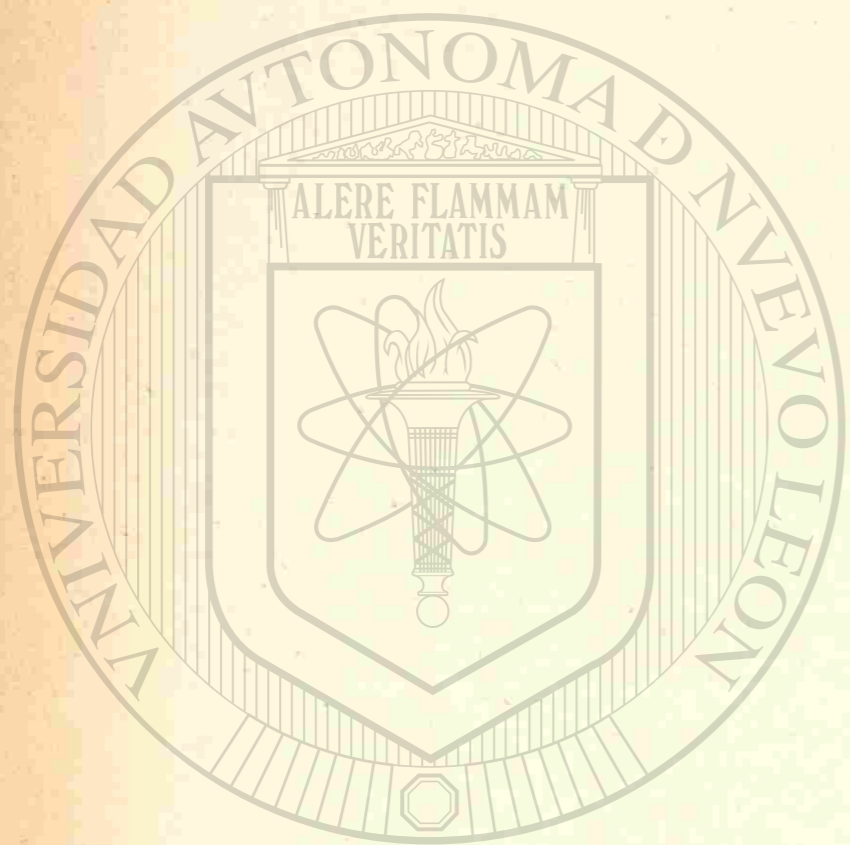
« competenti » è destinata a portare una vera rivoluzione nell'aeronautica, a rendere cioè possibile un numero illimitato di stazioni al dirigibile, il giorno ch'esso entrerà nella pratica utilità commerciale, giorno che questo raid ha avvicinato di anni. Certo, non basta soltanto il pilone per un sicuro e rapido atterraggio: occorre anche che la manovra da terra sia compiuta da gente pratica e abile. Vadsö può offrire un esempio tipico. Il capotecnico Rossi non solo è riuscito, in poco più di un mese, con tre soli operai italiani, tra le tormente di neve e una temperatura di 15 gradi sotto zero, ad elevare il pilone ed attrezzarlo in una specie di deserto artico sprovvisto di tutto, ma ha dimostrato di essere un abilissimo organizzatore di atterraggi. La manovra si è compiuta cronometricamente, quasi in silenzio e con pochissimi uomini, una cinquantina in tutto. Ed il « Norge » aveva appena toccato il gancio del pilone che già gaz e benzina contemporaneamente lo rifornivano. E in tre ore era pronto a riprendere il volo.

Un'immensa folla giunta da tutti i paesi dei fiords, anche i più lontani, con ogni mezzo, slitte, barche da pesca, vaporini, s'era riversata nella piccola isola che appena la conteneva, come non si conteneva l'entusiastica ammirazione di questi algidi figli del nord.

A ricevere Nobile a piè del pilone si trovava il Governatore della Finmark, che a nome del suo popolo ha portato il saluto all'eroico volatore. Nobile ha dovuto accettare una colazione in casa del Filksmann sig. Lund ed è passato così in mezzo alla folla plaudente e centinaia di obiettivi fotografici.

Intanto verso le 14, il vento girava improvvisamente a Sud Ovest. Tanta inaspettata fortuna non bisognava lasciarla sfuggire. Nobile decide senz'altro la partenza e con le sue 24 ore di volo, di quel volo terribile, sulle spalle e tutta la notte insonne, ne affrontava quasi altrettante e una nuova notte bianca!

Ma ancora una volta è vero che la fortuna non piega che agli audaci e che in ogni modo il solo che aveva visto giusto era stato Nobile. Senza quella partenza pazzesca, egli non avrebbe trovato ora le 24 ore eccezionali sull'Artico, che gli hanno consentito di convertire in una gita di piacere la traversata più preoccupante e più paurosa del raid.

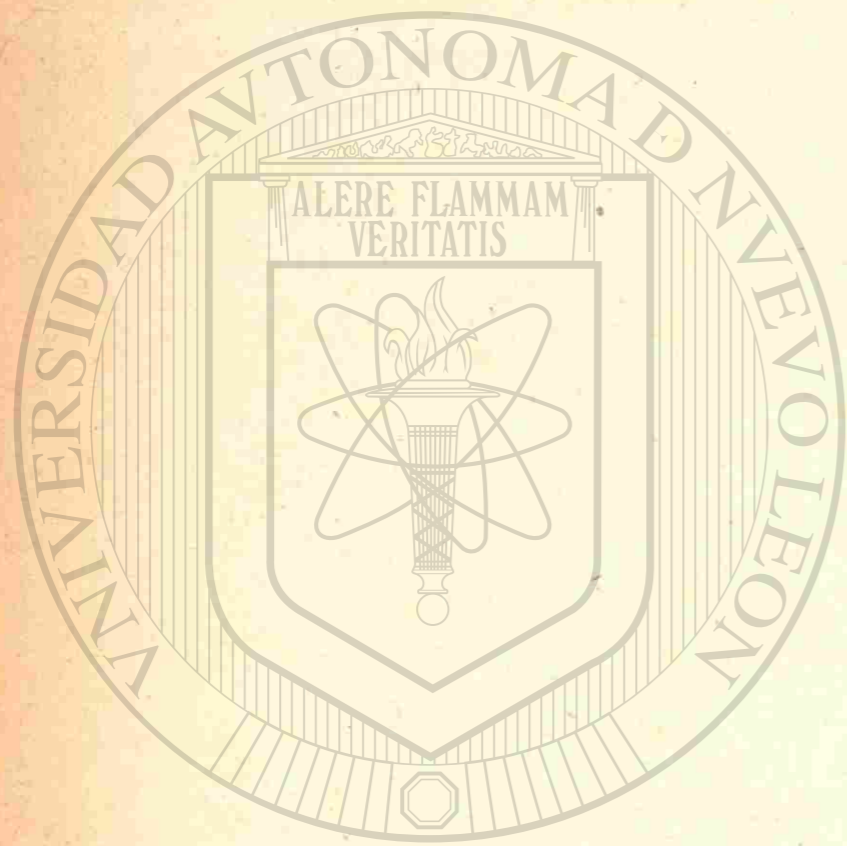


U A N L
COMMIATO

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN



DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Commiato.

Vadsö, 6 Maggio.

La sentenza è stata ormai pronunciata, irrevocabilmente: la zavorra umana cederà il posto al maggior quantitativo di combustibile per consentire al dirigibile l'inosabile. L'inesorabilità colpisce più tardi allo Spitzberg anche il nipote di Amundsen, uno dei radiotelegrafisti, l'Olonkin, e perfino il maresciallo Lippi, che aveva portato a bordo un prezioso contributo di lavoro e di resistenza e l'attrezzatore Bellocchi.

È l'ora del commiato. Un mese di convivenza nelle ansie della battaglia e nelle gioie mute della vittoria, ch'io vivevo attraverso gli sguardi di Nobile secondo per secondo mentre egli « sentiva » d'esser da me compreso, rendeva per me il distacco assai doloroso e questo indipendentemente dalla tristezza di dover abbandonar la partita nel momento più propizio.

Ai piedi della navicella, Nobile mi apre le braccia e nelle braccia l'uno dell'altro, rimaniamo per qualche istante muti, incapaci di profferir parola. Quando parla, non un tremito è nella sua voce, sibbene nella mia.

— Arrivederci. Per l'Italia! — dico, mentre ascende la scala e gli porgo Titina che quasi presaga del distacco, s'è rannicchiata sul mio petto in attesa della sua parte di tenerezze.

— Per la nostra Italia! — fu l'ultima sua parola porgendomi la mano mentre un sorriso dolce, il primo dalla partenza, illuminava il suo volto disfatto dalle stanchezze vecchie e nuove.

Poco distante mi aspettano in gruppo i motoristi, con a capo il rude e buon Cecioni.

Io fingevo un'allegria che bruciava come il pianto. — Dunque arrivederci, amici, e tra pochi giorni. Debbo dire qualche cosa ai vostri?

Cecioni mi porge un pacchetto di lettere e cartoline, poi

con qualche imbarazzo e dopo aver ricevuto dai suoi compagni un'occhiata d'incoraggiamento, dice:

— Si vorrebbe un piacere più grande: Farinacci ha detto una volta che oramai per essere iscritti al Fascismo, bisognava aver fatto il giro del mondo; non crede che noi si potrebbe essere iscritti? Non potrebbe farlo sapere?

Oh cuori di umili e inconsapevoli eroi! E chi più di voi ha il diritto di proclamarsi fascista, anche se non è iscritto? Sì che lo dirò, sì che lo farò sapere; farò sapere non solo all'Italia, ma a tutto il mondo che cinque italiani, nel momento in cui stavano per spiccare il volo nel mistero insoluto, ove il meno che essi arrischiavano era la vita, come un estremo desiderio, chiedevano di potersi fregiare del simbolo del Littorio!

Non ho fiato per rispondere. Mi tolgo invece il mio scudetto dall'occhiello e depongo un bacio glielo porgo, per tutti.

Ma il fischiotto di Nobile me li strappa dalle braccia e ancora una volta sotto il cielo artico, al limite estremo ove la realtà finisce e il sogno comincia, il loro sogno, echeggiò forte come uno squillo di passione il grido di: « Viva l'Italia! ».

Evviva fratelli, evviva l'Italia, l'Italia alla quale avete la rara fortuna di poter offrire più che la vita, il martirio delle vostre carni in sofferenze che non hanno nome.

E, per la gloria d'Italia, l'« N-I » è salito nel cielo.

OLTRE L'EUROPA:
LA PRIMA TAPPA NELL'IGNOTO

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

con qualche imbarazzo e dopo aver ricevuto dai suoi compagni un'occhiata d'incoraggiamento, dice:

— Si vorrebbe un piacere più grande: Farinacci ha detto una volta che oramai per essere iscritti al Fascismo, bisognava aver fatto il giro del mondo; non crede che noi si potrebbe essere iscritti? Non potrebbe farlo sapere?

Oh cuori di umili e inconsapevoli eroi! E chi più di voi ha il diritto di proclamarsi fascista, anche se non è iscritto? Sì che lo dirò, sì che lo farò sapere; farò sapere non solo all'Italia, ma a tutto il mondo che cinque italiani, nel momento in cui stavano per spiccare il volo nel mistero insoluto, ove il meno che essi arrischiavano era la vita, come un estremo desiderio, chiedevano di potersi fregiare del simbolo del Littorio!

Non ho fiato per rispondere. Mi tolgo invece il mio scudetto dall'occhiello e depongo un bacio glielo porgo, per tutti.

Ma il fischiotto di Nobile me li strappa dalle braccia e ancora una volta sotto il cielo artico, al limite estremo ove la realtà finisce e il sogno comincia, il loro sogno, echeggiò forte come uno squillo di passione il grido di: « Viva l'Italia! ».

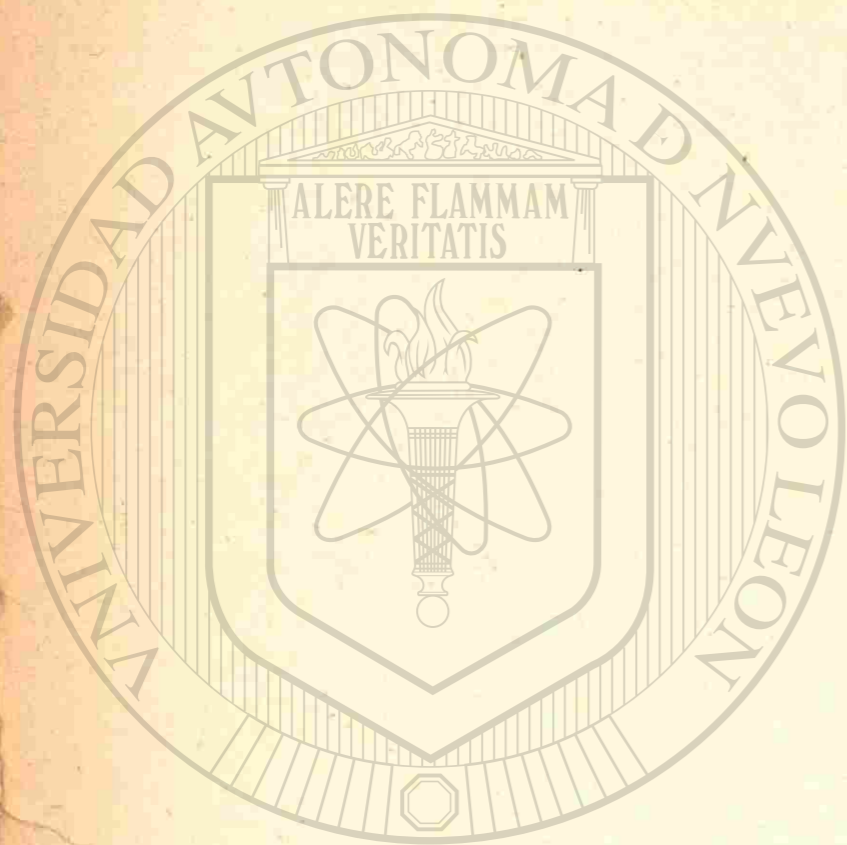
Evviva fratelli, evviva l'Italia, l'Italia alla quale avete la rara fortuna di poter offrire più che la vita, il martirio delle vostre carni in sofferenze che non hanno nome.

E, per la gloria d'Italia, l'« N-I » è salito nel cielo.

OLTRE L'EUROPA:
LA PRIMA TAPPA NELL'IGNOTO

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Oltre l'Europa: La prima tappa nell'ignoto.

La rotta stabilita da Nobile per il volo da lui ritenuto il più preoccupante, doveva bordeggiare la penisola di Varangel, seguire la costa settentrionale d'Europa fino a Capo Nord e da qui puntare per Sud-Kap, lembo meridionale dello Spitzberg tracciando quasi la verticale Sud-Nord sul 25° Meridiano.

Il vantaggio di questa rotta era evidente, permettendo di ridurre al minimo indispensabile, il volo sul mare aperto, senza riferimenti possibili in caso di nebbia, in una zona infida, straordinariamente battuta dai venti.

Ma ancora una volta mi debbo ripetere: nella navigazione aerea il meglio è sempre quello che le circostanze impongono. Ed anche questa volta le circostanze han dettato legge, per il meglio.

Il primo tratto di volo è tutta una gioia per gli occhi.

Sulla nostra sinistra si sgroppano a perdita d'occhio le collinette moreniche della Lapponia da ove i primi muschi liberati dalla neve, bevendo i colori più strani dell'aria, li rimbalsano fino a noi in certe sfumature d'indaco, indefinibili, come drappi serici sfrangiati, distesi al soleggio su candidi lini. Sulla dritta, migliaia e migliaia, un numero spettacolosamente infinito di barche da pesca, punteggiano il mare cristallino, azzurro come uno smeraldo. Lungo la costa civettano dagli anfratti dei fiords, una successione di paesini, confusi di atmosfera violetta, proiezione luminosa delle nevi che li circondano.

Navighiamo a 300 metri, con due soli motori, con vento favorevole, quasi di poppa. Filiamo a cento chilometri in una temperatura quasi primaverile. È delizioso, sorridente, fantastico. A bordo è un senso di contenuta gioia che traspare dagli occhi di tutti.

Titina insofferente del suo cappottino veloso, salta dall'uno all'altro guaiolando espressivamente per esserne liberata. L'equipaggio italiano che non ha avuto tempo a Vadsö di rificillarsi, si rifà sulla trave, attorno ad una cestina di cibarie che le signore di Vadsö, con cristiana pietà, hanno loro inviato.

Nobile è raggianti. Lo era già al momento della partenza. Per lui si avvicina l'ora della grande prova ma anche l'ora della liberazione. Nessun segno di preoccupazione è nel suo volto trasfigurato. Egli fra tutti, è quegli che s'appresta in letizia alla grande gloria o al grande sacrificio. Ogni battito d'elica accorcia l'attesa. Ogni alitar di vento favorevole è un provvidenziale aiuto auspicante. Solo qualche cuore è chiuso a tanta bellezza, quello di coloro per i quali, la grande ora è momento di oscurità e di sconforto.

Com'è triste e mortificante essere esclusi dal banchetto dei rischi mortali, sentirsi gridare dalla propria anima con ghigno beffardo: va, va, tu non sei degno nemmeno di affrontare la morte per la bellezza di un sogno, per la gloria del tuo paese!

Meglio non esser venuti fin quassù; cento volte meglio! Si piangerebbe di rabbia.

Verso le 13 avvistiamo Vardö, il più grande emporio di pesca della Norvegia. Una selva di piccoli alberi, affolla il suo porto. In curiose figure geometriche corrono per le colline adiacenti i trespoli sui quali asciuga lo stoccafisso.

È da questo porto che mosse la Stella Polare del Duca degli Abruzzi.

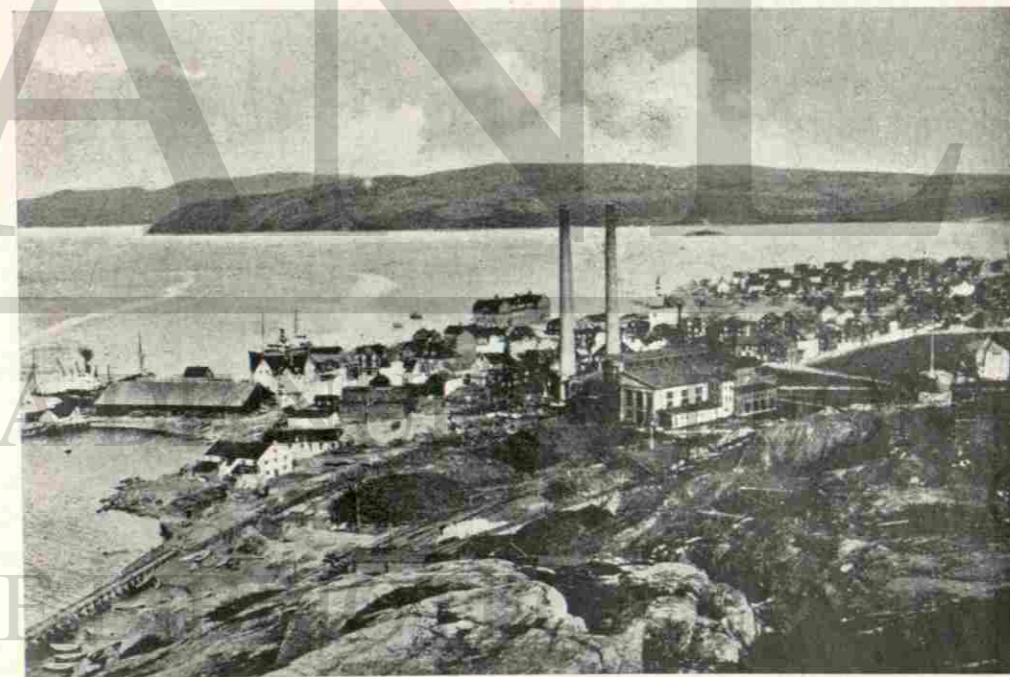
Un concerto di sirene, degli stabilimenti e dei vaporini, saluta il nostro passaggio. Ma quando sorpassato Vardö, raggiungiamo l'estremità del fiord di Sylte, il vento cambia bruscamente direzione.

Nobile, con una di quelle decisioni fulminee, alle quali ormai ci ha abituati e che hanno dato sempre ragione a lui, abbandona la rotta progettata e dirige senz'altro la prora per l'Isola degli Orsi.

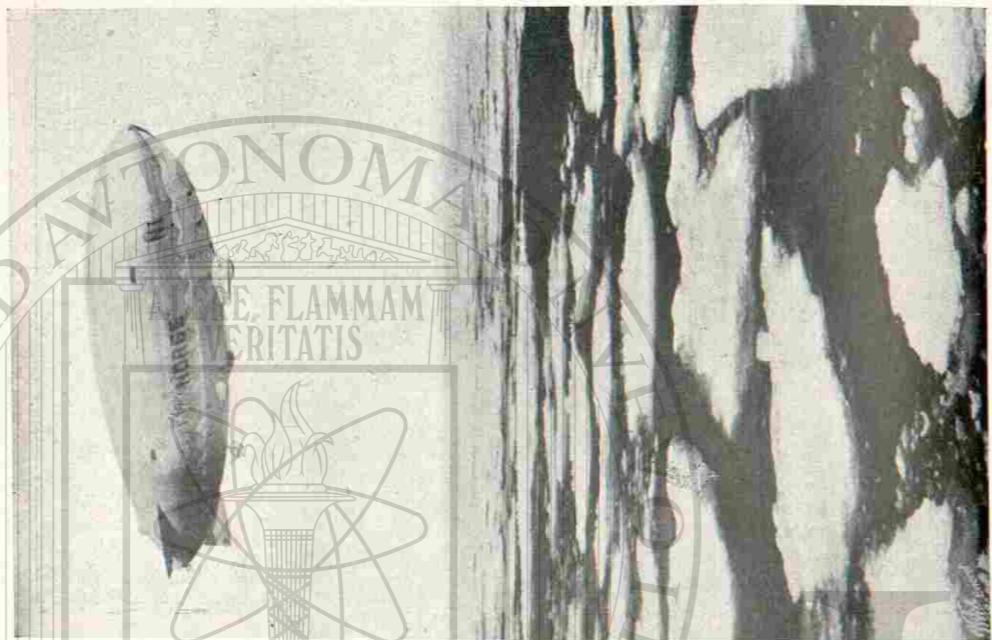
Addio Europa! Addio senza tristezza e senza rimpianto. Più potente di ogni nostalgia è il fascino dell'avventura e dell'ignoto. Noi ubbidiamo alle forze ignote del nostro spirito. Noi dobbiamo vincere la morte e la vita, di là della natura stessa. Dobbiamo spezzare con la prora del Norge italianissimo, i ter-



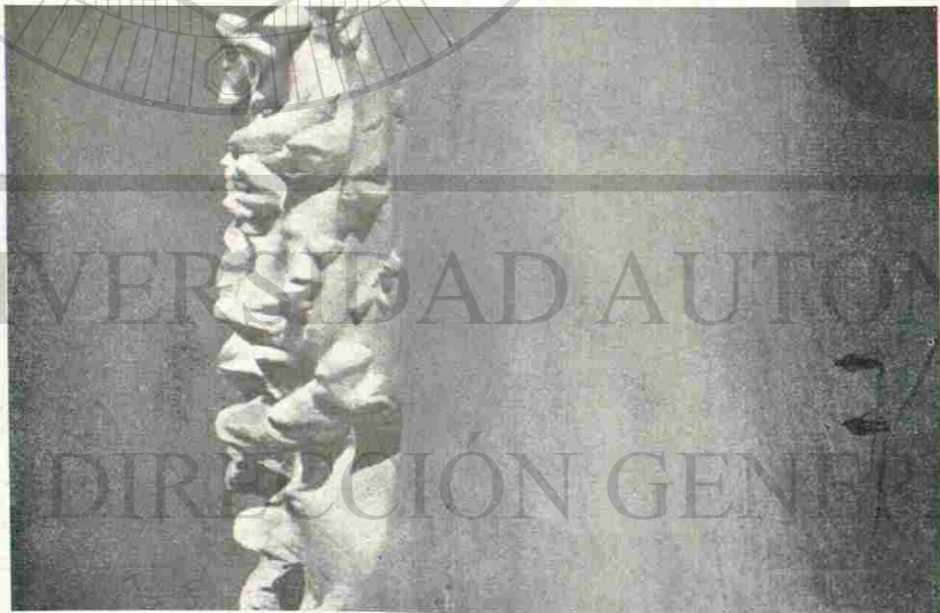
Il porto del ferro: Narvich



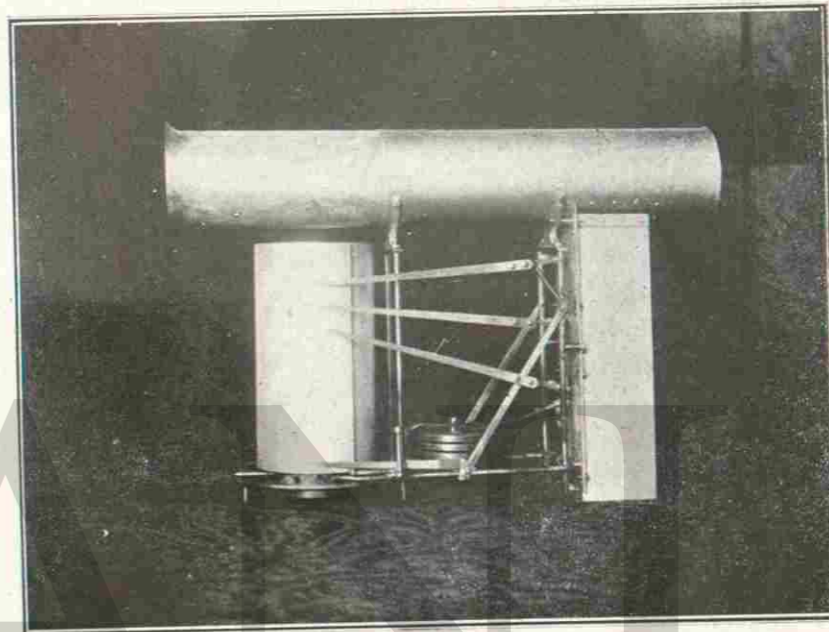
Kirckenes, al 70° parallelo con le ferriere più settentrionali del mondo



I ghiacci infittiscono nei pressi dello Spitzberg



Le prime visioni dello Spitzberg



Poco prima della partenza del *Norge* da Roma nella parte esterna della navicella venne collocato un tipo speciale di meteorografo costruito nella stazione aerologica di Vigna di Valle diretta dal Prof. F. Eredia.

L'apparecchio consente di registrare contemporaneamente la temperatura, l'umidità e la pressione dell'atmosfera.

Il suo funzionamento è riuscito ottimo da Roma a Leningrado.

Si ha fiducia che ottime registrazioni si saranno ottenute nella rimanente parte del viaggio e potremo così, attraverso tali dati, ricostruire con la massima esattezza la storia meteorologica del *Norge* durante tutto il viaggio.

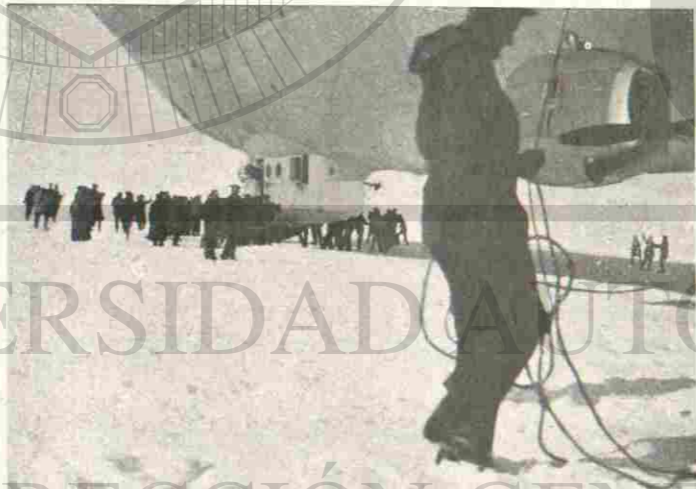
Le prime osservazioni meteorologiche sul Polo e sulla regione circostante saranno in tal modo registrate da apparecchio ideato da italiani e costruito da italiani.



AL DE BIBLIOTECAS



Capo Sud, il primo lembo di terra dello Spitzberg



L'atterraggio del Norge alla King's bay

mini del destino e balzare oltre per trasformare in realtà il sogno, in verità la chimera. Per questo il distacco non ci attrista, e mentre tu svanisci al nostro sguardo, degradando in una linea frangiflutti contorta come una biscia che il flutto perenne cancella, noi ci tuffiamo in questa luce che non tramonterà più, per noi; trasmigriamo in un altro mondo, in una specie di limbo sidereo che non ha più nulla di comune con te, perchè regolato da leggi che tu ignori, pieno di misteriosi fascino a te sconosciuti.

Addio Europa! tutta la tua veneranda maestà, i tuoi cento secoli che impiegasti a dettarti una civiltà che non ti salva dalle brutture, le bellezze che non sanno impedire gli orrori, i fasti che non sanno nascondere le miserie, annegano là, in quello sgorbio senza connotati che solo l'immensa pietà dell'Oceano generoso, copre di un sudario di spuma, mentre milioni di gabbiani, simili a stridule prefiche, piangono la tua eterna immutabile pena.

Noi andiamo verso la luce.

Perduta di vista l'Europa e poco dopo anche i nugoli di gabbiani che rappresentavano qualche cosa di vivo, come un collegamento tra noi e il continente, entrati nel mare di Barents, i soli contatti col mondo, rimangono oramai quelli del Marconi che continua ininterrottamente a domandare e ricevere le indicazioni meteorologiche dalle stazioni Russe, Norvegesi e dallo stesso Spitzberg.

La navigazione procede sul velluto. Ci domandiamo se questo è il mare misterioso e procelloso delle leggende: povero mare al quale il genio e l'ardimento italico fa l'orribile beffa di sorpassarlo dalle vie del cielo, infischandosi delle sue furie e dei suoi ghiacci mobili.

Chè altri motori romberanno certamente in seguito sulle sue solitudini, ma è un motore italiano quello che rompe il suo primo silenzio.

A mano a mano che avanziamo, il cielo s'infittisce di nuvole, ma il vento si mantiene quasi costante. La visibilità è sempre buona. La temperatura interna è di soli sette gradi sottozero: un miracolo.

Verso le 21 incontriamo il primo iceberg. È un immenso blocco di cristallo, frastagliato, ricco di cuspidi nevose, di un effetto fantastico. Scivola lentamente alla deriva, suscitando at-

torno a sè onde dirompenti candide di spume. Tratto tratto tra una nuvola e l'altra, filtra una luce rossa d'aurora che lo percuote con pennellate sanguigne. Sembra allora un grande rubino incastonato in uno smeraldo gigantesco.

Ma lo spettacolo è di breve durata. Una fitta cortina di nebbia sta venendoci incontro e in un attimo seppellisce tutto. La terribile, la temuta nebbia è ancora contro di noi. Nobile ordina alla radio di intensificare i contatti con le stazioni radio-telegrafiche perchè non debba ripetersi l'inconveniente lamentato nel volo Oslo-Leningrado e sorveglia intanto costantemente la rotta. Passiamo quasi un'ora nel caos, mentre la temperatura si abbassa rapidamente fino a dodici gradi. Ma non era che un falso allarme, una specie di spauracchio agitato innanzi a noi per un estremo tentativo di intimidamento. Verso mezzanotte, il sole riesce a fugare le nuvole attorno a sè ed esplose nel cielo, in mezzo ad un trionfo di cirri sanguigni. Contemporaneamente sulla nostra sinistra, di sopra l'ovattosa cortina cinerea, si profila una teoria di cono vulcanici, quasi tutti della stessa altezza, candidi di neve. Sono i monti dell'Isola degli Orsi che avremmo tanto volentieri vista nel suo intero sviluppo col desiderio del navigante per la terra sconosciuta, ma il mistero l'avvolge e quando di lì a poco come per un prodigio, dinanzi al Norge il mare si rifà polito come uno specchio, alle nostre spalle, l'isola continua a rimanere avvolta nella sua impenetrabile cortina. Per fortuna nuovi e più attraenti spettacoli richiamano ora la nostra attenzione delusa: il mare sotto di noi è letteralmente coperto di iceberg. Sono cubi, lastroni, piramidi che si urtano, si schiantano, s'accavallano come titani favolosi in battaglia. Onde immani corrono all'assalto verso questo paesaggio mobile, lo aggrediscono con rabbia felina, lo sbavano di spume in un perpetuo giuoco alternato, mentre il sole vi si specchia e moltiplica, e i suoi raggi vi si rifrangono, producendo effetti di cascate fiabesche di opali, di rubini di tutte le pietre preziose dell'universo. E per due ore tutta la nostra attenzione è tesa verso questo spettacolo nuovo e grandioso che ha dell'irreale. Poi la scena cambia ancora: è la notte dei prodigi, questa. Lippi che è al timone, con occhio marino che non falla, annunzia terra di prora. Si fruga invano sullo sfondo del cielo verde metallico e passano varii minuti prima che il nostro occhio riesca

a percepire le linee appena evanescenti di picchi nevosi sospesi nell'aria.

La scoperta fa su di noi l'effetto dell'assenzio. E un'ebbrezza generale, mal contenuta dagli stessi norvegesi, non facilmente proclivi all'entusiasmo.

Siamo dunque allo Spitzberg, al terribile, al favoloso Spitzberg! Sono ben i primi monti del Sud Kap che ci si parano davanti.

Da questo momento il nostro volo, par che risenta del nostro entusiasmo. Il Norge aumenta di velocità, sfonda come un bolide alcuni nuvoloni carichi di neve che percuote l'involucro come una pioggia di aghi, ritorna alla luce, sferza il vento che pare voglia contrastarci la marcia con un repentino aumento di raffiche, e s'avvicina fulmineamente verso la conquista: l'ultima tappa, la vigilia del luminoso domani.

Si giunge addosso al dirupo massiccio, in un baleno, senza accorgercene. I monti si snodano tangenti alla nostra rotta: son vette altissime, come il nostro Appennino, ma più affilate, con tagli duri a strapiombo, in fittissima successione e collegati da enormi ghiacciai, scendenti fino all'orlo del mare tempestoso, cui oppongono muraglie ciclopiche.

L'urlo dei flutti cozzanti inutilmente contro la barriera granitica, giunge fino a noi, ma per poco, perchè il mare, subito dopo la punta meridionale dell'isola, diventa tutto una lastra compatta di vetro, che fascia la terra, l'aggira, si insinua nei seni e negli anfratti. Par che un'intelligenza presieda qui all'eterna lotta tra la terra e l'Oceano. All'inermità dell'attacco a colpi di maglio, l'Oceano cambia metodo, cercando con l'anello ferreo del ghiaccio di soffocare l'avversario nella stretta.

Si procede sopra questo paesaggio orrido e magnifico ad un tempo, per due ore, riconoscendo successivamente Capo Lanest e Capo Linne ed il Fiord del Ghiaccio, così chiamato perchè il mare ivi non disgela mai, e tagliata l'isoletta del Principe Carlo ci si apre di fronte la Baia del Re.

Sono le 5,30.

Abbiamo percorso in dodici ore 1400 chilometri di Oceano, senza avvistare una vela, senza incontrare nè in cielo nè in mare essere vivente.

In questo momento, mentre Nobile prova il dirigibile per la manovra di atterraggio, s'accorge che si è alquanto appesan-

tito. Dubitando che a cagione della neve si fossero formate incrostazioni sulla parte superiore all'involucro, ordina senz'altro ad Alessandrini e Bellocchio di uscire per un'ispezione.

Un certo stupore s'era disegnato perfino nel volto dei Norvegesi, a sentire quell'ordine inconsueto, a vedere i due uomini, che senza batter ciglio, si sono senz'altro avviati verso poppa, hanno aperto il finestrino di tela e sono saliti con la sola guida del filo di ferro che corre lungo il dorso dell'aeronave, al disopra del pallone. Si è visto qualcuno avvicinarsi istintivamente al portellino della navicella, quasi aspettandosi di veder precipitare da un momento all'altro dal cielo i due attrezzatori. Invece dopo qualche minuto soltanto, essi sono rientrati dall'apertura opposta, e cioè di prora, riferendo a Nobile che salvo nelle giunture e presso l'innesto dei cavi, l'involucro era libero di incrostazioni. Esilissime e di nessun conto anche quelle alle giunture.

L'apertura della King's Bay, intanto, si delineava con maggior precisione di dettagli, con l'ampio semicerchio inciso dall'azzurro delle acque sulla breve pianura nevosa, dominata dall'anfiteatro pauroso dei monti dalle vette frastagliate bizzarramente. Scorgiamo anzitutto l'*Heimdal*, la piccola nave Norvegese da guerra che ha portato fin quassù gli uomini per la manovra. Appena ci scorge lancia all'aria l'assordante grido della sirena che nel gelido silenzio si spande in mille fischi rimbalzanti dalle montagne di ghiaccio. Subito dopo scorgiamo l'hangar rudimentale che deve ospitare il Norge, e attorno all'hangar, frotte di uomini che agitano cappelli, e gridano urrà! con la più bella voce e col più bell'accento italiano!

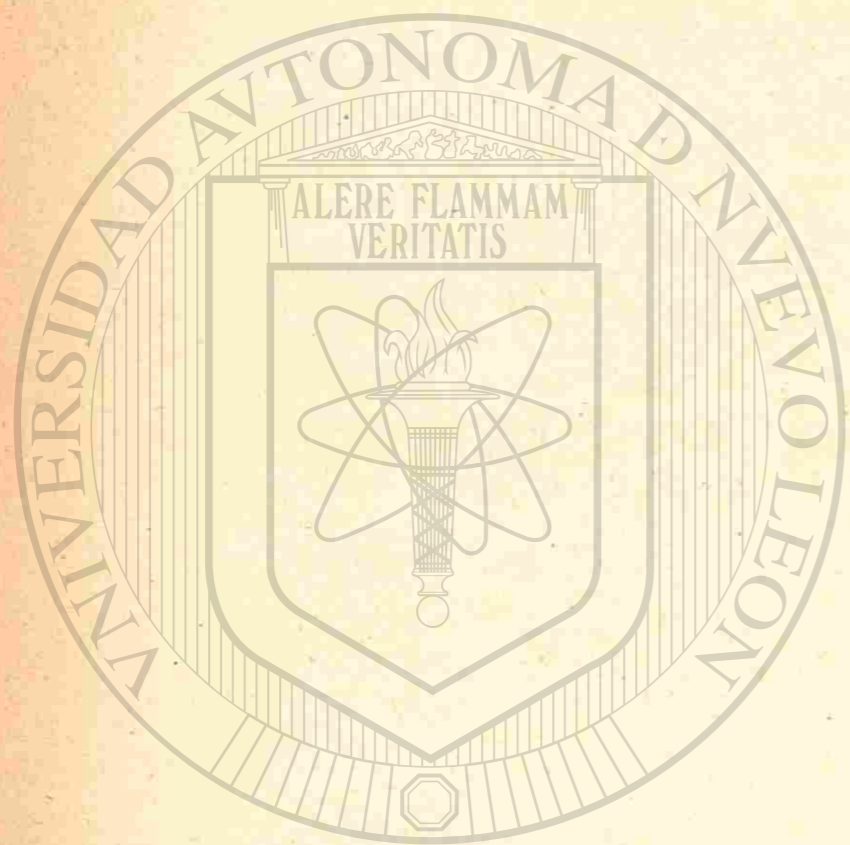
Punta Mitra, proprio all'ingresso dell'insenatura, ci manda un colpo brusco di vento che ci costringe a ricominciare la manovra di atterraggio. Un'enorme balena sfilava sotto di noi come un siluro. Una fumata ci indica il punto dell'atterraggio che già avevamo scorto nell'ampia freccia disegnata sulla neve. Sulla nostra sinistra, si affacciano una dozzina di piccole cassette di legno e alcuni capannoni, alloggio forse dei minatori.

Rimessa la prora sull'hangar, gettiamo il cavo agli uomini impazienti che lo afferrano tenacemente ed alle sei e mezzo, accolti da un formidabile applauso, tocchiamo terra.

Un senso di liberazione deve in questo momento sollevare il cuore di Nobile. I settemila seicento chilometri in linea d'aria tra Roma e King's Bay sono stati coperti e diciamo ancora una

volta, senza un'avaria, senza un inconveniente. Questa tappa, forse per l'acre senso dell'ignoto, ritenuta la più pericolosa, è quella invece che ha dato minori preoccupazioni, quella che è trascorsa più piatta e scevra di forti emozioni.

L'arrivo allo Spitzberg segna ora veramente il principio del salto formidabile nel buio. Come questi italiani vi si apprestino, è forse il mistero che non sarà mai svelato, che non fu mai tradito nemmeno per un fuggevole attimo, nè da una nube passeggera affiorante nel loro volto, nè da una parola di trepidazione sfuggita dalle loro labbra.

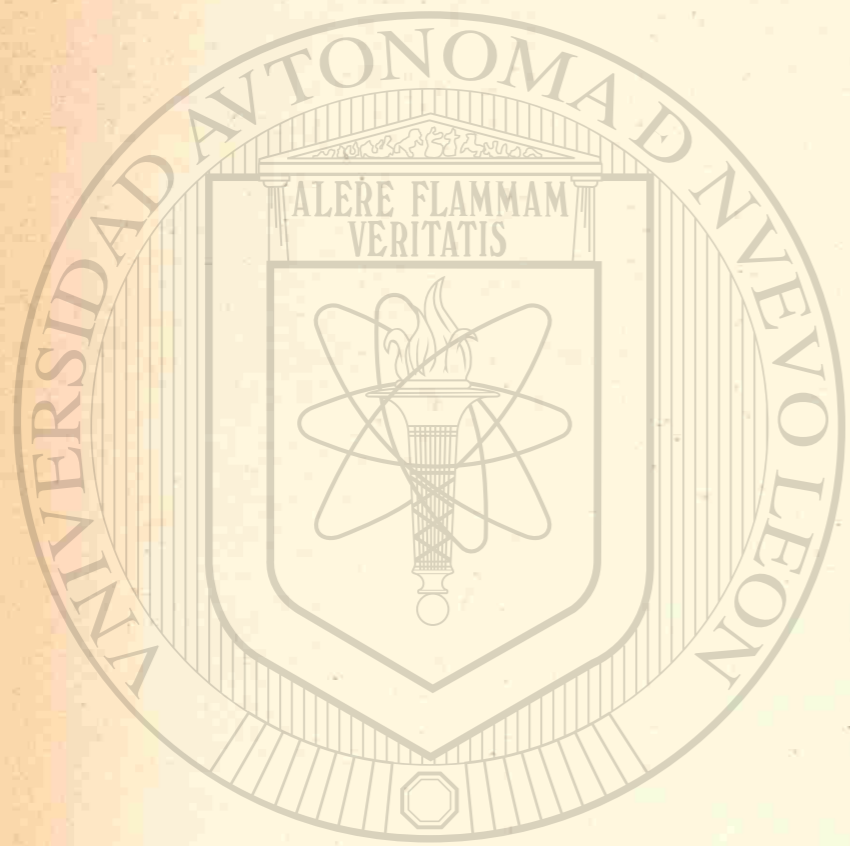


U A N L L
L'ULTIMO VOLO

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

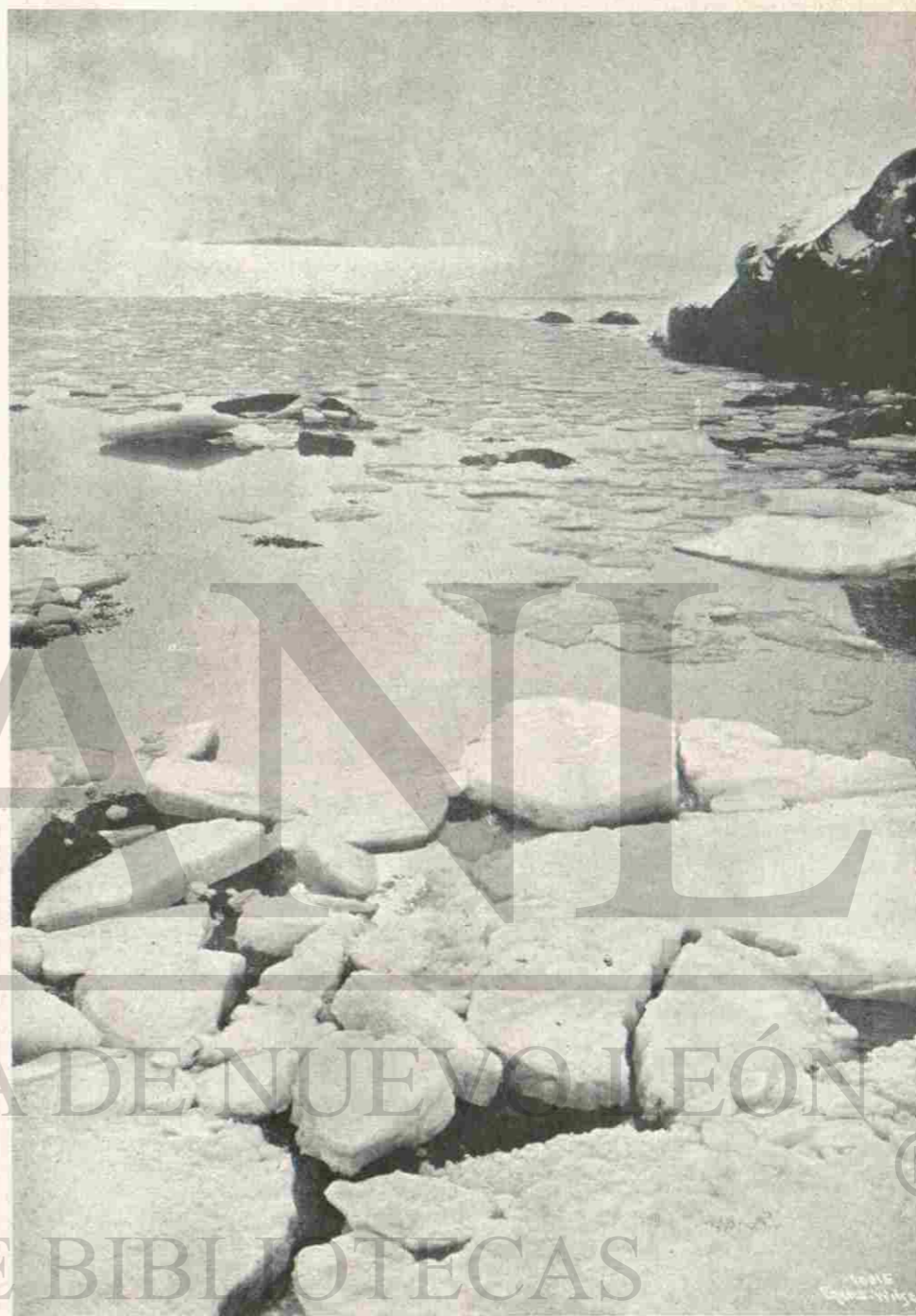
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



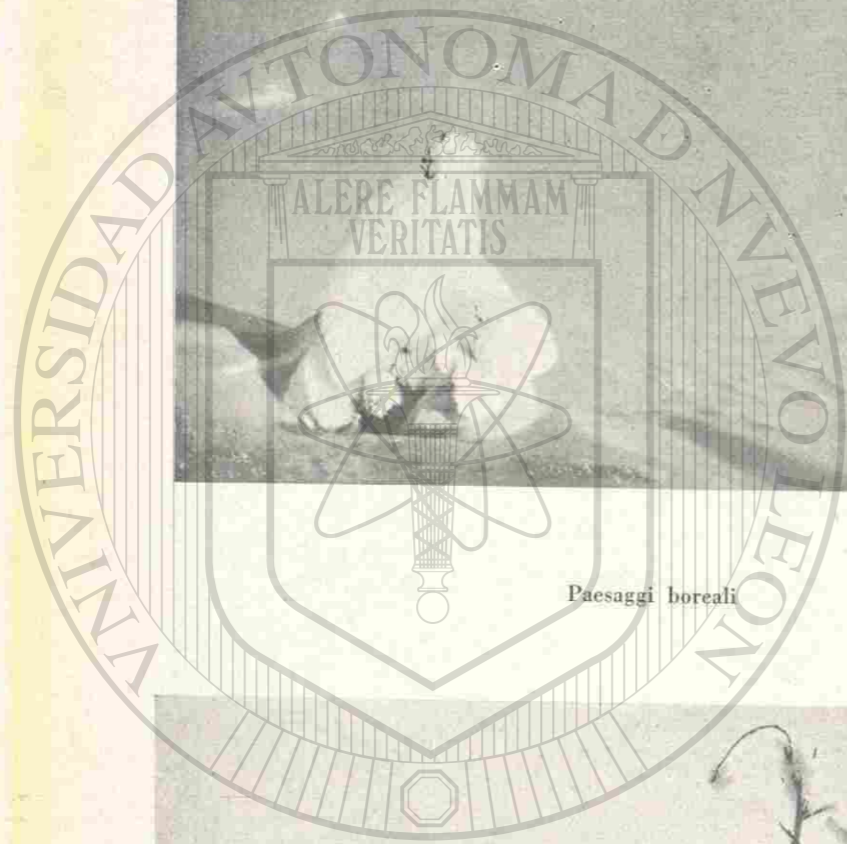
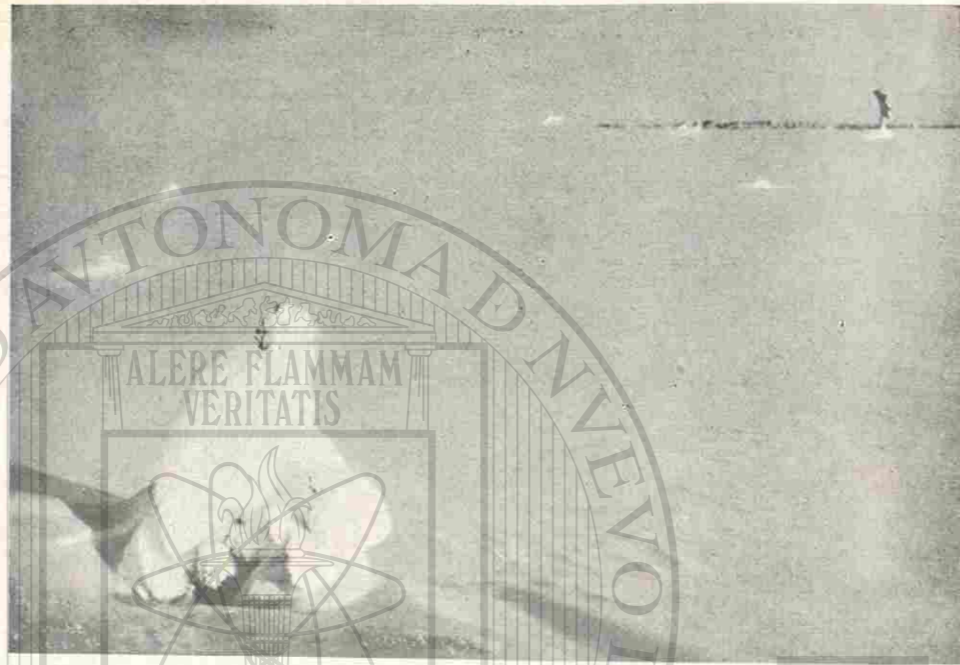


UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



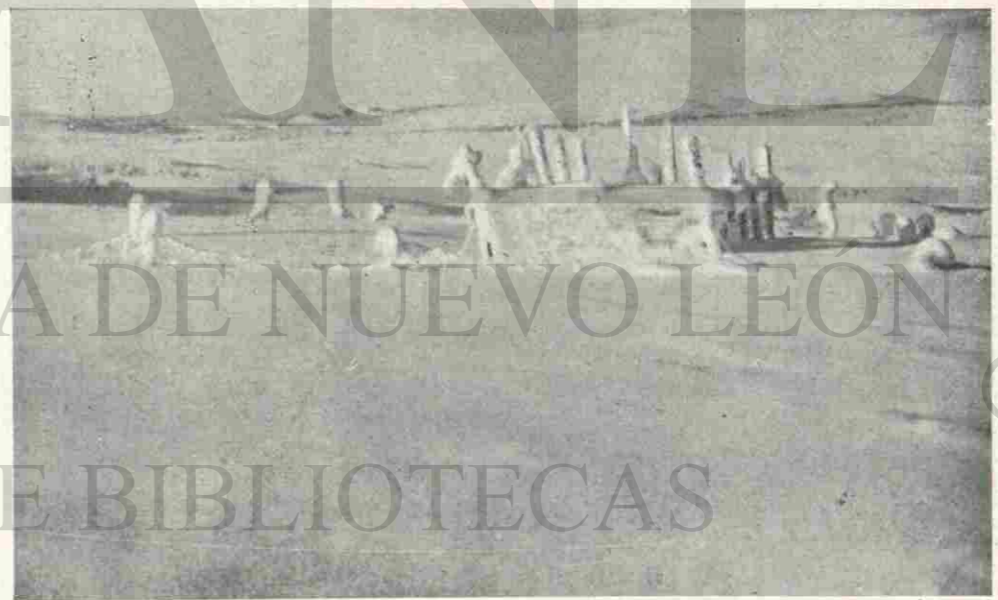
Il mare gelato attorno allo Spitzberg



Paesaggi boreali



Paesaggi boreali



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS





L'incontro dei primi icebergs



Il mare gelato visto dal Norge

L'ultimo volo.

Come il solito, anche qui alla King's bay, subito dopo l'arrivo, gli uomini di Amundsen sono scomparsi, per non farsi rivedere che alla partenza, mentre nell'hangar angusto, ove ci si rigira appena, ferve un lavoro intenso, febbrile, e, approfittando dell'illusione della notte senza tenebre, ininterrotto.

Per fortuna Nobile può disporre qui di altri dieci operai italiani e di alcuni Ufficiali fatti venire espressamente da Ciampino, per accelerare i lavori di apprestamento, altrimenti!... E mentre i suoi compagni di volo dormono o si indulgiano beati nelle camere comode e riscaldate, egli si prepara all'ultima fatica, in giornate interminabili di lavoro spossante, all'aperto, sotto i venti gelidi, in una temperatura che oscilla tra i dieci e i dodici gradi sotto zero.

Tutto deve passare innanzi ai suoi occhi, ogni oggetto che sale o discende dalla navicella, ogni lavoro, ogni provvidenza, qualsiasi più piccola operazione (1). Un motore, nei pressi di

(1) Un ufficiale tedesco, istruttore di aeronautica negli Stati Uniti, parlando del viaggio del Norge a giornalisti americani, rilevava come Nobile non avesse preveduto il bombardamento di ghiaccioli, ch'era invece da aspettarsi e che è mancato poco non producesse un disastro irreparabile.

Questa osservazione è stata riprodotta integralmente da alcuni giornali italiani senza commento, mentre Nobile si trovava bloccato dai ghiacci a Nome e non è senza meraviglia ch'io non ho visto alcuna rettifica da parte dell'aeronautica italiana, specialmente del personale di Ciampino il quale sapeva perfettamente che Nobile l'aveva così ben preveduto l'inconveniente, che in direzione delle eliche, per larghissimo tratto, aveva fatto applicare sull'involucro il rinforzo di una triplice tela gommata.

Ricordo perfettamente che nella conferenza tenuta da lui a Leningrado alla Associazione degli ingegneri si intrattene con particolare riferimento su l'ipotesi lamentata e spiegò come vi avesse provveduto, cioè con quanto di meglio poteva provvedersi.

Se le precauzioni non riuscirono del tutto ad evitare avarie è il caso di ri-

Vadsö ha bruciato la bronzina: lo si sbarca e si sostituisce subito con quello che la sua previggenza aveva fatto trovar pronto alla King's bay. S'alleggerisce il Norge, sbarcando tutto quello ch'egli non ritiene strettamente necessario all'ultimo volo, anche se del peso di pochi grammi. Delle due sedie piegabili di vimini di che è composto tutto il *comfort* di bordo, ne lascia una sola: cinque chilogrammi di benzina di più. Tutti gli indumenti dell'equipaggio, via. Basterà il vestito polare che hanno addosso, per arrivare... in Italia. Anche i paracadute sono ridotti... a uno. Poi si verifica tutto, tutto: dai giunti alle tele, dai tubi ai rubinetti della benzina, ai tiranti delle valvole dei gas. Ed è sempre Nobile in persona che controlla e che prova. È lui stesso che vuol vedere e riveder tutto. Non vuole sorprese. Il successo o l'insuccesso possono dipendere magari dal movimento di una ruotina, magari dalla perdita di un rubinetto o di una valvola. Intanto si procede all'imbarco e al lavaggio dei gas. Anche questi egli li ha voluti italiani per esser tranquillo: li ha fatti spedire fin quassù e furono difatti riscontrati purissimi.

Ultimata la revisione dell'interno e la selezione del materiale ch'era già a bordo, fa iniziare l'imbarco di ciò che Amundsen aveva fatto preparare. Ed anche qui egli procede a tagli feroci. Sono gli istrumenti della salvezza, secondo Amundsen: scky, racchette, battelli di tela, slitte ecc. sono un ingombro pericoloso, li definisce Nobile. Gli è che i due uomini partono da due concezioni diverse dell'impresa. Amundsen crede che in caso di forzato atterraggio gli uomini possano trovare la salvezza in questi arnesi. Nobile invece ha la convinzione che all'infuori del dirigibile, non vi può essere salvezza per nessuno. Poichè, ove sciaguratamente quello che Amundsen in dannata ipotesi ammette, dovesse verificarsi, non sarebbe certo con gli scky e con le slitte trainate a braccia che i superstiti potrebbero superare le migliaia di chilometri necessarie a guadagnar la terra.

— O si arriva col dirigibile o.... non si arriverà più — ho inteso ripetere con fredda convinzione mille volte da Nobile.

Fra non molte ore sapremo chi dei due aveva ragione.

Ultimato l'imbarco dei materiali, in modo di avere un cal-

cordare che l'uomo contro la pioggia non ha saputo opporre che l'ombrello, il quale non sempre è sufficiente a contenere l'acquazzone. Non per questo si porta dietro il tetto della casa nè Nobile poteva foderare d'acciaio l'involucro.

colo preciso del peso, Nobile fa procedere al carico della benzina.

La benzina, significava per lui la riuscita, qualunque cosa avvenisse: neve, uragani, nebbie, tutte le eventualità peggiori. Pur che vi fosse benzina a sufficienza egli poteva ridersene e aspettare tranquillamente che il cattivo tempo si stancasse.

Ne colma i serbatoi, ne fa riempire delle piccole latte che distribuisce come zavorra lungo la trave, in luogo dei sacchetti di sabbia; sostituisce con la benzina anche la zavorra liquida, finchè riesce insomma a superare quei settemila chilogrammi, quantità minima da lui vagheggiata, per la tranquillità del percorso, previsto in quelle tali sessanta ore che, diceva ridendo qualche volta, è più probabile diventino 120 che 59.

Si procede quindi alla pesata, e alla sera del 10 il dirigibile è finalmente pronto, a spiccare il volo.

Alla febbre che ardeva nei suoi occhi durante i preparativi, succede ora in lui una calma stupefacente. Il suo volto ombreggiato fino allora da interiori preoccupazioni, acquista una serenità piena di dolcezza quasi ieratica. La sua voce ha cambiato tono. Non è più la voce secca dai comandi imperiosi che non ammettono replica. È una voce paterna per i suoi uomini, per coloro che dovranno condividere con lui il martirio e la gloria dell'ultimo volo. E come le osservazioni meteorologiche scrupolosamente compiute dal fratello Amedeo (1) sconsigliano di partire a quell'ora, così egli vuole che tutto l'equipaggio vada a riposare. Quanto a lui, nemmeno le preghiere del fratello riescono ad indurlo ad abbandonare l'hangar. Vuol essere pronto a cogliere il primo attimo di sosta nel vento, per far uscire il dirigibile dall'hangar, è quindi necessario che egli resti lì.

E rimasto solo, nella cabina di comando, egli si infila nel sacco a pelo, vi infila a sua volta Titina e si sdraia sul ponte.

Sono le cinque del mattino.

L'hangar si è fatto deserto. Il silenzio scende sulla vasta distesa di neve faticante lo sguardo pei riflessi gialli del sole iterico. L'anfiteatro di picchi aspri e di ghiacciai azzurrini,

(1) Amedeo Nobile, fratello minore di Umberto, direttore dell'Osservatorio meteorologico di Bari, era stato inviato allo Spitzberg a precisare l'organizzazione meteorologica e i presagi, per la partenza del Norge da King's bay per l'ultimo grande volo.

par che cinga come una fascia di protezione il dirigibile sacro all'ardimento umano, che dall'hangar scoperto, protende al cielo il suo dorso lucente.

L'eroe di domani è solo; solo in conspetto della sua coscienza.

Attraverso le palpebre chiuse negate al sonno, sente egli lo sguardo di tutto il mondo fissato su di lui in ansiosa aspettazione? Egli ha contratto col mondo un debito spaventoso e ora il mondo lo incalza verso l'ultima mèta, senza pietà, con la ferocia e la voluttà con cui le folle nel Circo, incitavano il gladiatore verso la belva.

Il mondo non vuol esser deluso. Ama gli spettacoli di forza, le audacie sovrumane, gli eroismi che hanno per posta la vita. Sembra ch'esso trepidi per i suoi eroi, ma non è che l'ansia della conclusione, il bisogno dello scioglimento del dramma, il finale dello spettacolo, che lo appassiona. La sua pietà è una finzione inconscia. Accanto alla corona di lauro preparata per cingere il capo all'eroe fortunato, esso ha sempre pronta una pietra tombale per seppellirvi insieme l'eroe sfortunato e la sua mancata emozione.

E se Nobile girasse lo sguardo per sottrarsi al diluvio di pupille che feriscono la sua e dolorano il suo cranio, innanzi a lui s'ergerebbe l'ombra severa della Patria.

Egli sa di avere impegnato nella sua partita, l'onore d'Italia. Egli sa di aver lanciato il suo paese in un'avventura troppo grande per essere contenuta in un'anima sola, s'essa non è anima d'eroe. E nel momento della prova suprema egli non può non sentire tutta la tremenda responsabilità che si è assunta; egli non può non sapere che oggi per il mondo egli è l'Italia; è l'Italia che dopo quattro secoli d'inutili cimenti di genti d'ogni stirpe, ultima giunta nell'arengo con giovanile baldanza si è fatta innanzi e dice: io vincerò il mistero debellando la natura e il destino; io maestra di luce andrò oltre il segno vietato perchè sull'uomo non continui a pesare l'oscurità dell'ignoto.

Egli avrà a bordo altre genti di altre regioni, ma chi son essi per la storia, se non dei fortunati passeggeri cui toccò ventura di accodarsi a un condottiero? Non essi recano nella mano che non trema l'ineccepibile face che dissiperà le tenebre, ma è l'Italia, l'Italia nuova che ne ha commesso il peso al figlio prediletto!

Ah! occorre un'anima molto salda, nervi temprati, muscoli da gigante per guardare in faccia una realtà così spaventosa senza tremare!

Ed egli oserà! Eroe a freddo, consapevole, i suoi occhi neri e lucidi di febbre, destinati a scrutare il mistero, destinati a vedere per primi ciò che creatura vivente ancora non vide, non s'abbasseranno dinanzi a quelli curiosi e beffardi del mondo intero, a quelli fermi e ansiosi della Patria. Egli oserà l'inosabile ma... a patto che ora, quei suoi occhi non vengano attratti da un punto lontano lontano, da una cameretta modesta, ove una donna che da settimane non conosce il sonno, s'attarda come un fantasma presso un lattuccio candido e dopo una breve esitazione, abbraccia una tenera bimba, la solleva e l'induce sonnolenta in un recesso ove arde perenne un lumicino sotto un'immagine sacra.

— Iddio ascolta la preghiera dell'innocente, figlia mia, pregalo, pregalo per tuo padre, pregalo tanto! —

E madre e figlia cadono in ginocchio abbracciate, singhiozzando e pregando.

Ah no! bisogna che Nobile non la veda, quella scena, in questo momento!...

Alle sei precise il fratello Amedeo che ha vegliato nel suo osservatorio, sale nella navicella. Nobile dorme di un sonno così profondo (e ne aveva ben donde!) che fu una vera fatica il destarlo. La notizia era confortevole. Il vento era quasi caduto del tutto e girava a Sud, quindi favorevole alla rotta. Nobile non indugia un attimo. Balza dal suo giaciglio e ordina che sia subito svegliata la gente per la manovra, e avvertito Amundsen che alle sette e mezzo, il dirigibile si staccherà dal suolo. E la sua impazienza è tale ch'egli non attende nemmeno tutta la gente ma dà mano egli stesso ai primi che si presentano, per portar fuori dall'hangar il dirigibile.

La temperatura è ancora bassa, tocca quasi i quattordici gradi sotto zero, quindi si ha una discreta forza ascensionale. Ma a patto che si parta subito. Il sole che si alza rapidamente, sembra animato di troppa buona volontà ora che non lo si desidera, e Nobile lo guarda con una certa preoccupazione. Il carico è basato su quella forza ascensionale e sarebbe un vero malanno dovesse diminuire a cagione del calore. Ma alle sette

ancora nessuno dei passeggeri del Norge si fa vivo. Nobile in via il maresciallo Lippi da Amundsen a rinnovargli la preghiera di sollecitarsi all'imbarco, ed a prospettargli i pericoli di un ritardo. Vengono le otto, si arriva alle nove e giunge all'hangar notizia che i norvegesi si apprestano tranquillamente a far colazione....

Nobile è costretto a scaricare duecento litri di benzina. Vediamo nel suo volto, che lotta per non irritarsi, il dolore della rinuncia, aggravato poco appresso da un'altra dolorosa amputazione. Il dirigibile continuando ad appesantirsi con l'elevarsi della temperatura che è salita a otto gradi sotto zero, lo costringe a sacrificare il maresciallo Lippi e poco dopo anche l'attrezzatore Bellocchi. Ai due designati, pare di aver capito male. Si guardano smarriti come se una sciagura improvvisa avesse loro impietrito il cuore e gelata la favella. Ma presto si rendono conto della verità se non della crudele necessità che costringe Nobile, nell'imminenza della spaventosa battaglia, a privarsi di due elementi preziosi.

Alle nove e mezzo, quando una nuova vittima è andata a raggiungere le precedenti, e questa volta è il nipote stesso di Amundsen che deve scendere dalla navicella, Amundsen ed Ellswort seguiti dai loro compagni finalmente si presentano, col volto sorridente e beato di gente che ha ben mangiato e meglio bevuto....

Nobile, è semplicemente trasfigurato. Una letizia interiore illumina ora i suoi occhi che pare che sorridano. Egli non pare l'uomo che tra qualche ora avrà tagliato ogni vincolo umano per entrar nel mistero, non sembra l'uomo cui è commessa la vita e il destino delle quindici persone che a lui si sono affidate!

Calmissimo, sereno, egli attende a' piè della navicella che tutti sian saliti a bordo. Si volge quindi al fratello che gli è a fianco e lo abbraccia teneramente; abbraccia poi i suoi ufficiali e chiamandoli ad uno ad uno per nome, vuole abbracciare anche tutti i suoi operai.

— Titina? — domanda ad Alessandrini che sporge il capo dal portello.

— È a bordo.

Volge ancora uno sguardo alla sua creatura di tela, uno sguardo dolce come per propiziarsela, fissa suo fratello facendo

un cenno di addio con la mano e spicca un salto per guadagnar la navicella.

Appena vi ha posto il piede grida con energia:

— Via! —

Quel momento non può ridirsi. Forse la musica sola potrebbe darne un'idea. Il cuore scoppiava.

Appena lasciato, il Norge ha spiccato come un salto: lateralmente, ed ha orientato la prora al Nord, da sè.

Nobile è sempre affacciato alla lunetta prodiera e sorridente saluta, saluta....

Attorno all'hangar è un silenzio opprimente. Forse nemmeno si respira. La vita pare tutta concentrata negli occhi che non riescono a staccarsi dal Norge, come afferrati dai vortici delle eliche. Ma dura un attimo, poi un urlo, come un ruggito di gioia e di spasimo insieme, incrina il silenzio penoso, si spezza in mille echi, nell'immensa solitudine ovattata:

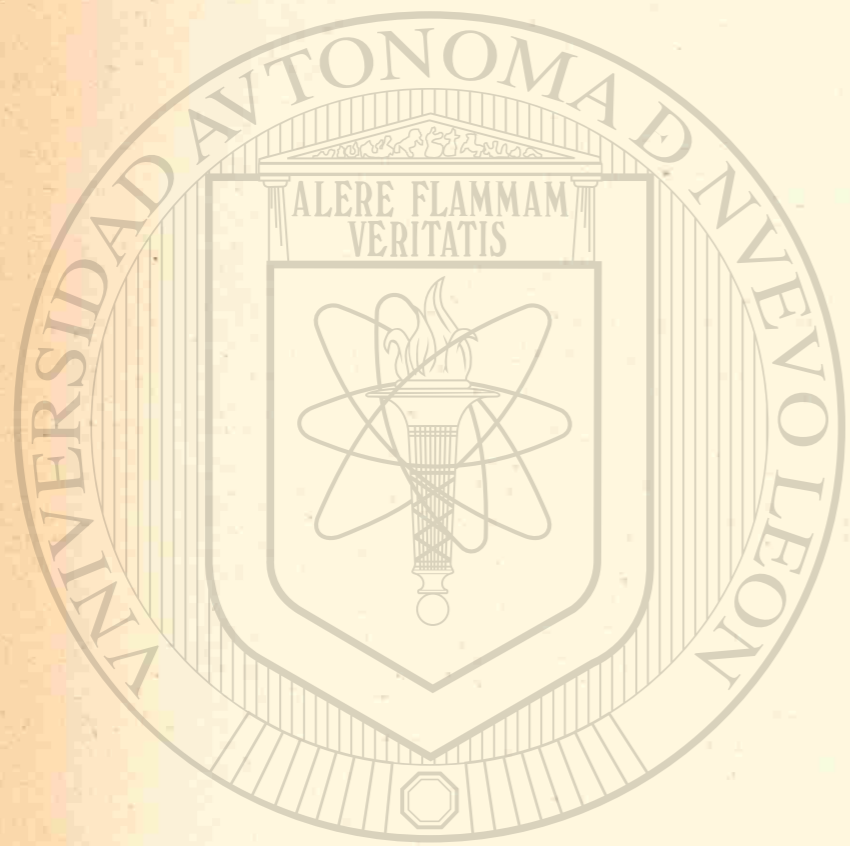
— Evviva l'Italia!

— Viva.... Viva! — ripetono gli echi.

E la voce rimane nella strozza, soffocata forse da un singhiozzo, mentre il Norge impicciolendo, entrava a poco a poco nella nebbia, nel mistero, nel nulla!....

Sono le dieci e quattro minuti.

O anima implacata di Italo Querini, è giunta anche l'ora della tua pace! Tra poche ore, mano pietosa di fratello, sulle tue ossa insepolti, lascerà cadere dal cielo un drappo sacro, la bandiera che ti invia la Patria non immemore, l'ambito sudario di ogni eroe.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



Il traino di una slitta per mezzo dei cani
alla King's bay, visto dal cielo





Visita notturna all'hangar di King's bay



L'ultima visione del Norge
prima di sparire nella nebbia polare

ORE D'ANSIA E DI DELIRIO

JUANIL

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS





Visita notturna all'hangar di King's bay



L'ultima visione del Norge
prima di sparire nella nebbia polare

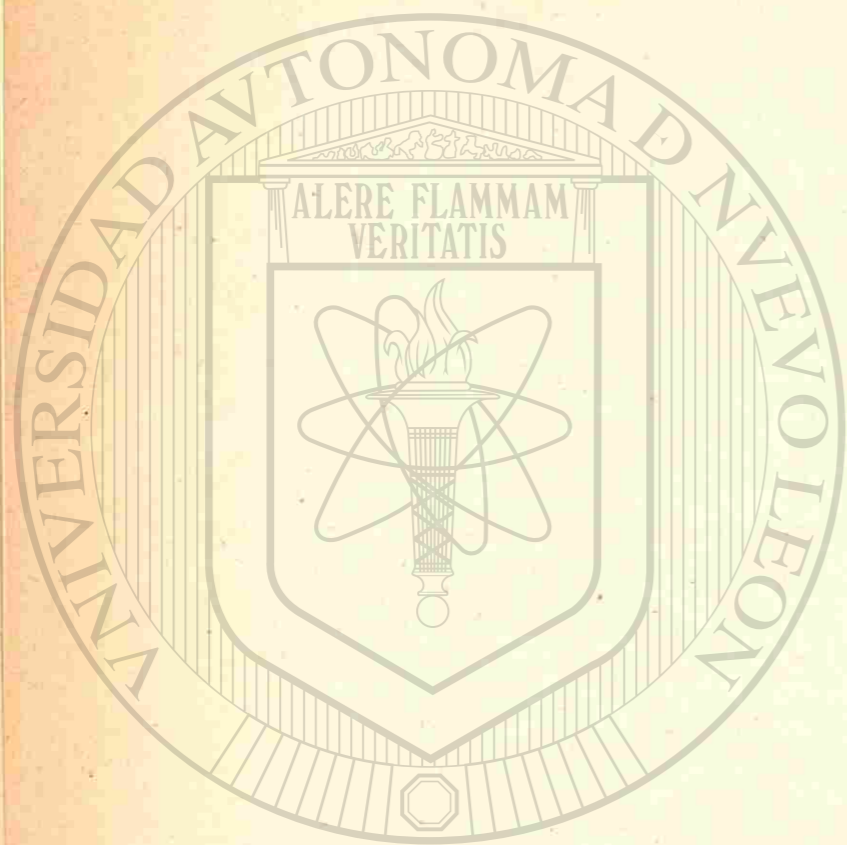
ORE D'ANSIA E DI DELIRIO

JUANIL

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS





UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Ore d'ansia e di delirio.

Vadsö, 15 Maggio.

Dal momento che il Norge ha spiccato il suo ultimo volo, pare che la nostra vita sia rimasta sospesa a una di quelle corde che ciondolavano dal suo involucro. Il nostro pensiero non riesce a staccarsi da esso. I nostri occhi lo vedono sempre e con l'immaginazione costruiamo ora per ora e cerchiamo di vivere la vita dei volatori, con l'esperienza acquisita a bordo.

Ogni telegramma che ci porta la radio, pare ancora a noi la risposta ad una domanda fatta a viva voce:

— Dove siamo?

— A 88 gradi.... a 89.... ecco, siamo a mezzo grado dal Polo.... tra poco lanceremo le bandiere....

Il primo grande avvenimento della transvolata, la conquista del Polo, andiamo ad attenderlo in casa del Governatore Lund, che vuole degnamente festeggiarlo convenendovi le autorità e le personalità del capoluogo.

All'1,30 del 12, i calici già pronti, appena la radio raccoglie la prima sillaba dell'annuncio, abbiamo brindato agli eroi, mentre la città ansiosa e insonne come noi, si copriva di bandiere ed il buon Filcksman Lund, con nobilissimo pensiero, accanto a quella norvegese, faceva issare nel suo balcone anche il tricolore.

Fu l'ultima ora di vera gioia per noi. Poi incominciò il silenzio con la cessazione dei messaggi, e l'angoscia.

All'indomani ancora uno spiraglio di luce. Da Oslo era stata trasmessa la notizia da Nome, che annunciava di aver ricevuto dal Norge la richiesta di cento uomini per l'atterraggio dell'indomani.

Dato il raggio d'azione della radio del Norge, calcolammo

che al momento della trasmissione, ore sei nostre, poteva trovarsi ad un massimo di 1200 chilometri dall'Alaska. Secondo tale ipotesi, prima della mezzanotte, avremmo dovuto ricevere la notizia dell'atterraggio.

Invece alle 22, arrivò la smentita al telegramma del mattino.

Per mia ventura io avevo per mio compagno d'esilio e d'albergo l'ottimo Capotecnico principale dell'aeronautica Rossi, che fra tutti i funzionari e gli ufficiali è forse quegli che maggiormente conosce Nobile, ma soprattutto la di lui abilità sulla quale giurava come sul Vangelo.

I miei primi timori furono dunque vinti dal suo ottimismo, dalla sua serena aspettazione.

Ma quando dopo il terzo giorno il silenzio continuava ostinato, allora neppure più la convincente parola dell'esperto, riusciva a calmare l'agitazione del mio animo. E una ad una mi si riaffacciavano al pensiero tutte le parole di Nobile, le sue ultime parole, mentre dalla casa del Governatore lo riaccompagnavo all'isoletta del pilone nel memorando giorno del commiato, e soprattutto ora mi colpiva una sua certa insistenza, perchè io fossi partito immediatamente per andarlo ad incontrare sulla via dell'Alaska.

Mi pareva ora che quello più che un invito, per il modo onde m'era rivolto, per una certa commozione che vibrava nella sua voce, fosse stata una preghiera: la preghiera di chi presuppone un pericolo e predispone il soccorso.

Riferivo i miei atroci sospetti al buon Rossi, il quale malgrado tutte le apparenze disperanti, si deve lealmente riconoscere, continuava a non condividere affatto i miei timori e continuava invece a dirmi che Nobile sarebbe arrivato e bene arrivato e non lo impressionava il silenzio, nemmeno se fosse durato ancora una settimana. Le stesse parole ripeteva a quanti, autorità e privati, in quelle ore tremende ci tempestavano di telefonate per aver notizie, per sentire il nostro parere e le nostre impressioni. Il che pertanto non riusciva a calmare che momentaneamente le mie ansie, pronto il mio spirito a ripiombare nello sconforto, appena il cervello s'ingolfava nei calcoli delle miglia, delle ore e delle probabilità.

In queste condizioni d'animo, aggravate dalle notizie che attorno all'Alaska era scoppiata una terribile bufera, io pensai

all'agitazione e all'accoramento del mio paese, ma in particolare modo all'angoscia mortale della Compagna dell'eroe.

Mi sovvenni allora di altre frasi pronunciate da Nobile circa le sue possibilità di rimanere in aria anche senza benzina per molti giorni, e pur non credendo affatto a quello che scrivevo, formulai un telegramma pieno di ottimismo e lo spedii pregando gli amici dell'« Impero » di dare ad esso molto rilievo in un'edizione straordinaria.

Ho saputo che questo telegramma, caduto come un raggio di speranza in mezzo alla generale costernazione, aveva molto contribuito a risollevar gli spiriti.

Peccato ch'esso non aveva potuto altrettanto sull'animo di chi aveva inventato la pietosa bugia!

Non m'attarderò a descrivere le ultime ventiquattr'ore di attesa. Avevo finito per schivare lo stesso Rossi, del quale ora mi irritava un ottimismo che mi pareva cinico.

E poi, poi venne il quindici, e venne la notizia, un telegramma che ci gonfiò il cuore a spezzarsi, che ci faceva ridere e piangere insieme, come certi bollettini del Comando Supremo.... No, non voglio fare confronti; ma il cuore era lo stesso, la passione la stessa, la fede nella riuscita uguale, l'orgoglio di sentirsi italiani, il medesimo.

Ci abbracciavamo, saltavamo, avremmo fatto delle capriole, se nella camera vi fosse stato spazio, tanto era il bisogno di rotolarci; sembravamo pazzi e il bello si è che ci accorgevamo del nostro ridicolo e sembravamo contenti di esserlo, e continuavamo. Ah la sublime follia di quell'attimo!

La battaglia era vinta, e quale battaglia! E l'Italia ancora una volta al primo piano sulla scena del mondo, per virtù di Nobile.

Leggiamo fremendo e sussultando le tappe della gloria: il Polo, la bandiera d'Italia che scende solenne sulla prima conquista, poi nebbie e gelo e freddo rude, tremendo, mortale. Ed eccoli nell'inesplorato. Dove sono i Gnomi custodi delle vergini porte? Passa la prora d'Italia che reca sulla fronte della navicella il Littorio! Il mistero si inabissa innanzi ad essa. Ma il mistero sono ghiacci sconvolti da titani e nebbie soffiate da demoni. Il culmine del mondo è fatto di Caos e di abisso. Occhi mortali lo frugano, lo scrutano, per la prima volta: occhi d'Italia.

Come ha retto il cuore a tanta prova?

Ed ecco l'Alaska, il porto, la mèta ultima.

La terra è lì, si vede: la salvezza è visibile. Scoppia invece l'uragano. Il vento ha buona presa sul dirigibile stremato dalla lunga fatica: lo afferra, lo stringe nelle sue spire serpigne, lo lancia lontano come per ripiombarlo nel nulla da dove è uscito.

E ancora una vittoria. L'istrumento di Nobile, dell'Italia, non s'arrende. Lotta e vince. Vince una battaglia per cominciare un'altra, la più terribile: i ghiaccioli trasformati in proiettili e, suprema ironia, le eliche create per la salvezza, trasformate in mitragliatrici, in strumenti mortali, rivolti contro lo stesso dirigibile.

L'involucro sgonfiato, appesantito dal gelo, ora si trascina con un certo stento, è impotente a sollevarsi, par che debba precipitare da un momento all'altro sui ghiacci aguzzi come stili.

Niente paura. Nobile ha previsto tutto. Gli attrezzatori italiani chiudono le falle; il suo polso, ancor fermo, dopo quattro notti insonni riconduce il dirigibile sulla rotta, e gli uomini che a lui si erano affidati, in salvo.

E siamo alla vittoria.

Chi potrà dire il momento in cui l'uomo che volle e vinse, toccò terra?

Chi potrà descrivere le 72 ore di volo, le settantadue ore senza sonno e senza riposo e il tumulto delle sensazioni, le ansie mortali, le lotte con gli elementi ieri ancora padroni incontrastati della vergine regione, oggi vinti e domati dall'ardimento del piccolo italiano?

Io vi rinuncio. La parola spetta ora all'eroe.

PARTE TERZA

== AI MARGINI DEL VOLO ==

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



Come ha retto il cuore a tanta prova?

Ed ecco l'Alaska, il porto, la mèta ultima.

La terra è lì, si vede: la salvezza è visibile. Scoppia invece l'uragano. Il vento ha buona presa sul dirigibile stremato dalla lunga fatica: lo afferra, lo stringe nelle sue spire serpigne, lo lancia lontano come per ripiombarlo nel nulla da dove è uscito.

E ancora una vittoria. L'istrumento di Nobile, dell'Italia, non s'arrende. Lotta e vince. Vince una battaglia per cominciare un'altra, la più terribile: i ghiaccioli trasformati in proiettili e, suprema ironia, le eliche create per la salvezza, trasformate in mitragliatrici, in strumenti mortali, rivolti contro lo stesso dirigibile.

L'involucro sgonfiato, appesantito dal gelo, ora si trascina con un certo stento, è impotente a sollevarsi, par che debba precipitare da un momento all'altro sui ghiacci aguzzi come stili.

Niente paura. Nobile ha previsto tutto. Gli attrezzatori italiani chiudono le falle; il suo polso, ancor fermo, dopo quattro notti insonni riconduce il dirigibile sulla rotta, e gli uomini che a lui si erano affidati, in salvo.

E siamo alla vittoria.

Chi potrà dire il momento in cui l'uomo che volle e vinse, toccò terra?

Chi potrà descrivere le 72 ore di volo, le settantadue ore senza sonno e senza riposo e il tumulto delle sensazioni, le ansie mortali, le lotte con gli elementi ieri ancora padroni incontrastati della vergine regione, oggi vinti e domati dall'ardimento del piccolo italiano?

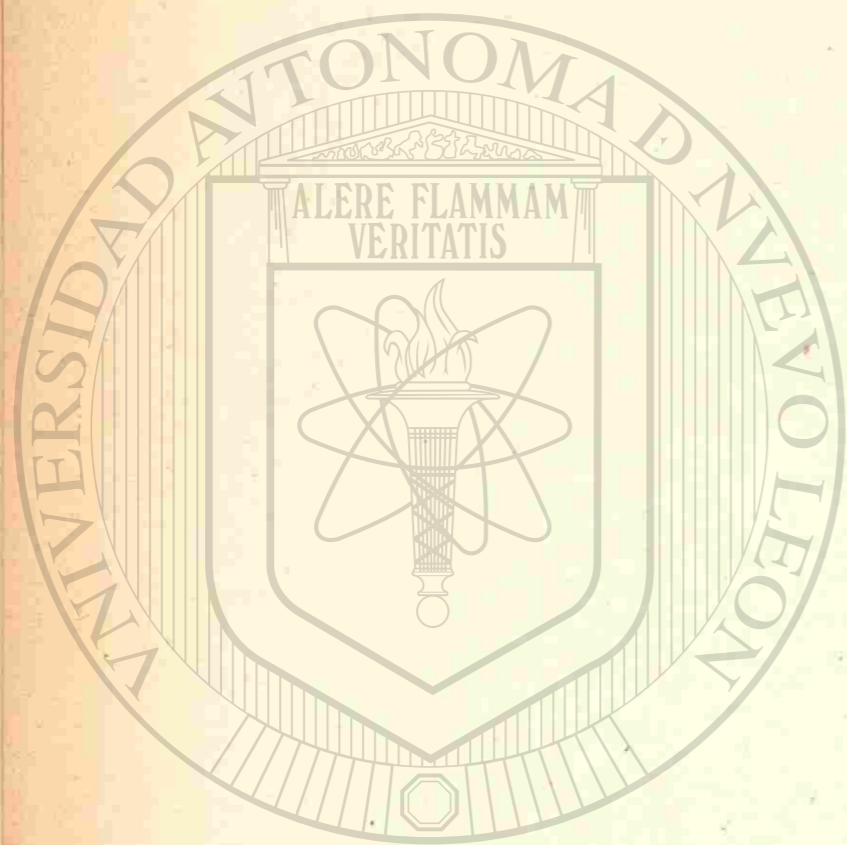
Io vi rinuncio. La parola spetta ora all'eroe.

PARTE TERZA

== AI MARGINI DEL VOLO ==

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Un popolo sano.

Helsingford, Aprile.

Helsingford è proprio una città di pietra e mattoni. L'ho vista con i miei occhi. Capisco la diffidenza: quando per un migliaio di chilometri non vi vengono incontro che stazioni di legno, fattorie di legno, paesi di legno, città di legno, sempre legno, finite per credere che Dio abbia negato a questo suolo l'argilla e la pietra. Ma ho battuto con le nocche infreddite le mura della stazione e vi assicuro che non c'è da sbagliarsi.

Fatta questa constatazione aggiungerò subito che di Helsingford, o Helsinski, come oggi si dice, avrei finito. Nel Baedeker di paesi Scandinavi potete trovar l'orario dei trams, dei teatri (di vaporini non serve perchè il fiume ed i laghi sono ancora ghiacciati), la descrizione dei Musei, delle Chiese, degli alberghi, delle passeggiate ecc. Io aggiungerò soltanto che la città è bella; dire che è pulita, è come dire che siamo in Finlandia. Dire che le vie sono ampie, spaziose, le piazze vastissime, val quanto ricordare che quel che costa meno quì è il suolo che non fa difetto, malgrado che i mille laghi ne abbiano occupato parecchio. Per questo ha l'aria di una città modernissima malgrado la sua rispettabile età.

Un particolare e poi ho finito: bella gioventù, begli uomini, bellissime donne. Tutta gente sana, florida, calma, piena di salute. È un tipo a sè che si incontra raramente. Le donne sono color latte e ciliegia. Gli occhi grandi quasi turchini con riflessi d'oro; quando ridono s'accendono di stelle. I capelli biondi esilissimi accurati, cascami di seta pettinata. Unico difetto per noi la sproporzione tra i fianchi e il bacino. Sarebbero madonne se non fossero margherite. Ma tutto non si può avere

e occorre accontentarci dall'attaccatura del collo in su. Gli uomini son meglio rifiniti.

Il ministro Paternò mi stimola a restare almeno 48 ore.

Gli dico che mi son proposto di girar la Finlandia.

Ma questa è ben la capitale.

— Per questo non è la Finlandia. — Non potei però esermi da una visita al Fascio. Il fiorentino Maggi, un italiano che ha lasciato molte penne in Russia e da trenta anni tiene ben alto il nome dell'Italia all'estero, dopo aver creato questa sezione, l'ha dotata di una sede tutta a sue spese ch'è una esposizione di mobili artistici e tappeti persiani: una magnificenza. Il ritratto del Duce spicca in una parete su uno sfondo di velluti cremisi antichi.

Sono una trentina di fascisti, pieni di entusiasmo e di fede.

Pensavo: prima all'estero gl'italiani o si vergognavano di proclamarsi tali o erano riuniti in sezioni dell'internazionale. Non avevano altra cura che quella di diffamare e odiare il proprio paese, come dei bastardi.

Gli italiani di oggi formano all'estero dei Fasci e non hanno altro esasperato desiderio che quello di amare e di far rispettare l'Italia, di saperla onorata e temuta e hanno il coraggio di proclamarlo forte e l'orgoglio di sapersi italiani.

Non so come da queste parti, ove i giornali francesi e tedeschi, per l'assenza assoluta di giornali italiani, sono riusciti ad accreditare Mussolini come un dittatore, giudichino questo fenomeno. L'amore di patria che costoro sentono così potentemente, non penseranno, spero, che si possa imporre con una legge o con la dittatura!

L'andare a legna non dispensa qui i treni dall'essere in orario perfettissimo e nemmeno i viaggiatori dall'essere onesti. Più onesti di così è l'assurdo. Immaginate un treno in cui ogni viaggiatore dalla prima alla terza classe, salendo, si tolga il soprabito o la pelliccia e l'appenda lungo il corridoio, all'apposito piuolo, si tolga le soprascarpe e le deponga al suolo, sotto la pelliccia, il cappello sopra, se ne vada poi a sedere nel suo scompartimento, vi resti comodamente lungo tutto il percorso, anche per due giorni, e riuscendo nel corridoio ritrovi al suo posto la pelliccia, ed il resto! Un treno in ogni scompartimento

del quale, dalla prima alla terza classe, l'amministrazione delle Ferrovie deponga una magnifica bottiglia di cristallo e due bicchieri e rimangan sempre lì, nessuno se ne impadronisca, nessuno li mandi in pezzi per vandalismo. Un treno nel quale, dai gabinetti di ogni classe, nessuno si porti via la spazzola per gli abiti e quella per le scarpe, l'asciugamano, il sapone!

Son cose che mi han fatto dubitoso a scriverle, quasi certo che da noi m'avrebbero dato del visionario. In verità anch'io in principio avevo attribuito il fenomeno al fatto che nel nostro treno viaggiava il Presidente della repubblica e i suoi cittadini volevano dimostrargli l'inutilità della polizia in un paese che ha bisogno di economie. Ma dopo Tampere il Presidente è disceso e i passeggeri salendo hanno continuato come prima a deporre la loro roba e a rispettare quella degli altri e allora incuriosito ho domandato a un passeggero che mi rivelasse quel mistero.

È una cosa semplicissima, m'ha risposto. Son bastati alcuni esempi perchè tutti diventassero onesti. Quando qualcuno tentava di barattare un soprabito con una pelliccia o impadronirsi di un cappello o di un modestissimo bicchiere — il valore non conta — gli si confiscavano i beni a beneficio del derubato o delle ferrovie e se non aveva beni, si mandava a lavorare per dieci anni nelle paludi Pontine e si dava grande pubblicità alla cosa. Lo sgomento era tale che finchè durava il ricordo tutti si conservavano onesti.

Questa spiegazione naturalmente è inventata, ma io l'ho trovata così interessante che ho voluto farne un regalo all'eroe di Buccari a compenso della valigia e del pastrano di cui mi è debitore.

Per via del Presidente, tutte le stazioni fino a Tampere sono imbandierate. In quelle ove il treno doveva arrestarsi, era ad attenderlo la milizia volontaria per rendere gli onori.

Se noi non si avesse da vendere a tutto l'universo dello spirito di sacrificio della disciplina e dell'abnegazione della nostra milizia V. S. N. sarei rimasto stupito di questa milizia finlandese dal portamento marziale e dall'impeccabile divisa militare.

Mi dicono che i volontari ascendono a circa 300 mila, ma armati, soltanto un terzo. Son quasi tutti giovani taglialegna,

inquadri da ufficiali in servizio attivo che la domenica e nei giorni festivi fan compiere loro tiri ed esercizi militari.

Per un paese che confina a ovest così male, questi trecentomila giovanotti addestrati alle armi pronti in qualsiasi momento, non è una cattiva speculazione. Non so se altre repubbliche che l'occhio torvo dell'orco guarda ancora biecamente, abbiano fatto altrettanto, ma questa sa il fatto suo.

Appena il treno ferma, il Presidente discende, la musica intona l'inno nazionale e la Milizia presenta le armi.

Il capitano, in testa alle autorità civili va ad incontrarlo e gli reca il saluto della Milizia; poi il sindaco: pochissime parole. Il Presidente risponde con una stretta di mano, passa in rivista la compagnia e ritorna in treno. Quando è passato i militari gridano l'urra e soltanto quando il treno si muove la popolazione che si accalca dietro la milizia, acclama fragorosamente.

Ho corso la Finlandia in lungo e largo, da Helsingford a Tornio. A proposito, non ve l'ho ancora presentata. Prendete un foglio di carta molto niveo perchè assomigli meglio alla neve — bagnate una mano in un catino d'acqua e spruzzatelo sul foglio due o tre volte — prendete poi lo stecco di un zolfanello e con acconci ghiorgori per dargli somiglianza con i fiumi, congiungete una goccia con l'altra. Qua e là fatene di tre o quattro gocce una sola per imitare i laghi più grandi, ed ecco la Finlandia. Una Venezia grande come tutta l'Italia; una serie di isole boschive, emerse da un mare d'acqua dolce, ciò che le distingue da quelle dei Fiords delle consorelle vicine, che sono isole emergenti dalle acque del mare; e tutta la nazione una pianura sola. Ora le gocce non servono e basta il foglio bianco a raffigurarla. La neve ha coperto tutto, annullati tutti i connotati: terra, laghi e fiumi gelati, paesi, foreste, tutto sepolto.

Su queste migliaia di isole, sparpagiate casette di legno a piacere, dal caratteristico tetto a mitria, di quelle che sembran fatte con le scatole di zolfanelli, e qua e là raggruppatele per far dei paesini. In uno di questi sono disceso.

Ah la gioia di viaggiare senza mèta, liberi come gli uccelli di arrestare il volo ove piaccia, di dirigersi ove si vuole! Alla mia decisione, ha contribuito l'invito di un ispettore forestale che ha studiato in Inghilterra e mi è stato preziosa guida in

tutto il viaggio, in un paese in cui qualunque altra lingua parliate che non sia la locale, anzichè delle risposte vi procura delle risate in faccia. Se ai milioni di forestieri che scendono in Italia noi si facesse altrettanto, quanto maggiormente diffusa sarebbe la nostra lingua nel mondo! Noi crediamo sia utile parlare con ogni straniero la propria lingua, e come ciò è risaputo in tutto il mondo, nessuno si dà pensiero di mettersi in condizioni, venendo da noi, di farsi capire nella nostra lingua. È così ch'essa suona sanscrito, appena varcati i nostri confini. Non così avviene per la lingua francese, inglese e tedesca. Bisogna che assolutamente noi cambiamo metodo. Quello della lingua è il più formidabile fattore del nazionalismo.

Basta fingere di non capire gli stranieri, perchè essi siano costretti a farsi capire, cioè ad apprendere l'Italiano. Se si potesse con una legge come per le mostre dei negozi imporre agli italiani questo principio, dato il numero di stranieri che vengono in Italia, in dieci anni la nostra lingua sarebbe famigliare a tutto il mondo.

L'ispettore forestale doveva recarsi a una certa foresta per il suo servizio. Qualche ora di slitta sul lago Nasajani che è il più grande della Finlandia, mi assicura una gita piacevolissima, ma mi consiglia di rafforzare il mio equipaggiamento, perchè all'imbrunire, il termometro suole discendere ancora di qualche grado. Eravamo appena a 6 sotto zero, poi che in tutto il giorno un magnifico sole aveva sfolgorato dal cielo di cenere.

Tre ore di slitta sul lago gelato che mi ha dato qualche preoccupazione e poteva darci qualche dispiacere come più tardi mi ha confessato la guida, poi che siamo a primavera inoltrata, un paio d'ore ancora, traballanti tra i cespugli invisibili di una foresta interminabile e si giunge a una segheria.

La Finlandia non può ripetere la sua salvezza economica che dal commercio del legname, dall'industria del legname. Non ha altro. La vicina Svezia insieme al legname, è carica di metalli. La Norvegia ha la pesca, tesoro inesauribile, fantastico. La Finlandia nulla, all'infuori dei boschi. Il suo territorio che ho attraversato per migliaia di chilometri dal mar Baltico alla Lapponia, non è che una foresta: laghi e boschi, ininterrottamente. La notte polare e il gelo, limitano qui inverosimilmente i prodotti del suolo. Tutto il prodigio della rinascita deve compiersi in un giorno di tre mesi. Il ciclo è troppo breve per la vita di una pian-

ta, anche se il sole perenne moltiplica l'ardore della terra ed il fermento delle spore. È solo verso il Sud che può crescere qualche frutteto e maturare la messe. A Nord, oltre il circolo polare artico, bisogna accontentarsi di segala e di verdura. Questo paese deve dunque importare tutto, esportando legname.

Ma la foresta, per chi la sa sfruttare è anch'essa una ricchezza immensa, ma una ricchezza che richiede dei sacrifici. Indisciplinata sotto il regime della Russia, oggi ha già una sua linea organica di sfruttamento. L'elettricità, il gran segreto già corre da un casolare all'altro, casolari che sono segherie, fabbriche di polpa o di cellulosa e cartiere. Tutte le industrie del legno, insomma, che incominciano a far capolino.

La Svezia, con l'indipendenza della Finlandia ha acquistato un vicino pericoloso per la sua industria del legno. Perché qui la foresta si può dire che sia ancora vergine. I tronchi degli alberi sono colossali perchè il taglio fu più infrequente. Vi sono migliaia di chilometri quadrati di foreste che non sono state ancora aggredite. Infine le vie fluviali della Finlandia sono più fitte, quindi anche il trasporto più agevole e meno costoso. Quando a primavera i fiumi ed i laghi disgelano, zattere inverosimili per ampiezza ed altezza, corrono verso il sud trascinando oltre un milione di tronchi di pini che vanno alle grandi segherie, alternati a torri di tavole di ogni spessore e dimensioni che dalle piccole segherie delle foreste lontane, vanno a raggiungere le stive dei piroscafi che le disseminano per l'Europa.

Fra qualche anno questa ricchezza può diventar colossale, non appena gli impianti di elettricità, ora all'inizio, saranno sviluppati e presso tutte le foreste potranno sorgere come in Isvezia, gli stabilimenti di lavorazione che in qualche zona già funzionano.

I finlandesi sanno perfettamente che cosa essi debbono aspettarsi dal legname, e amano perciò la foresta, l'amano e la temono. La temono perchè li isola dal mondo, li disperde, allontanandoli dai centri abitati, li spaurisce con i suoi cupi mormorii, con le mobili ombre che le luci filtrate vi accendono nella notte crepuscolare, suscitatrice di fantasmi e di leggende. La amano perchè è per essi la vita, l'esistenza, l'avvenire.

Fu un errore secondo me, rinserrare questo popolo esuberante con l'esile striscia che al Nord lo separa dal mare. Un popolo giovanissimo, in pieno sviluppo, non può vivere con

un solo polmone. È fatale ch'esso cerchi di assicurarsi il secondo. E ha oggi quasi sette milioni di abitanti: quanti ne mettono appena insieme, Svezia e Norvegia riunite. Per ora tutto il popolo s'è gettato nei boschi, ma non può non guardare con invidia a quella diversione al suo abituale lavoro che potrebbero rappresentare per qualche mese dell'anno quei banchi di merluzzi e di aringhe che lambiscono le coste che, a qualche chilometro appena dai suoi confini, gli son contese.

Ma questo discorso non c'entra col mio viaggio. I finlandesi stanno del resto temprando ad un tempo i loro muscoli e la loro economia. Lasciamoli lavorare. È un popolo che farà parlare da sè.

I quattordici abitanti, avvertiti dall'abbaiare dei cani, ci vennero tutti incontro, sei uomini, cinque donne e tre bambini, e fecero gran festa all'ispettore. Un quarto d'ora dopo, era deciso che avremmo passato la notte in quella foresta. L'invito era così cordiale che non se ne potè fare a meno. In attesa del pranzo, due vezzose ragazze, in una camera in cui ardeva un fuoco da arrostitore un bue, ci servirono tè e sorrisi, con panna che sembrava nettare. Ma i quattordici abitanti costituivano due famiglie ed entrambe reclamavano l'onore di ospitarci. Per tagliar corto si riunirono in una sola: una tavola di 16: cinque ragazze, tre bambini, tre giovanotti da far tremare uno squadrone di ulani, i genitori e un vecchio nonno. Le ragazze, vestite del costume finnico, sembravano ancora più belle di quelle di Helsingford, più madonne che margherite. Non erano affatto ritrose, cosa strana per gente che vede molto di rado passanti. Le mamme erano disfatte dalla maternità, ma solide come quercie.

Erano tutti nati lì, cresciuti lì. Le ragazze erano state due volte a Tampere, col padre, per la spesa. I giovanotti, poi che era giunta per essi l'età della milizia, vi sarebbero finalmente andati ora, ogni domenica e nel dir ciò brillava loro nel volto una gioia incontenibile. Erano dei primitivi. I loro discorsi di una semplicità elementare, ubbidienti solo all'istinto ed all'impulso naturale del sentimento.

I nove decimi della popolazione Finlandese vive in questo stato, nelle foreste sperdute, a dieci e quindici ore di slitta dal centro abitato più vicino, cresce sana, forte, bella, numerosis-

sima. La procacità di queste vergini, non suscita che rispetto, anche se nella loro ingenuità si permettono involontarie licenze. Esistono ancora di questi popoli nel mondo! È una gioia constatarlo.

Domando come vivono quando la neve barrica le porte delle loro cassette di legno e tappa le finestre del piano superiore. Semplicemente. Il principio del blocco è previsto e trova in casa già le provviste necessarie.

Gli uomini fabbricano utensili da cucina col legno. Le donne pensano a fabbricar figliuoli, ciò che spiega la prolificità di questi popoli. Le giovani all'andamento della casa. Fanno intanto tirocinio di pazienza, quella pazienza che infonde al loro volto una serenità ed una calma stupefacente. A veglia i vecchi narrano le saghe, racconti spaventosi e dolcissimi, veri poemi della razza, mentre di fuori il vento squassa gli alberi della foresta, per dar colore alla narrazione.

Leggono moltissimo, specialmente giornali che ricevono a fasci. Sono al corrente della politica europea ed è stupefacente sentire il senno con cui questi tagliaboschi ne parlano. Conoscono il nostro « Muss » come nei paesi scandinavi chiamano Mussolini, ma è stato loro dipinto come una specie di Czar e questo basta a farglielo deprecare. Erano stupiti della pittura che io gliene facevo, ma non so se sono riuscito a persuaderli.

Si mostrano fierissimi della loro acquistata indipendenza. Nazione giovane, ricca di energia e di sanità, quando avrà superato la crisi economica dell'emancipazione, prenderà un posto notevole tra i paesi scandinavi, a meno che.... E l'idea che m'attraversa il pensiero, mi fa guardare con un gran senso di simpatia questo popolo così pieno di fede in se stesso, così fiducioso nell'avvenire. Ma tant'è, il pericolo è lì. Basta essere stati in Russia due ore, per sentirlo in tutta la sua gravità. Spero che in Europa non si illuda più nessuno, sulla possibilità di un cambiamento del regime in Russia. Con un popolo come quello, imbellè, fatalista, passivo, qualunque regime basato sul terrore, può essere eterno. Ma il regime è anche ad un bivio fatale: o rinunciare ai postulati economici del comunismo, o affamare il popolo.

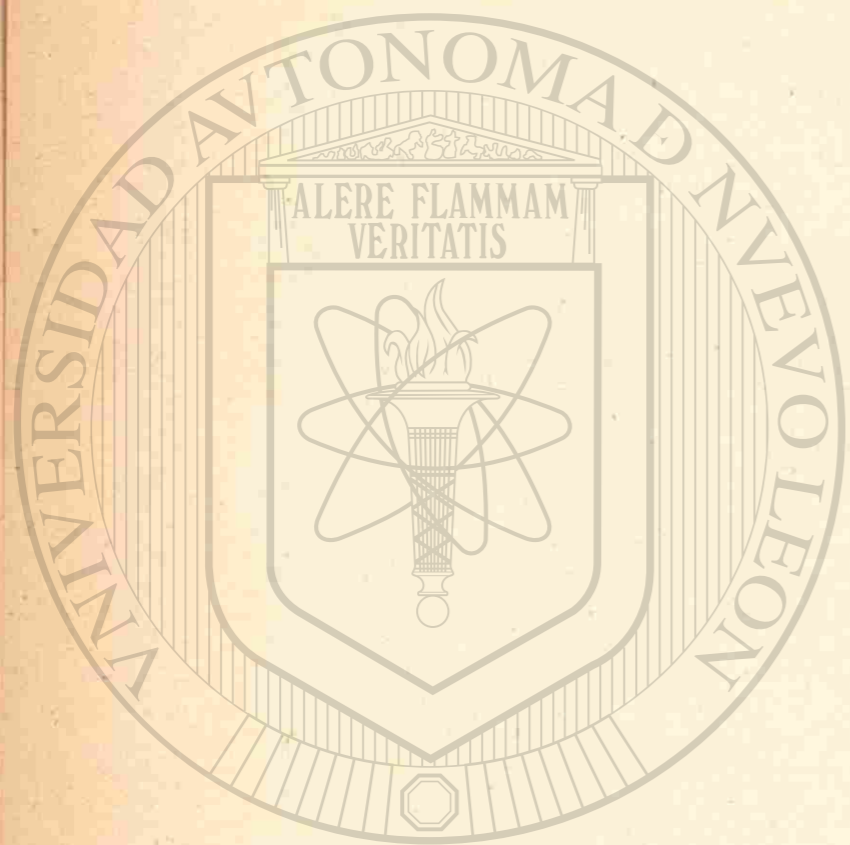
Dinanzi alla crisi in pieno sviluppo, ho inteso in questi giorni più volte ripetermi, a Leningrado, il testamento di Lenin: « perisca la Russia, ma si salvi il Comunismo. »

Sospeso il credito tedesco, mancato il prestito francese, compromesso il raccolto, non volgono giorni felici per questo popolo sciagurato. Come potranno i Soviets salvare la Russia ed il comunismo ad un tempo? La soverchia cura ch'essi mettono nell'esercito sembrerebbe indicarlo. È tutta la migliore gioventù della Russia che vi è reclutata, ed è trattata magnificamente. Per l'esercito non esiste crisi economica. Queste piccole repubbliche nate dalle briciole cadute al colosso scrollandosi, potrebbero rappresentare il diversivo necessario. Basta sentire con quale disprezzo se ne parla in Russia. E il giorno che il bestione allungasse l'artiglio, pensa forse l'Europa di salvarle con la Società delle Nazioni?

L'Inghilterra non ha una buona stampa, là, i tedeschi sono odiati ma blanditi, l'Italia è quella che ha sbarrato il passo alla sovietizzazione d'Europa sognata da Lenin, la Francia ha i suoi crediti: vi è ad oriente un bubbone in pieno processo di suppurazione non meno pericoloso della Germania ricostituita, ma i soviets non sono destinati a crollare. Dove avverrà la frana?

Le due ragazze della casa ospitale ci cedono volentieri il loro lettuccio. Io sento un certo rimorso a vederle prepararsi un giaciglio di coltri sul pavimento, nella sala ove abbiamo pranzato. Le mie proteste di preferire io quel letto, le fa scoppiare in una grossa risata. Il sorriso è sempre sulla loro bocca, dolce, di gente tranquilla, senza preoccupazioni del domani, sicura della sua forza e della sua sanità.

Par che vogliano dirmi: perchè preoccuparsi tanto per noi? Non vedete che gioventù s'appresta all'uso delle armi?

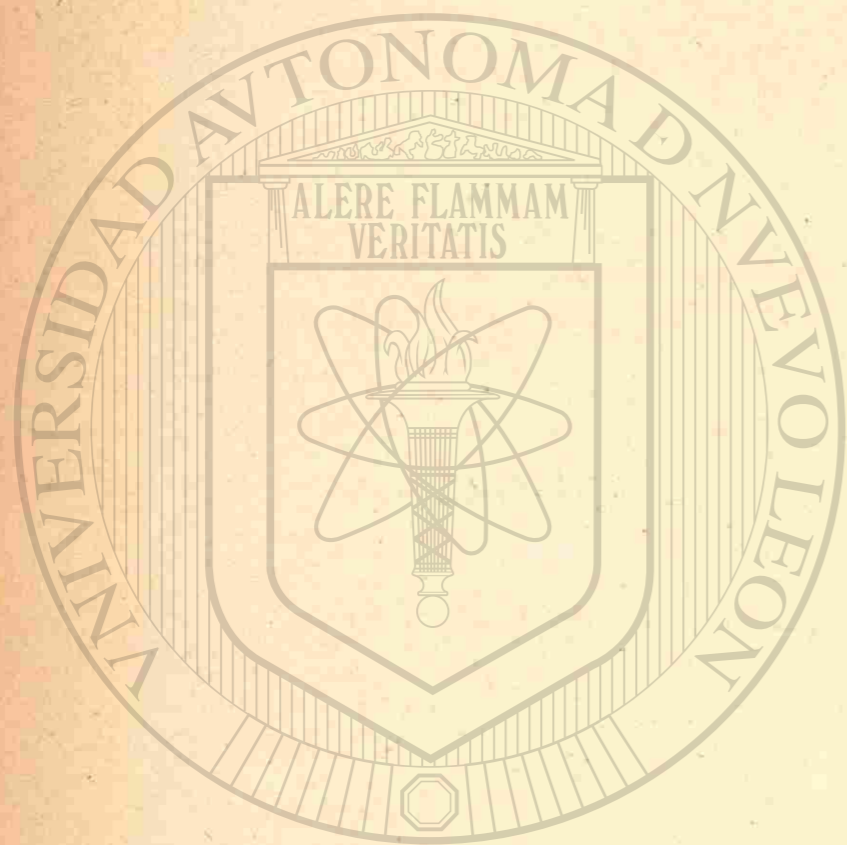


OLTRE IL CIRCOLO POLARE
UANL

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS





Oltre il Circolo Polare.

Narvik, Aprile.

Quando vi mettete in treno per passare dalla Finlandia alla Svezia non dimenticate di dire alla cameriera del vagone che a Tornio vi svegli, altrimenti invece che ad Haparanda (e non è cosa piacevole in un paese di cui ignorate la lingua) potreste trovarvi come me, addormentati per ignota destinazione.

Un'altra precauzione: prima di partire da Helsingford, diretti in Norvegia, munitevi di danaro Finlandese, Svedese e Norvegese. Le tre nazioni confinanti che dovete attraversare, in fatto di danaro si guardano in cagnesco, e se non trovate in treno qualche ebreo provvidenziale che con onesta usura baratti il vostro danaro, finite per rimanere a terra, in questi paesini che hanno la fortuna di ignorare i cambiavalute.

Ho perfino avuta l'impressione che il mio ebreo battesse in permanenza questa linea speculando sull'imprevidenza dei viaggiatori, poichè aveva con sè troppo danaro di ogni nazione ed era ebreo.

E ora ditemi: se vedeste venire verso di voi una povera fanciulla logora di patimenti, rifinita dallo sforzo immane per sfuggire alle sevizie di un uomo brutale e sanguinario, che fareste? Io penso che istintivamente le tendereste le braccia, come a una sorella.

Ora a capo del ponte che divide Tornio da Haparanda, di qua Svezia e di là Finlandia, ai lati, la prima cosa che vi cade sott'occhio sono due poderose torrette di recente costruzione con feritoie per cannoni e mitragliatrici, dirette verso la Finlandia.

E per quanto voi voleste persuadervi che la politica è una cosa e il sentimento un'altra, al vostro animo, quella minaccia

così ostentata, contro una creatura che va ricostituendo appena le sue forze, non può non apparire che una inutile crudeltà. A me questa vista è tornata assai incresciosa, ed ha influito notevolmente sulle simpatie per la Svezia. Impressione che non s'è nemmeno dissipata, quando con prodigalità da grande signora essa mi ha aperto il suo scrigno di gioielli e m'ha gettato sotto gli occhi una dovizia di panorami pittoreschi che se tentassi di descriverli credo che mi si sfrangerebbero tra le mani, come un merletto antico troppo delicato.

Noi che in Italia però non abbiamo da chiedere imprestiti a nessuno in fatto di bellezze naturali, credo che si potrebbe averne un'idea, trasportando con la fantasia la crudezza dell'appennino Abruzzese a frastagliare la snervante dolcezza del paesaggio dei nostri laghi. Coprite tutto questo di foreste di pini, punteggiatele di campanili acuminati come fusi da filare, diluite i colori del paesaggio con molta biacca, sovrapponetegli un cielo uniforme di piombo fuso e poi variate tutto ogni cinque minuti capovolgendo le prospettive. Popolate infine questo paesaggio di frotte di ciociarine un po' più asciutte, con guance di porcellana invece che di pesca, occhi nevosi di pervinca, invece che di loto bruciante, capelli di lino invece che corvini, ogni procacità soppressa, e vi sarete fabbricata una Svezia a buon mercato.

Quello che non riuscirete a fabbricarvi, invece, è la cortesia e l'amabilità di questo popolo, che mi ha fatto rilevare, con maggiore crudezza, uno dei grandissimi difetti del nostro, nemmeno scomparso con l'accresciuta considerazione di se stesso e una dignità più consapevole, risvegliata dal fascismo.

Costretto a frequenti cambiamenti di treno, in stazioncine prive di portabagagli, io ho sempre trovato cento mani tese sulla passerella, anche di donne e qualche volta di militari, pronte a facilitare il trasbordo delle mie valigie, a darmi tutte le indicazioni, fino ad andare per me al ristorante per portarmi una tazza di tè o di latte, appena ne esternavo il desiderio, per non farmi assentare dal treno in partenza e comprendendo il mio imbarazzo di forestiere. Ma quanta dignità in questi gesti ai quali noi non sappiamo dare che il senso della servilità che presuppone una « mancia » e costoro quello di una pura naturalissima amabile cortesia, che vi obbliga e costringe ad un sentimento di gratitudine affettuosa.

Intanto però, fa molto freddo in Isvezia a fine aprile. È il primo veramente crudo che abbia incontrato. Ma la spiegazione è venuta presto, perchè quando meno ci pensavo mi son visto venire incontro il Circolo Polare. È stato tra la stazione di Kinsijärvi e quella di Karäjärvi. E allora il freddo mi è sembrato perfino dolce, una vera parodia di quello che avrebbe dovuto essere, e non ho potuto contenere la mia sorpresa. Vecchio mio, gli ho detto, invecchiamo. Sarebbe? Mi pare che sulla pista del Polo, abbiate lasciate molte penne. E come pareva che non capisse ancora ho soggiunto: — L'ultima volta che ci siamo incontrati, ricordate? nel nord Canada, irradiava dalla vostra persona un frizzolino da 35 sotto zero e oggi siamo appena a 12: perdiamo le forze. Il Circolo Polare ha sorriso ironicamente e mentre mettevo piede nell'Artide, mi ha girato le spalle mormorando: — vai, vai pure avanti e sentirai che nespole!

Tuttavia fino ad ora non si è verificato nulla di anormale. Io sono andato avanti parecchio, scrivo da Narvik che confina con i 70 gradi di latitudine e non ho avuto occasione di cambiar parere. Se è possibile di esprimersi così, di una temperatura che oscilla tra i 6 e i 10 sotto zero, direi che è diventato più mite e più dolce. Si sente insomma la primavera.

Dio mio, non è nel senso che da noi si intende, la primavera, che qui si può pretendere. La terra tutta un fiore, la campagna, il cielo, un'estasi, i fasci di rose, la linfa che dà alle piante i fremiti del risveglio e il sangue che riaccende nella carne i brividi del desiderio, oh! cose lontane, non è così qui la primavera. Ma si sente, si indovina intorno qualche cosa di mutato, nella natura e nella vita. I monti sono ancora coperti di neve, ma passandovi accanto, sotto le nevi si sente il murmure dell'acqua. Il ghiaccio serra ancora la terra del suo abbraccio mortale, ma il gonfiore delle gemme già lo incrina, ed è come un continuo correre di diamanti su lastre di vetro e di sotto urgono ruscelli, si formano laghetti, piccoli fiumi che corrodono lo spessore delle nevi per ridurle fra qualche giorno ad un semplice velo e una prossima mattina i contadini svegliandosi la troveranno simile a una rugiada gelata nella notte. Le piante, queste foreste immense di pini tra i quali ora comincia ad insinuarsi qualche abete, tendono ancora, è vero, i loro stecchi nudi al cielo, ma l'aria è già satura di quel pro-

fumo amaro della gemmatura incipiente che contribuisce ad eccitare il sangue e la carne.

Anche qui dunque è la primavera, e oggi se ne celebra il ritorno, in questa domenica folgorata per la prima volta da un sole a cui noi non daremmo nemmeno il brevetto invernale.

Per comprendere la gioia con cui l'uomo dell'estremo nord si appresta a festeggiare questa data, bisogna pensare ch'essa segna la fine di sei mesi di prigionia, la fine dell'inverno artico che immobilizza la vita e la natura, che stringe in una fascia di gelo il creato, spegne il sole e gela il respiro e la vita nelle vene ai temerari che si lascian cogliere allo scoperto. È un po' la vita che ritorna. È la liberazione da un incubo periodico popolato dai paurosi fantasmi delle saghe, nati tra i boschi urlanti e attorno agli alari ove ardono foreste. È la fine del buio e il ritorno della luce; la luce divina che ridà colore alle cose e calore alle carni. E suscita una ubriacatura collettiva, morbosa, magnifica, come la gioia di vivere.

Non manca nessuno a questo festino. Tutto il paese è nella piazza, uomini, donne, bambini e frotte di cani schiamazzanti che sembrano presi dal delirio. E al suono degli strumenti più bizzarri a corda a fiato e a dozzine di tamburelli, intonano il loro canto come un inno alla vita. Vi si uniscono i militari e i pastori e da ogni parte della campagna, dai casolari sperduti nel deserto di neve, su centinaia di slitte, giungono con le frotte dei contadini dagli abiti pittoreschi, altri strumenti, altri cani, altri bimbi, e si iniziano gare di canto, come a calendimaggio, mentre al centro della piazza i giovani ballano a spezzarsi le gambe e circola a torrenti il wisk infernale che fa colare gocce di fuoco nel sangue riscaldato.

La festa si conchiude in un grande banchetto collettivo, lì all'aperto. Ora i dieci o dodici gradi sotto zero, sembrano un delizioso tepore.... Si scambiano cibi e risate fino alla notte alta senza tenebre.

La primavera è tornata e domani i vomeri usciranno dalle casette di legno a migliaia a rifecondar la terra che scoppia di umore compresso.

È solamente qui che si può comprendere la bellezza di questa festa alla vita che ritorna.

Ma io mi sono indugiato più del previsto per assistere alla sagra della primavera e riprendo il treno per Narvik, estremo limite della ferrovia. Narvik è di fatti l'ultima stazione ferroviaria di Europa. Appartiene alla Norvegia ma se ne serve esclusivamente la Svezia. È come l'anello ombellicale che tiene ancora unite madre e figlia.

Tutte le miniere di ferro dell'alta Svezia, come dire tutta la ricchezza della Svezia, avrebbero ricevuto un bel colpo se il giorno della grande separazione, la Norvegia avesse chiuso la porta di casa per rappresaglia. Ma gli affari son gli affari, e tacitamente la porta di casa continuò a rimanere spalancata più di prima, perchè vi era una reciproca convenienza.

Su questa linea che è un modello di ferrovia elettrica, per due treni il giorno di viaggiatori incontrate centinaia e centinaia di convogli interminabili di minerale.

La ricchezza mineraria della Svezia è storia moderna e storia di un grande popolo. Venticinque anni fa non esisteva nulla. Si sapeva soltanto che qualche viaggiatore che si era spinto fino nel cuore dell'inospite Lapponia, aveva raccolto voci correnti tra i figli del gelo, di montagne (fjells) dall'anima di ferro. A furia di circolare la leggenda finì per picchiare così sonoramente nell'orecchio del Governo, che fu costretto a tenerne conto.

In Svezia le cose si fanno sempre con molta pacatezza ma con altrettanta logica. Perciò niente Commissioni: si chiamò un giovane geologo, il Lundbohm, nome oggi famoso e benedetto, e lo si spedì alla ricerca delle « montagne dall'anima di ferro ».

Tempra di esploratore e di organizzatore insieme, in capo ad un anno il Lundbohm tornò a Stocolma con la sua brava montagna di ferro quasi puro, all'85%, rigorosamente fissata sulla carta e un piano completo per lo sfruttamento. Un piano che in un paese di mia conoscenza, ove per qualche galleria da forare e qualche chilometro di strada da tracciare si rinunzia alla ricchezza mineraria dell'Abruzzo, sarebbe bastato a farlo rinchiodare in un manicomio e non spaventò invece i freddi e compassati capitalisti svedesi ed il Governo. Non occorre altro che 300 chilometri di strada ferrata, in una regione montuosa, ghiacciata, iperborea, senza una casa, senza un segno di vita vegetale; la creazione di una città mineraria per ospitarvi i lavoratori, la costruzione di una centrale elettrica presso la

cascata di un lago distante dalle miniere alcune centinaia di chilometri e per nove mesi dell'anno gelato. Senza quest'ultima, diceva il progetto, era inutile pensare alla ferrovia e quindi alla miniera, perchè ogni chilogrammo di ferro sarebbe costato il doppio di quello che se ne poteva ricavare.

Siamo nel 1900. Nel 1902 i trecento chilometri di ferrovia erano ultimati, la ferrovia che va a congiungersi col porto norvegese di Narvich, per lo sbocco sul mare. Nel 1903, attorno alla montagna di ferro erano già pronte le abitazioni per ricevere tremila persone, nel 1908 ne potevano contenere 10.000. La nuova città sorta in una landa desolata di ghiaccio, per nove mesi sepolta nella neve, si chiamò Kiruna, dal pittoresco nome lapponese della montagna Kiruna-Vara, cioè Montagna del Gallo.

I primi anni si lavorò come si poté e pur si giunse in cinque anni, ad una produzione di cinque milioni di tonnellate. Si lavorava in trincea, cioè allo scoperto. La miniera non era, come lo son di consueto, nelle viscere della terra. Il Signore gliela aveva deposta così, tutta in un blocco, in piena terra, a portata di mano. La montagna fu sezionata in bastioni, e ogni bastione era una miniera a sè. Non si aveva che da perforare minare e far crollare. Le tramogge portavano abbasso il materiale che nella corsa incontrava mostruosi frantoi che lo riducevano alle proporzioni volute e lo lasciavano correre ancora, fino ai vagoni sottostanti.

Quattro quinti della mano d'opera era eliminata. Tutto il lavoro si riduceva a scavare il metallo. Le macchine pensavano al resto.

Mancava tuttavia ancora la cosa più importante. Come il creatore di quell'industria mineraria aveva previsto, malgrado la facilità di scavo, il metallo costava ancora troppo e difficilmente, pur tenendo conto della sua qualità, avrebbe potuto reggere la concorrenza di quello straniero, del tedesco in ispecial modo. I boscaioli trasformati in minatori non erano esigenti. I lapponi aggregati al lavoro, ancor meno, ma costava il trasporto ed il funzionamento dell'enorme macchinario.

Il problema dello sfruttamento idrico, non era stato così semplice come quello della miniera. Si affacciavano difficoltà formidabili. Le cateratte del Lule-Träsk, un grande lago anch'esso nel cuore inaccessibile della Lapponia, molti chilometri oltre il circolo Polare Artico, in una zona, quindi, tenebrosa per sei

mesi, per tre mesi crepuscolare e solo per tre mesi perennemente illuminata, ma soprattutto ove per nove mesi dell'anno lago e cateratte gelavano, non era un'impresa molto semplice. Si trattava di eludere la natura, non potendola debellare. Il lago si calcolò che poteva dare con le sue cascate mezzo milione di chilowattore all'anno, ma nel periodo del disgelo, e poi? E la natura fu giuocata. Si sarebbe forato il lago di sotto, di modo che l'acqua ch'era sotto il ghiaccio, precipitasse attraverso una galleria perpendicolare di 50 metri, sostituendo la cascata gelata, nelle viscere della terra, ove sarebbe stata scavata una caverna prodigio, capace di contenere le turbine, i macchinari ecc.

Nel 1910 il governo approvò il progetto presentato da una grande società svedese costruttrice di apparecchi elettrici. Nel 1915, quando noi entravamo in guerra, la centrale elettrica era in funzione e la sua corrente azionava già ferrovia e macchinario di Karuna e in quel momento di grande incetta di metalli, si poteva così quasi triplicare la produzione tanto da consentire subito, al primo anno d'esercizio, di pagare agli azionisti l'8 per cento di premio.

Attorno al lago, sorgeva intanto una nuova città, Porius, in continuo incremento demografico, perchè i lavori continuano e si vuole arrivare a sfruttare i 700.000 cavalli dei quali il lago è capace.

La ferrovia che mi conduce a Narvich, costeggia quasi tutto il lago. E impossibile concepire che sotto l'immensa pianura gelata, coperta di neve che dà un senso di squallida desolazione, si sviluppi una forza formidabile, capace di azionare, oggi, già quasi tutte le ferrovie della Svezia e gli stabilimenti che a migliaia sono sorti per l'industria del ferro.

E dal giorno in cui il primo cavo fece muovere le perforatrici e le norie di Karuna, non solo il metallo svedese poté battere in concorrenza quello francese, inglese e tedesco, ma queste stesse nazioni, divennero le acquirenti dell'intera sua produzione.

Tuttociò è avvenuto in 25 anni. Dicono che l'America, che i paesi di civiltà avanzata.... ma lasciamo andare....

Il porto di irradiazione è Narvich.

Narvich nel fiord di Ofoten, all'inizio di questa rivoluzione era uno dei piccoli paesini lapponi della costa, ricetta inver-

nale di pochi pescatori. Oggi è una città di diecimila abitanti, ha un porto magnifico che non gela mai in virtù della corrente del Golfo che lo fascia con la sua corrente calda e possiede l'attrezzatura di carico più perfetta del mondo.

I piroscafi a sei alla volta, attraccano sotto enormi tramogge che cadono in direzione delle loro stive. Al disopra delle tramogge, ad un'altezza di una ventina di metri posano le colossali manchine su piattaforme girevoli. Alle loro spalle corre un doppio binario. In quello più adiacente è la teoria dei vagoni carichi, che un treno dietro l'altro ininterrottamente vi accumula, e ora che la giornata è eterna, i turni di lavoro si succedono senza interruzione. Le manchine afferrano il vagone completo com'è arrivato dalla miniera, lo capovolgono alzandolo e lo rovesciano così nelle tramogge che l'immettono nel ventre della nave. Per tutto questo basta un uomo presso un volantino. Il vagone scarico, dalla stessa mancina viene ricollocato nel binario esterno, libero.

Si è dovuto ricorrere a questo sistema, assai sbrigativo, per una doppia ragione: perchè lo sviluppo della sezione di carico del porto, essendo breve, consente un'enorme economia di tempo e quindi una migliore utilizzazione dello spazio (ogni tramoggia carica un bastimento di seimila tonnellate in dieci ore), secondo, perchè per sei mesi dell'anno il materiale arriva dalla miniera gelato e quindi ricomposto in un blocco solo, tenacissimo che solo si riesce a sgretolare con quel trattamento, mentre se la discarica si fosse dovuta fare a braccia, sarebbe stata una seconda escavazione.

Narvich è tutta nel suo porto, dal quale partono oggi per l'Europa dagli otto ai dieci milioni all'anno di tonnellate di materiale, ma ha anche un'altra specialità: per i suoi diecimila abitanti essa possiede ben tre quotidiani. Un collega del luogo ha la bontà di illuminarmi su questo punto ed a mia edificazione egli aggiunge che Narvik non rappresenta un'eccezione poichè non vi ha paese della Norvegia che per piccolo che sia non abbia il suo giornale e mi cita il nome di un paese vicino che per 1200 abitanti ne ha due.

Tutto questo — egli dice — si deve all'autonomia municipale. Nessuna nazione del mondo gode di un'autonomia municipale come la Norvegia. E questo naturalmente porta i suoi

frutti, chè ogni comune è un piccolo stato con i suoi sovrani in contrasto. La lotta per la conquista del potere assume qui le stesse forme che nelle repubbliche del Centro America, con la sola variante che invece che con la rivoltella, la battaglia si fa con la stampa.

Da ciò la necessità che ogni partito abbia il suo giornale.

Domando se questa autonomia è vantaggiosa al paese, ma il mio interlocutore dondolando il capo aggiunge:

— Forma tanti piccoli stati nello Stato, al quale non rimane così altra funzione che quella di imporre le tasse. Tutte le altre prerogative spettano ai comuni, che attraverso curiose interpretazioni dell'autonomia, riescono perfino a legiferare.

Gli abusi che ne derivano, costituiscono la necessità della lotta da parte dei partiti di opposizione e l'asprezza di essa per la conquista dei poteri. In tutto questo il popolo finisce per persuadersi che il governo non conta nulla e chi comanda è il comune, quindi lo Stato è municipale e l'autorità centrale ignorata.

Nel porto, canti di gioia salgono fino alla mia camera. Sono i marinai che si imbarcano per la grande pesca. È finito il riposo: la primavera, liberate le barche dai ghiacci le fa uscire nuovamente per i mari del nord. Da Leningrado un telegramma mi avverte che fino al 3 maggio il Norve non lascerà l'hangar di Gatschina ed io conto di impiegare questa settimana di vacanza a soddisfare uno dei miei più accarezzati sogni giovanili, di vivere qualche tempo in compagnia dei fratelli di Ivo, verso i banchi di merluzzi.



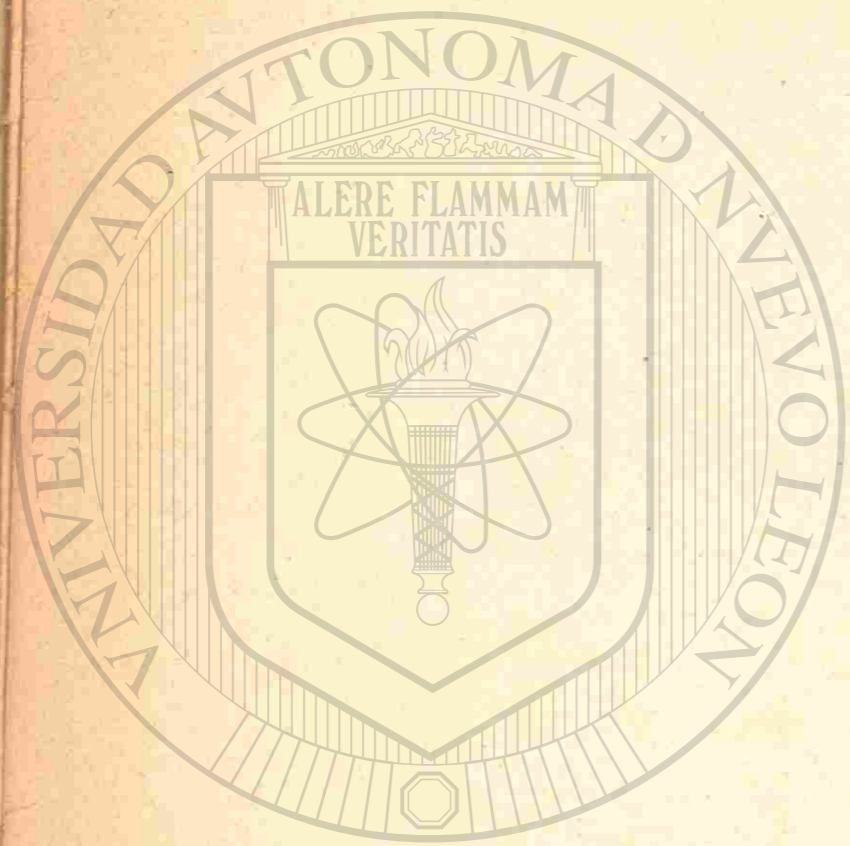
NELL'OCEANO GLACIALE
TRA I FRATELLI DI IVO

UANI

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS





UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



Lo sbarco dei merluzzi sulla spiaggia di Vadsö





Un piccolo laboratorio di stoccafisso a Vadsø

Nell'Oceano Glaciale tra i fratelli di Ivo.

Honningsvaag, Aprile.

Ivo è stata un'altra delusione della mia vita. E lo sarà forse per tutti quei lettori che sulle pagine di Loti hanno intenerito il loro cuoricino romantico.

Non c'è niente di male poichè è capitato lo stesso anche a marinai rotti a tutte le durezza della vita e le asprezze degli Oceani.

Ho cercato invano i suoi fratelli correndo per due giorni da un Fiord all'altro, con un vaporino traballante e trasudante lordume, che raccoglieva le frotte dei pescatori per riversarle sulle flottiglie di Honningsvaag o di Vardö pronte a sferrare per l'Oceano disgelato.

I fratelli di Ivo in goletto e cravatta, in soprascarpe di gomma e guanti felpati, che ironia! Marcellina e Maria in cappellino di feltro e capelli alla *garçonne* sottobraccio al provinciale pacchiano alla banchina per gli ultimi addii, senza il prete che benedice le barche e la cuffietta che disegnava l'opulenza della capellatura dorata, m'ha tutta l'aria di un dramma senza scenari.

La verità è che il progresso, ha fatto in pochi anni, anche del pescatore, un mestiere in serie, come la fabbricazione delle scarpe americane e dei cittadini in regime comunista.

La colpa è del motore di Diesel e della guerra che ha rincarato il merluzzo e le aringhe. Non dico che sia un male, ma se continuerà di questo passo tutto il mondo diventerà come una Finlandia qualunque quando è coperta dalla neve, privo di connotati, e le agenzie di viaggi turistici dovranno chiudere bottega, e gli scrittori di colore cambiar mestiere.

La vita di pena del veliero che sferrava per cinque o sei mesi dal porto finchè le stive non erano colme di pesca, lottando con tutte le tempeste boreali, con le privazioni inaudite per l'acqua misurata, il vitto fradicio e verminoso, il freddo mortale, i drammi delle vessazioni e delle sanguinose ribellioni, tutto andato a far compagnia, nel museo dei ricordi, alla cuffietta di Marcellina e di Maria.

Il brigantino e la goletta, sono completamente scomparsi da questi mari. Migliaia e migliaia di sloops li han sostituiti. Sono barche poco più grandi delle nostre tartane, con un alberetto a prora e uno a poppa, armati di una parodia di vela che si apre in rinforzo al motore quando il vento è favorevole o se il motore dovesse guastarsi. Il motore è sottocoperta e occupa pochissimo spazio. Tutto il resto è stiva pontata della capacità dalle 15 alle 20 tonnellate. Corrono a dieci e dodici nodi l'ora, e in due o tre ore raggiungono i banchi di merluzzo o di aringhe o di acciughe a seconda il loro armamento. Quelle per merluzzo sono la quasi totalità. Non impiegano mai più di cinque o sei ore a caricarsi: la pesca che un veliero metteva insieme qualche volta in un mese, perchè tutte le operazioni sono più spedite e queste barche non hanno bisogno nè del vento favorevole nè di bordeggiare per mantenersi sui banchi e ritornare a salpar le lenze. Quando son cariche se ne tornano alla costa ove il pescatore trova la sua cena e la sua camera calda che lo aspettano. In capo a un giorno ha guadagnato quello che non guadagnava prima in un mese o due.

Il contratto è tipo. Il padrone delle barche è sempre un pescatore, generalmente il motorista stesso. Il pesce pescato si divide in tante parti quanti sono gli uomini, tre o quattro il massimo che il più sarebbe superfluo, più una per la barca. Il proprietario viene così a prendere due parti, e gli altri una.

Il pescatore ha l'obbligo degli attrezzi, e cioè ami e galleggianti, rappresentati questi da una mezza dozzina di grosse palle di vetro chiuse in una reticella di lezzino, fissate ad un bastone lungo poco più di un metro. Gli ami che sono raccolti in teorie da 1000 a 10.000 si snodano dai galleggianti e ogni pescatore li conserva in quei mezzi barilotti da aringhe che a centinaia ho visto salire sul vaporino col proprietario. Il pescatore provvede da sè al suo vitto per la giornata.

La pesca procede nel modo più spicciativo possibile e, dicendo meccanicamente, è forse la parola più appropriata.

I banchi di merluzzo variano dai 50 ai 60 chilometri di lunghezza ognuno per una dozzina di larghezza. Sono dei veri fiumi di pesce. Incontrato il banco, si getta una prima teoria di ami nei quali è stata già innestata la carne di loup, specie di salacca, della quale i merluzzi sono avidissimi; ad una certa distanza una seconda, una terza e via via. Quando s'è gettata l'ultima si torna a salpar la prima. Raro il caso di un amo vuoto. Accade talvolta che bastano una o due teorie di ami a riempire una stiva. Vi son dei merluzzi che raggiungono fino i venti chilogrammi. Allora si fa il segnale ad un vaporino che vive opulentemente ai margini della grande pesca, circolando tra le barche a raccogliere il superfluo. La barca può così caricarsi una seconda volta nella giornata e del primo carico spetta una parte anche al vaporino.

Per formarsi un'idea di che cosa sia un banco di merluzzi basterà riferire la mala sorte toccata a uno di questi, qualche giorno fa, su una spiaggia del Fiord di Varangel. Una falsa direzione, lo aveva condotto ad incagliare contro una secca poco distante dalla spiaggia battuta da grossi marosi. Un'ondata si impadronì del banco lo sollevò e mandò i merluzzi a boccheggiare sulla spiaggia. I pescatori li hanno valutati ad un migliaio di quintali, ma disgraziatamente non ne poterono godere. Il paese se ne accorse quando il fetore della putrefazione dalla spiaggia del flagello, li rivelò. È occorso più di un mese per liberarsi da quella peste che il mare avrebbe nuovamente rigettata sulla riva e dovette essere trasportata dai lapponi, con le renne, nelle campagne a far concime.

Vi diranno in Norvegia che da venti anni a questa parte, la produzione del merluzzo è stata decuplicata. Di contro ai sette milioni di chilogrammi del 1900 stanno gli ottanta milioni dello scorso anno che saranno portati a cento quest'anno. Questi dati statistici mi sono stati forniti ad Hammerfest dalla signora Robertson, una amabile signora, amica ed ammiratrice dell'Italia ove ella si rammarica di non aver potuto più annualmente trascorrere le sue vacanze, da quando suo marito è stato assunto a Ministro del Commercio della Norvegia.

La sua casa, è la più forte esportatrice di baccalà e stoc-

cafisso della Norvegia. La ragione della maggiore richiesta di merluzzo è dovuta ancora all'applicazione del motore a scoppio alla pesca: un'invenzione che ha veramente rivoluzionato questa industria e apportato benessere e ricchezza ad un popolo miserabile condannato dalla natura rude ad ogni sorta di sofferenze e di pene.

Quando la pesca veniva fatta esclusivamente dai velieri, che non avevano convenienza a frequenti ritorni nei porti, la preparazione del pesce avveniva a bordo stesso, col sale di cui il bastimento aveva cura di munirsi. Veniva così a mancare la lavatura, operazione, come si vedrà, assai importante per la bontà del prodotto e il processo di preparazione rudimentale, sciupava le migliori qualità di pesce dal quale si ricavava così un baccalà dozzinale che solo per il tenue costo veniva cercato dalle classi disagiate. L'essiccazione, si compiva artificialmente e quindi imperfettamente in due o tre città della Norvegia, ove tutti i velieri rientravano alla fine della pesca col loro carico.

Oggi le cose procedono diversamente. Col nuovo mezzo di pesca, la lavorazione deve compiersi per forza a terra. Queste barche debbono forzatamente rientrare ogni sera. Ed ecco nascere il bisogno che in prossimità stessa della pesca, sorgessero gli stabilimenti della lavorazione. Primo risultato, un'enorme prosperità in tutti i paesini dei Fiords, da Hammerfest a Vadsö, nei borghi selvaggi abitati da Lapponi nomadi, oggi ridenti, illuminati a luce elettrica, con alberghi se non sontuosi, muniti però di ogni conforto, dal bagno al termosifone, sale di varietà, cinematografi, e una magnifica linea quotidiana di vapori.

Secondo e più utile risultato, la migliorata qualità del prodotto che ha aumentato il numero dei consumatori e lo aumenta di anno in anno.

Sono entrato in uno di questi stabilimenti a Vadsö che sala ogni anno circa un milione di chilogrammi di pesce.

Il fronte si apre sul mare protetto da una banchina presso la quale si ormeggiano le barche cariche, in corrispondenza ognuna di una tramoggia dalla quale il pesce cade nell'interno, come un frotto perenne di mercurio, sopra stadere per il peso. Nel grande camerone all'ora della discarica, si formano delle vere montagne di pesce. Ma non rimane a lungo perchè in cor-

rispondenza di ogni tramoggia son già distesi una catena di operai davanti il loro piccolo banco formato da un troncone di pino, il loro lungo coltello e il camice sanguinante come tanti macellai. È al suolo un viscido untume, stellato di gocce argentee che espande un odor fetido ammorbante.

Le donne porgono i grossi bestioni che sembrano ancora guizzare nelle loro mani al primo operaio, che con un colpo secco di una specie di ghigliottina fa cadere in una cesta la testa, gettandolo rapidamente al secondo che si limita soltanto con un colpo di pugnale a incidergli il ventre. Un terzo al quale passa successivamente, allarga il taglio ed asporta il fegato che raccolto in una tinozza serve poi ad estrarre l'olio. Il quarto lo libera delle interiora ed il quinto finalmente compie l'operazione più delicata, quella della sezione, avendo cura di non incidere la pelle inferiore che deve sorreggere e legare le due metà. Fatto ciò lo getta in una grande vasca d'acqua corrente che è lì a portata di mano, ove rimane qualche tempo a dissanguarsi.

Tutte queste operazioni che richiedono venti minuti a spiegarsi, a compiersi non richiedono che qualche secondo al massimo. Ho visto in meno di un'ora sparire dozzine di tonnellate di pesce. Dalla prima vasca il pesce passa ad una seconda nella quale mulinano lentamente un giuoco di pale che lo costringono a lasciare gli ultimi residui di sangue. Vien quindi gettato su delle tavole ove ragazze, con dei coltelli brevissimi, lo ripuliscono di ogni frammento fuori posto o residuo di interiora e passa nei carrelli che lo trasportano direttamente al salatoio. Strofinato rudemente prima col sale fino, viene finalmente sistemato in pile tra strati alternati di sale grosso. Quivi resta fino alla saturazione che dura tre settimane. Spazzolato del sale, viene finalmente messo a prosciugare all'aria, disteso uno per uno sulla roccia nuda, perchè l'umidore della terra non gli permetterebbe di asciugare. E mi spiegano così perchè quei paesi dei fiords che non hanno rocce nude in notevole quantità non possono confezionare baccalà e debbono invece produrre esclusivamente stoccafisso che è lo stesso merluzzo, liberato soltanto della testa e delle interiora ed essiccato intero, all'aria, senza sale. Il merluzzo deve asciugare per forza disteso a terra, perchè appeso si accartocchierebbe mentre

lo stocco, a coppie, su lunghe aste poggiate a cavalletti, prosciuga meglio appeso.

Dei cascami di merluzzo, si fa il concime che permette a questi aridi terreni di produrre la saporosa segala ch'è l'alimento prezioso, insieme al burro, delle popolazioni Lapponi. Le teste, messe a seccare sulla riva e infilate in uno spago a rosari, vengono spedite ad appositi stabilimenti per estrarne la colla. Il fegato con un processo semplicissimo e speditivo, fornisce l'olio che ricostituisce gli organismi infantili malandati. Così nulla va perduto. Iddio che negò a questo popolo di lottatori e di audaci infaticabili le possibilità di trarre dal suolo i mezzi di vita, lo ha compensato circondandolo del mare più fecondo e più ricco dell'universo. Un grande genio della sua razza, invece di scrivere « Il capitale », con una piccola invenzione lo riscattò dalle pene del più tribolato lavoro e di un popolo miserabile, fece un popolo ricco e pieno di benessere.

Questa mattina all'alba, dopo una tormentosa notte di mare agitato, come sa esserlo questo Oceano quando respira un po' affannosamente, abbiamo doppiato il Capo Nord. Era in bonaccia perfetta. Un fenomeno che non si ripete due volte in un secolo, mi diceva il capitano stupito, che lo doppiava da 20 anni. Ed io pensavo che correre il mondo a salti di migliaia di chilometri è ben più suggestivo che misurarlo a tappe di una lega con la diligenza di Heine. Perderete la graduale variabilità del paesaggio ma guadagnerete la vergine emozione del nuovo. La natura non passa dal sublime all'orrido senza transazioni, quasi perchè l'occhio vi si abitui. Ma attenua pertanto il contrasto delle due visioni. Immaginate invece: dalla dolce primavera romana, vi trovate in poche ore tra le nebbie di Londra e mentre dura il sogno vi si apre l'incantevole spettacolo dei Fiords scandinavi da cui siete sbalzati attraverso mari ghiacciati sulle nevi della sterminata pianura Russa, per ridestarvi all'estremo lembo d'Europa. Sogno o incubo? Io fui invece pervaso da non so qual senso di mistico raccoglimento dinanzi a quel monolito, dritto al cielo, come la pietra terminale del nostro continente.

Era forse l'emozione del segno raggiunto, della cosa finita o non piuttosto il mistero che di là di quel limite s'indovinava e nei cui oscuri baratri da cinque secoli i giganti delle stirpi

gettavano consapevoli la loro esistenza per la chimera di un sogno? Forse era tutto questo insieme che inchiodava il mio sguardo commosso su quella roccia radicata nell'abisso come un baluardo che resiste, dalla creazione del mondo, all'urto immane delle tempeste elementari e di cui non attenua lo squalore il segno di vita nei milioni di gabbiani che si fanno i loro nidi?

Forse era l'evocazione di coloro che prima di varcare il segno della sfinge e trasfigurarsi in miti vi avevano affissato per l'ultima volta la pupilla di umani, come il moribondo gira per l'ultima volta l'occhio che sta per chiudersi attorno alle cose care che lo circondano, che faceva tremare la mia anima?

Ma la commozione fu breve, e un impeto di orgoglio la dissipò di colpo. Tra me e quella roccia s'era disegnata, gigantesca, la figura dell'italiano silenzioso, volontario dell'impresa più audace che la storia registri.

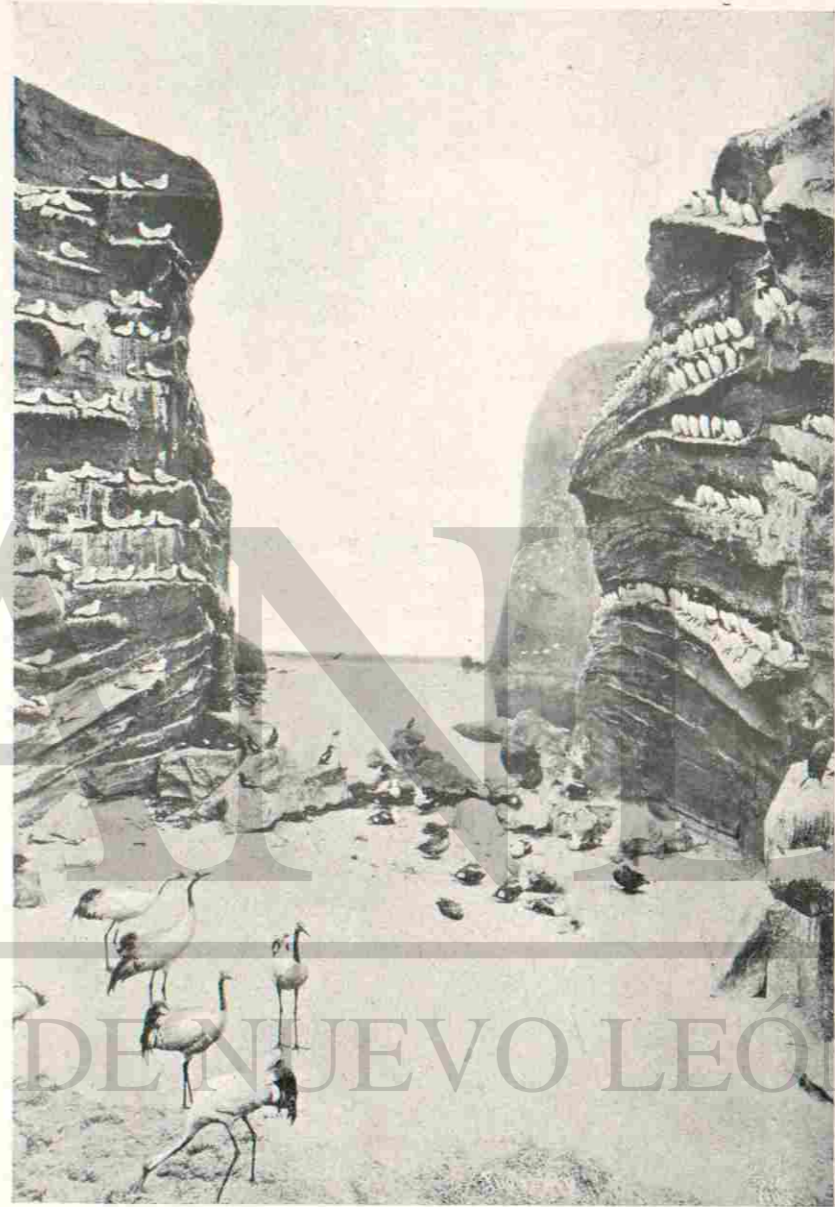
E ne fui felice per la gloria della mia Patria.

Le nostre generazioni, dopo Roma, han molto sofferto e troppo poco lottato. Ma la Vita è dei lottatori e non dei rassegnati. Le razze che si aprirono il cammino ove la natura gelosa lo sbarrava, con le sofferenze più raffinate come nell'Alaska e nei deserti, e di ogni caduto facevano un gradino per ascendere senza volgersi indietro, sono le razze cui spetta di diritto il dominio del mondo. Noi mancammo al torneo. Ma oggi l'inesorabile educazione del Littorio tende a creare la necessità della lotta e a dirigere la stirpe verso gli sforzi sovrumani. E già sull'arena gettammo i De Pinedo e i Nobile e altri dovranno seguire perchè una razza che rinasce per la terza volta e con segni di vitalità così prorompente è indicata dal destino fatalmente alla supremazia, che vogliamo e sapremo conquistare non più con la forza della rassegnazione al patire, ma il patire e i cimenti cercando per la bellezza della lotta stessa e della vittoria.

Ed il mio occhio ora non vacilla più e riguarda invece come una sfida il segno posto là dalla natura a indicare il limite della volontà dei deboli.



Capo Nord — l'estrema punta d'Europa

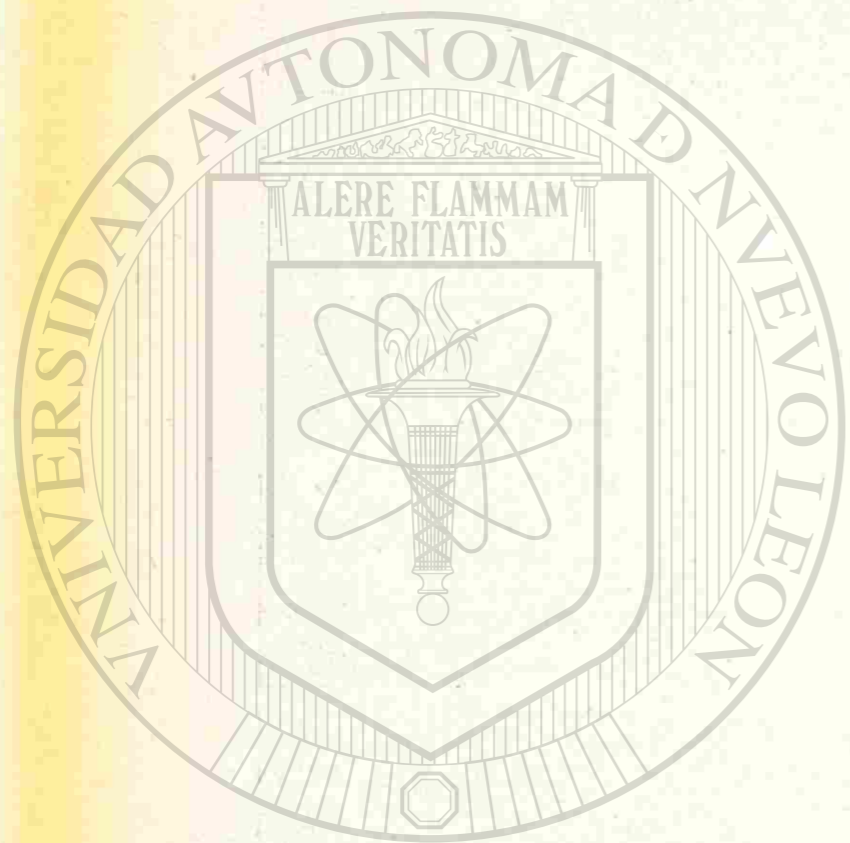


Un caratteristico dettaglio di Capo Nord

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS





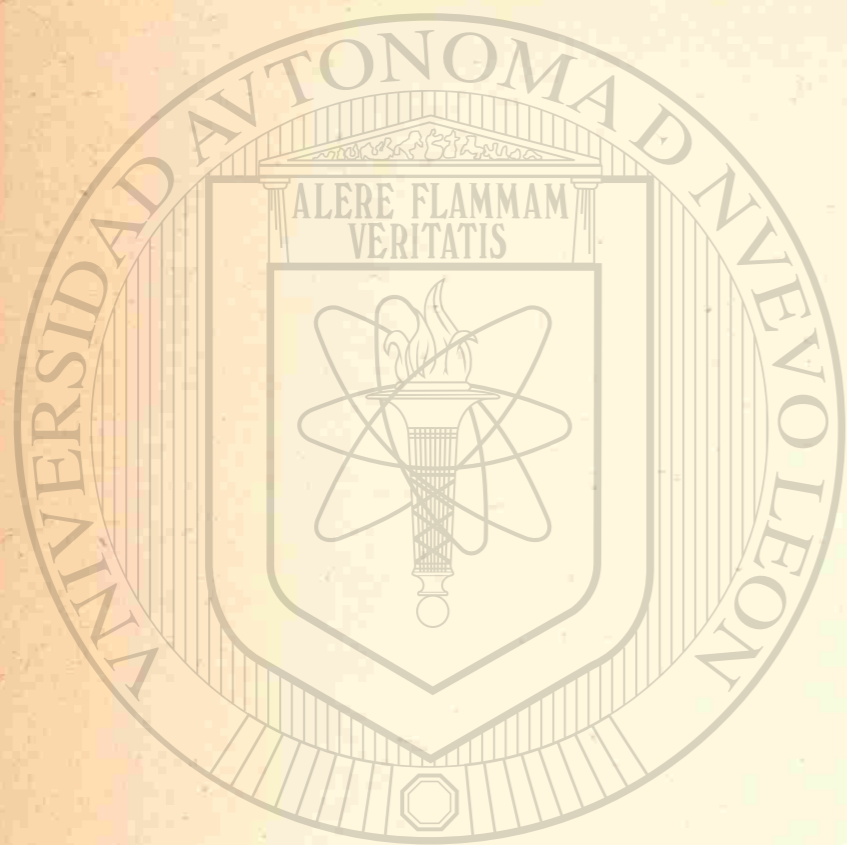
TRA I BARBARI CHE NON ESISTONO

UANL

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS





UNIVERSIDAD AUTÓNOMA

DIRECCIÓN GENERAL DE

**Tra i barbari che
non esistono.**

Børselv, Aprile.

Già, non vi ho ancora parlato dei Fiords. In verità c'è stata dell'intenzione. Ho voluto prendermi un po' di tempo per vedere se riuscivo a cambiar parere, chè non mi pareva di buon gusto essere contro il parere di tutti. Ma è stato inutile.

Quando mi son provato a sovrapporre il *cliché* che antiche letture avevano creato nel mio cervello, al panorama che mi sfilava davanti, senza riuscire a farli combaciare, ho perfino pensato che a me Iddio aveva negato il senso del bello.

Forse un po' anche questo, ma soprattutto bisogna persuadersi che quando s'è avuta la fortuna di nascere in Italia è assai difficile commuoversi dinanzi a qualsiasi spettacolo della natura. Perchè per capire che cosa Iddio ha prodigato al nostro paese bisogna girare il mondo e stabilire termini di paragone.

Chè ogni parte del mondo potrà avere qualche cosa di bello, di originale, non si nega, Iddio ne ha distribuito un pizzico a tutte, ma soltanto all'Italia ha donato lo scrigno intero. Non esiste cosa bella al mondo che l'Italia non abbia e a profusione, da regalarne. E i Fiords non sono nè il mare interno del Giappone nè il formicaio di gemme della Malesia o della Polinesia. Ebbene come commuoversi se navigando tra Nagasaki e Kobe noi non vediamo che lo stretto di Messina prolungato, se dalle Salomone a Taiti, da Levuka ad Apia è come correre da Sorrento a Capri a Procida a Ischia? E i Fiords? Ma l'estuario della Maddalena li compra in originalità di prospettive! C'è qualche cosa forse di variato ed è nei colori, nei colori delle roccie e dei muschi e nei colori dell'aria. Qui cielo terra e mare, una sola, esasperante tinta, il grigio piombo opprimente o l'indaco cupo, e da noi.... Ma lasciamo stare i paragoni. Come vedete

non è colpa mia se l'Italia è il paese più bello del mondo. Solo è da fare una raccomandazione ai nostri concittadini che vanno all'estero, letterati compresi: che prima di muoversi, conoscano l'Italia.

Certo, una successione di qualche migliaio di chilometri di isole e isolette e canali e laghetti, è uno spettacolo che sulle prime affascina, ma dopo un giorno o due di girotondo attorno alle stesse cose, avete esaurito tutte le prospettive possibili e la ripetizione è snervante. Così quando all'altezza di Tronsö la nave si libera dal labirinto e si getta in pieno Oceano Artico ove almeno è la maestà dell'infinito a sinistra e dell'orrido a destra, dato dal frastagliamento e dal tormento dell'alta costa corrosa dall'eterno flagellar delle onde, vi sentite come risollevati ed è come chi da un orticello tutto aiuole a ghirigori e alberelli bene educati, sbuchi improvvisamente nel folto di una foresta vergine, libera come Dio l'ha creata.

Da Capo Nord, dopo Helnes Fir, la costa piega decisamente verso Sud per aprirsi nella baia di Porsangen, profonda circa 300 chilometri, e larga non più di 20.

Sulla sinistra è un'immensa muraglia granitica a strapiombo sul mare, levigata dai flutti e impraticabile; sulla destra una terra bassa, sterile, desertica: il principio della vera Lapponia.

La natura che quando vuol essere crudele supera l'uomo in raffinatezza, pare aver posto di contro a quel miserabile popolo quella muraglia invincibile, perchè esso meglio imbarbarisse tra l'Oceano ghiacciato, le nevi eterne, il suolo infecondo e la notte artica.

E per secoli e secoli esso errò da caverna a caverna, come i primigenii dell'umanità, guidato dall'istinto che lo spingeva dal Nord al Sud, dall'Est all'Ovest, a seconda le stagioni, entro le barriere attanaglianti, in familiare connivenza con la renna selvaggia, ad esso alleata contro l'orso carnivoro.

Ma il bisogno di spezzar gli ostacoli che la Sfinge Polare quasi a difesa del suo mistero proiettava oltre le coste del Continente, sospingeva intanto un popolo che sul mare tenebroso aveva costruito i suoi muscoli d'acciaio e forgiato la sua anima di bronzo, verso le terre contese dall'abbraccio mortale del ghiaccio. Ed esso portò la luce al fratello imbarbarito, gli apprese a domar la natura e ad infrangere le barriere.

Stracciate dunque i libri scolastici che vi parlano di una Lapponia di selvaggi. Sono arretrati di qualche secolo. Essa è oggi una provincia della Norvegia ed i suoi abitanti, riversatisi alle coste, nelle centinaia di paesi che sul litorale Lappone l'industria della pesca ha fatto sorgere e prosperare, concorrono e gareggiano nelle opere feconde del lavoro con i civilizzatori, dai quali non si distinguono che per certo vezzo di vestire chiassoso, tutto colori vivaci a striscie e semicerchi e una statura più ridotta di quella dei biondi giganti Scandinavi.

Il nomadismo è pressochè scomparso e solo nell'interno, il mite pastore di renne continua la sua vita errante.

Ma anche questo residuo di atavismo barbarico è destinato a scomparire. La sollecitudine del governo Norvegese continua l'opera di penetrazione civile solcando di strade l'impervia regione tracciata ancora da sentieri impraticabili. Una commissione di tecnici è anche oggi con noi, a bordo, inviata a studiare il percorso della carrozzabile che dovrà unire Börselv a Baatvich. L'invito ad una gita nell'interno è suggestivo e mi lascio tentare dalla promessa di un incantevole spettacolo che è possibile ammirare soltanto in questi giorni in cui il sole dopo sei mesi di assenza rifà capolino.

Sei rozze slitte attaccate alle renne sono ad attendere sulla riva. L'irrequietezza dei grossi bestioni scalpitanti, dalle enormi ramificazioni frontali e le froge fumose non è affatto rassicurante. Tutta la popolazione del piccolo borgo, una cinquantina di persone in tutto, è ad attendere incuriosita gli ospiti rari. Vestono tutti il costume lappone. Gli uomini una camicia alla russa, marrone, di lana caprina, atreversata dalle spalle ai bordi da larghe fettucce a maglia, arancione, gialle e nere; calzoni di pelle di renna stretti al gambale, scarpe a punta uncinata; il copricapo, una specie di cappello da prete, rosso, sormontato da una cresta ad incudine, svolazzante, nera e rossa. Qualcuno indossa pelliccie di renna, col pelo all'esterno.

Le donne, non sgraziate, chiudono la vita in un corsetto azzurro, con bande gialle e arancione che seguono, come per accompagnarle, le curve delle spalle, del seno e dei fianchi e una corta gonnella azzurra o marrone, alla maniera scozzese, fin sopra il ginocchio; brache di pelle di renna attillate fino al collo del piede, scarpe meno grossolane, ma identiche a quelle

degli uomini. In testa una specie di zucchetto a maglia di lana, anch'esso a striscie colorate che le copre fino a metà della fronte e scende a incorniciare il volto fin sotto il mento ove s'annoda con nastri svolazzanti occultando completamente i capelli che sono stopposi e sbiaditi. Alcune hanno le spalle coperte di una breve mantellina di pelle di renna bianca che simula l'ermellino, ma la maggior parte di uno scialle a quadroni giallo-azzurro a frange.

Si lasciano di buon grado fissare dai nostri obiettivi e appena uno della Commissione ha richiesto delle cibarie per il viaggio, si sono precipitate nelle loro casette di legno e sono tornate cariche di uova, latte, formaggio nero di capra e pane di segala. Non si è riusciti in nessun modo a far loro accettare un compenso qualsiasi.

La terra è coperta di alcuni metri di neve gelata, ma non essendovi vento, la temperatura non è molto cruda. Le renne impazienti, ad un certo urlo gutturale dei conducenti, staccano al galoppo come puledri e i loro zoccoli bovini, sulla neve cristallizzata, mandano un suono strano di campane fesse. In breve scompare il piccolo villaggio alle nostre spalle e ci lanciamo in mezzo ad un paesaggio di roccia morenica fantastica-mente accidentato, ove si ha l'impressione di correre il giuoco delle montagne russe.

La renna al contrario dei cavalli da « botticelle » romane, non conosce differenza tra salita e discesa, baratri e ostacoli. Essa non sa che correre, correre sempre a fiaccacollo e tutte le forze debbono essere impiegate a non essere sbalzati dalla incomoda slitta. In verità non è una cura utile per le reni e le ossa. Dopo un'ora di corsa vi sentite rinsaccati. In compenso lo spettacolo paga esuberantemente le spese.

Iddio pentito d'aver messo al mondo questa terra nuda come una palla di biliardo l'ha rivestita per una diecina di mesi dell'anno di una vergine camicia di neve, e l'ha regalata al sole, perchè se ne serva come schermo per i giuochi di luce del suo gabinetto sperimentale. E meno male che a noi non è dato assistere che a saltuarii istanti del festino! E quale occhio potrebbe resistervi a lungo?

Una pazza fuga di nuvole oscure corrono sul nostro capo sotto il cielo di piombaggine. Quando a lor piace, dalla volta bassa sprizza un flotto di luce che percote la neve a ventaglio,

come lame simmetriche alternate di luci e di ombre. Quel che avviene dinanzi ai nostri occhi allora non c'è penna che possa rendere. Provatevi a riprodurre con la parola i colori dell'arcobaleno, se siete capaci e un arcobaleno da cui non vi separa più la distanza tra il cielo e la terra, ma è lì, sotto di voi, sulla neve, vi passate sopra, vi ci movete in mezzo, vi si decompone e ricompono cento volte in un minuto, vi segue o vi precede, si dilata, restringe, allunga, semina dietro di sé zone purpuree sulla neve che avvicinandosi diventano successivamente violette, lilla, zafferano, giallo senapa, cobalto, azzurro iridato, tutto fuorchè rosa; che invece torna ad esser tale, appena ve ne siete allontanati, quasi per farsi beffe di voi e mentre girate lo sguardo per ammirare un nuovo spettro più ricco ancora di tinte, di colpo, proprio come al cinematografo, par che si spezzi la pellicola, scompare tutto e rimane lo schermo bianco, la distesa infinita di neve. Vi domandate se avete sognato. Una nuvoletta ha tappato lo spiraglio di cielo, ma un'altra spostandosi ne apre subito un altro, due o tre, e dopo un istante in un'altra direzione si rinnova il prodigio, un cerchio intero invece di un arco, tutto un nuovo aspetto delle esercitazioni solari; un'immensa aia bianca ai cui orli un giardiniere pittore, con fiori d'ogni specie, abbia disegnato una serie di cerchi concentrici collimanti fra loro per via di certe *nuance* inverosimili e paradossali. Di colpo tutto sparisce di nuovo, il cielo si abbassa sul vostro capo e una polvere di cipria forma turbini capricciosi a risucchio a raffiche a ondate. Una nuova nevicata, che invece di neve lascia scendere dal cielo una rugiada raggellata così fitta come il fiore di farina da una grande tramoggia di un mulino potente.

I lapponi che guidano le slitte, ci fanno subito segno di tapparci la bocca. Pare che sia assai pericoloso respirare quel nevischio che congestiona i polmoni e ci raccontano di due turisti inglesi che sorpresi da una tempesta siffatta furono trovati asfissati su quella via. La suggestione del racconto ci fa di fatti accorgere che non respiriamo troppo liberamente una aria densa e quasi istantaneamente il freddo incrudisce e si abbassa di qualche grado. Per pudore io fingo di non accorgermene, ma la punta del mio grosso naso paonazza e certe lacrime che scendono senza pianto lungo le gote per formarsi in piccole stalattili sui baffi e la barba, questo non si può nascondere.

Ma non ebbi tempo d'accorgermi se ne arrossissi, perchè uno spettacolo buffissimo mi distrasse.

Ora immaginate: in mezzo a quella nuvola madreperlacea che aveva avvolto la carovana, della quale non si scorgevano più che delle mezze teste imberrettate di pelo, e le corna sferzanti delle renne, esplose come un invisibile proiettore che di colpo in tutti quei pulviscoli indugiatisi sui peli delle pelliccie, sulle ciglia, sul naso, sui baffi, sulle corna delle renne, accese tanti piccoli soli non soltanto abbaglianti, ma ognuno così carico di colori che pareva un estratto concentrato di arcobaleno cangiante ad ogni movimento della persona.

Tutte queste tenuissime luci si raccoglievano infine per un fenomeno di refrazione in una specie di aureola prodigiosa, in mezzo alla quale, nuotava la nostra testa di Santi a buon mercato.

Si spiega forse così l'aureola che si vede raffigurata attorno al capo di certi guerrieri nordici che noi credevamo fantasiosa invenzione di pittori. Ci guardavamo l'un l'altro pieni di sbalordita ammirazione, allorchè una mano gigantesca sollevò nel cielo un lembo della cortina opaca e sulla nostra dritta aprì un grande spiraglio dal quale....

Dopo molte riflessioni ho deciso di non farne parola, perchè ancora adesso mi rimane il dubbio che potesse trattarsi di un tiro giuocatoci dai lapponi con qualche diavoleria di specchi loro insegnata dagli spiriti delle caverne.

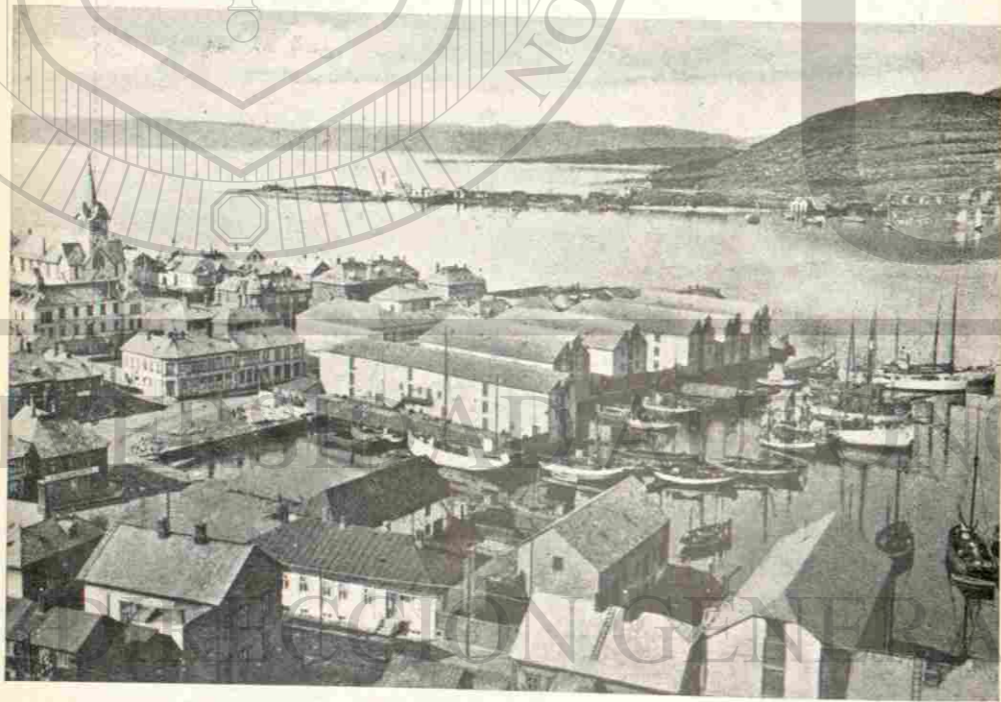
Avete mai visto un'aurora boreale? No? Ebbene se volete averne un'idea fate una corsa fin quassù e non fidatevi delle descrizioni. La mia l'ho stracciata due volte e non si sento di ricominciare. Con un po' di faccia tosta si può anche arrischiarsi a descrivere le orgie di colori noti, ma quando il cielo scaraventa sulla neve e la neve rimbalza nel cielo fiumi e cascate di metalli liquidi i più strani, piogge e girandole di razzi i cui colori non potete dire che cosa sono, perchè nella nostra nomenclatura, quelle tinte non esistono, insegnatemi come si fa a descriverli. L'unica cosa è fare come faccio io: patrimonio personale e tutto al più insegnare ove si può tesaurizzarlo: a 70 gradi di latitudine Nord, in Lapponia, durante il mese di Aprile, quando la notte diventa una falsificazione ben riuscita del giorno. Provate.



La grande lavorazione industriale del merluzzo a Vardö



Lo stocco allo sciorino ad Hammerfest



Hammerfest, il grande emporio del merluzzo

La renna è per il lappone, quello che è il camello per il beduino. Compagna indivisibile del nomade, essa lo scalda col suo fiato durante la lunga notte polare, alloggiando sotto la stessa tenda, lo nutrice col suo latte e con la saporosa carne dei suoi piccoli, lo veste del suo pelo, dal quale la donna lappone sa trarre stoffe apprezzatissime e con la sua pelle di cui fa scarpe e pellicce soffici. Infine col superfluo del suo latte egli produce un formaggio acre molto apprezzato nella regione, che baratta con i pochi alimenti di cui abbisogna: segala, lardo, zucchero e tè.

La renna selvaggia emigra da forra a forra — smagrite foreste brevissime di abete che a lunghi intervalli si incontrano qua e là, nello sterile suolo — ove le è più facile nascondersi e dove il cacciatore indigeno, l'attende col suo laccio infallibile. Allo stato selvaggio è ferocissima, ma in captività si lascia facilmente domare.

Queste notizie ci sono fornite da Tamara, il Re delle Renne, nella cui vasta dimora, passiamo la notte senza tenebra.

Tamara è l'uomo più noto e più ricco della Lapponia. La sua ricchezza si valuta in qualche dozzina di milioni, dei quali gran parte sono rappresentati dal valore dei suoi greggi di renne uno dei quali e dei non più numerosi, possiamo ammirare accampato in prossimità della casa. È una massa imponente di quattromila renne il cui incontro darebbe da pensare anche ad un treno diretto.

La vita di Tamara è romantica e interessantissima. Da noi stimolato, egli ce la narra con frasi piene di colore, quando nel suo vasto palazzo di legno a tre piani, architettonicamente grazioso, dopo un pranzo interminabile a base di carne di renna, cacciagione, formaggi e creme, passiamo a fumare i suoi Londres in un salotto che, gusto a parte, nessuno dei nostri pescicani avrebbe saputo mettere insieme.

Giovanetto egli seguì una missione scientifica americana, che attraverso la Lapponia russa lo condusse in Siberia, dove durante una traversata fu sorpresa da una tempesta di neve, ed egli rimase in coda col più vecchio, smarriti in una foresta paurosa. Dopo inaudite peripezie furono accompagnati fin presso la costa da alcuni eschimesi che in compenso li derubarono dei loro abiti e di ogni loro avere. Il vecchio non resistè alla prova del freddo e morì prima di rivedere il mare. Il pic-

colo Lappone errando sempre lungo la costa, giunse in una cala ove un uragano aveva obbligato una baleniera a rifugiarsi, dalla quale fu preso a bordo come si sarebbe preso un cane randagio. Ma siccome riceveva più pedate che pezzi di biscotto, giunto all'Alaska riuscì a fuggire e ad aggregarsi ad una colonna di minatori che tentavano la fortuna verso il Klondike. Vi rimase una diecina d'anni mettendo insieme una piccola fortuna. A San Francisco barattò la polvere d'oro e con una cinquantina di migliaia di dollari s'imbarcò per la sua patria. Aveva deciso sulle prime di stabilirsi a Cristiania, ma confessa che tra la gente civile un ex selvaggio non può vivere. In pochi mesi soltanto, la civiltà lo alleggerì di metà del frutto del suo lavoro e decise allora di far ritorno tra.... i barbari. La sua fortuna per quelle terre era ancora colossale, ma egli abituato oramai alla vita attiva non si lasciò tentare dell'ozio. Creò l'unica industria allora possibile, quella della renna. È stato lui che, adusato alla caccia alle alci nell'Alaska ha insegnato ai suoi conterranei la caccia al laccio, acquistando da loro tutte le renne catturate, centuplicando col commercio creato dal prodotto dei greggi la sua fortuna. Egli invia pelli e corna in Inghilterra e in Germania e formaggi fino in Russia. Tutte le pelli di orso passano egualmente per le sue mani. Importa in cambio cotonami, segala, zucchero, caffè e tè e quanto occorre alle esigenze limitatissime di queste popolazioni delle quali è il maggior fornitore. Possiede mandrie per ventimila capi, e impiega nelle sue fattorie un paio di migliaia di persone. Non è più ritornato tra la gente civile. Alla nostra ripetuta domanda se vi tornerà, esita a rispondere, come se temesse di offenderci e si limita solo a mormorare, dimenando il capo in atto negativo: — Minatori Alaska molto più onesti.

Il termine di paragone non è lusinghiero, ma parla un uomo che ne ha fatto l'esperienza. E questo propone il problema se si rende un servizio ai barbari, non già civilizzandoli, ma portando in mezzo ad essi la nostra civiltà odierna.

Il problema è troppo complesso per essere risolto da una persona sola, ed io prego qualcuno che mi aiuti, con sincerità, ad affrontarlo.

PICCOLO MONDO BOREALE

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

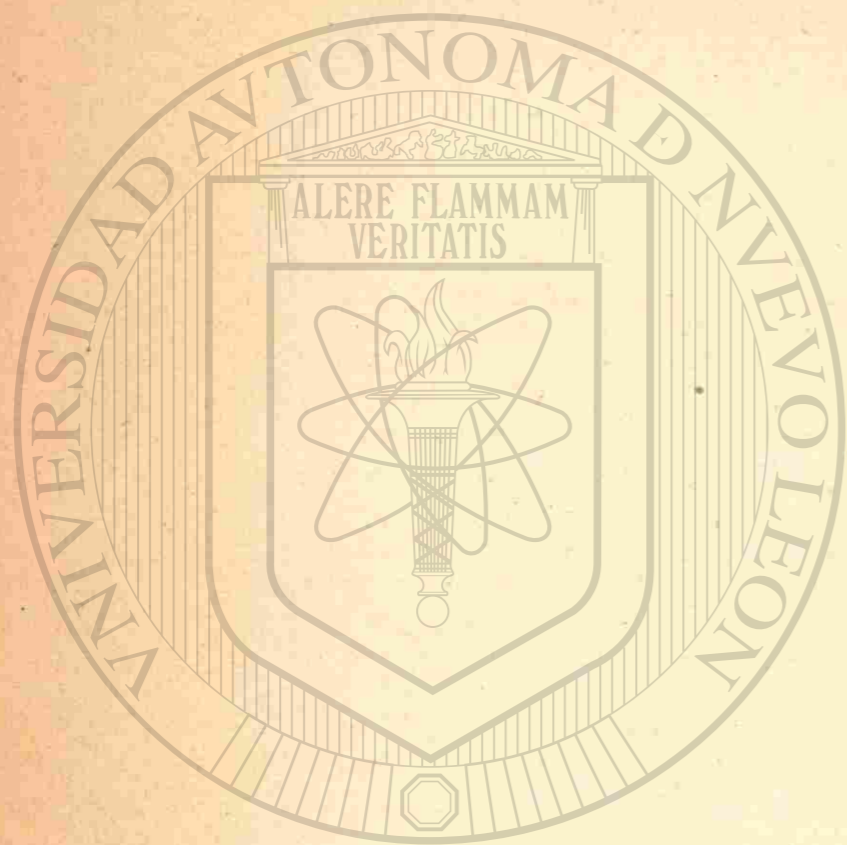
colo Lappone errando sempre lungo la costa, giunse in una cala ove un uragano aveva obbligato una baleniera a rifugiarsi, dalla quale fu preso a bordo come si sarebbe preso un cane randagio. Ma siccome riceveva più pedate che pezzi di biscotto, giunto all'Alaska riuscì a fuggire e ad aggregarsi ad una colonna di minatori che tentavano la fortuna verso il Klondike. Vi rimase una diecina d'anni mettendo insieme una piccola fortuna. A San Francisco barattò la polvere d'oro e con una cinquantina di migliaia di dollari s'imbarcò per la sua patria. Aveva deciso sulle prime di stabilirsi a Cristiania, ma confessa che tra la gente civile un ex selvaggio non può vivere. In pochi mesi soltanto, la civiltà lo alleggerì di metà del frutto del suo lavoro e decise allora di far ritorno tra.... i barbari. La sua fortuna per quelle terre era ancora colossale, ma egli abituato oramai alla vita attiva non si lasciò tentare dell'ozio. Creò l'unica industria allora possibile, quella della renna. È stato lui che, adusato alla caccia alle alci nell'Alaska ha insegnato ai suoi conterranei la caccia al laccio, acquistando da loro tutte le renne catturate, centuplicando col commercio creato dal prodotto dei greggi la sua fortuna. Egli invia pelli e corna in Inghilterra e in Germania e formaggi fino in Russia. Tutte le pelli di orso passano egualmente per le sue mani. Importa in cambio cotonami, segala, zucchero, caffè e tè e quanto occorre alle esigenze limitatissime di queste popolazioni delle quali è il maggior fornitore. Possiede mandrie per ventimila capi, e impiega nelle sue fattorie un paio di migliaia di persone. Non è più ritornato tra la gente civile. Alla nostra ripetuta domanda se vi tornerà, esita a rispondere, come se temesse di offenderci e si limita solo a mormorare, dimenando il capo in atto negativo: — Minatori Alaska molto più onesti.

Il termine di paragone non è lusinghiero, ma parla un uomo che ne ha fatto l'esperienza. E questo propone il problema se si rende un servizio ai barbari, non già civilizzandoli, ma portando in mezzo ad essi la nostra civiltà odierna.

Il problema è troppo complesso per essere risolto da una persona sola, ed io prego qualcuno che mi aiuti, con sincerità, ad affrontarlo.

PICCOLO MONDO BOREALE

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



Piccolo mondo Boreale.

Dall'Oceano Glaciale, Maggio.

La linea di navigazione più Settentrionale d'Europa è quella che da Trondjem va a Kirkenes, attraverso tutti i fiords che difendono come una cintura di Venere l'estremità del continente dall'amplesso troppo impetuoso dei venti del Polo e dai risvegli stroppo virili dell'Oceano.

L'Oceano Glaciale Artico invece non è servito ancora da una linea di vapori. Segno che i turisti non amano queste aurette salubri, pettinate dalle chiostre dei ghiacci eterni.

Eppure quando per abuso di sensazioni eccitanti che oggi son di moda, vien meno la salute, un mese di villeggiatura quassù, rifarebbe l'impalcatura alla più logora costituzione. Basta guardare questi miei compagni di bordo che vi si indugiano per un periodo che va dai 10 ai 40 gradi sotto zero, dal marzo all'agosto. I quali non fanno una vita invidiabile, non hanno una mensa troppo variata, un *confort* molto ricercato e hanno spalle, e muscoli da arena.

Stamattina con diciotto gradi sotto zero nel discendere nelle scialuppe per la caccia, han trovato che la pelliccia era superflua.

In mancanza dunque di vapori, per ritornar verso l'Europa, bisogna ricorrere ai pochi velieri che sfidano queste latitudini per procurare alle signore le tepide pellicce con le quali le povere foche si proteggono dai rigori del Polo.

Se la benemerita Società di protezione degli animali non manderà presto quassù i suoi poliziotti a metter fine al macello, fra poco di lontre e di foche non rimarranno che quelle impagliate dei musei. Basta udire i lamenti di questi cacciatori, naturalmente per la ragione opposta, perchè cioè la diminuzione non compensa più la loro fatica e il disagio del soggiorno.

La « Fortuna » è il brigantino che può avvicinarsi il più rapidamente alla costa Europea. Ha un vecchio capitano, un giovane timoniere, quattro gabbieri per la coperta, i due alberi e i 1200 metri quadrati di vela, e otto cacciatori armati di fucili inglesi a pallottola. C'è una grossa stiva per le pelli sotto sale, a prora, una seconda a poppa per le cuccette e il quadrato dell'equipaggio. La cucina è in coperta e un fetore isopportabile è da poppa a prora, di pelli fradicie, di lardo fritto, di sudiciume.

La coperta è completamente ingombra di battelli per la caccia; non è più lunga di 30 metri e sta insieme come una ferrovia russa, a chiodi e stecchi.

Prometto un cero a Nettuno perchè tenga buoni i suoi figliuoli fino a che non saremo in vista di terra e socchiudendo gli occhi come il puledro quando sta per saltare l'ostacolo, mi affido alla... « Fortuna » che veleggia verso il sud alla ricerca di un branco di foche sfuggite all'accerchiamento, sui ghiacci mobili. Toccato da una profonda pietà per le povere bestie, io auguro loro di non imbattersi in noi per non farci perdere qualche giorno nel tragitto.

Ma una volta a bordo, la vita apparisce subito di un colore meno fosco. Capitan Thoms, basso, tozzo e nerboruto, come il Bacco Fiammingo, un po' attempato, è un buon diavolo, grossolano ma affettuoso, specialmente dopo pranzo. I cacciatori, tre canadesi, un russo tartaro e quattro norvegesi, tanti bambini giganteschi, primitivi e generosi.

Rimaneva la questione della tavola e del letto, ma poichè è dimostrato che Epicuro capitato in una capanna di esquimesi, per non morir di fame trovò eccellente l'olio di balena e il grasso di tricheco, con lo spirito d'adattamento di cui Iddio è stato prodigo alla nostra razza, non mi fu difficile tra il lardo fritto e il pesce secco, trovare quest'ultimo delizioso, come una cura adatta per noi carnivori a disintossicare l'organismo. Quanto al letto, tutti i cacciatori volevano che occupassi la loro cuccetta; per non far preferenze, accettai il sacco a pelo del cuoco che a occhio nudo mi parve il meno popolato. L'osservazione risultò poi errata ma non ho avuto modo di pentirmene, perchè mi evitò almeno la compagnia delle blatte

che annerivano a nugoli il legname lardoso delle cuccette. Dopo il primo pasto in comune, ci trovammo affiatati perfettamente.

L'Oceano era un po' imbavato per certe raffiche da Nord Ovest, che per il mare che era, potevano considerarsi un pasatempo da non fargliene carico. Difatti nemmeno un terzo.

Il termometro del quadrato ove ardeva uno stufone da bagno russo, segnava dieci gradi sopra zero — una specie di paradiso che faceva dimenticare l'orribile fetore di muffa e l'acre sentore delle pipe che avevan ridotto l'aria opaca e greve al respiro.

Seppi così nell'effusione del *wisck* che quel brigantino aveva visto nascere capitan Thoms che lo aveva ereditato da suo padre insieme al nomadismo artico e l'amore alla caccia alle balene e alle lontre. Non conosceva cantieri come il capitano non conosceva medici. Gli domandai ridendo come poteva ancora avventurarsi per gli Oceani con quella carcassa sdrucita che sotto le piccole raffiche già gemeva da far rizzar i capelli e mi rispose che nuovo o vecchio, il bastimento nelle tempeste non conta. Erano i nervi, in quei mari, che occorrevano solidi. Gli uragani vanno trattati come le balene; filar sagola finchè non sono dissanguate. L'errore è nel pigliargli di petto. È come voler lottare col demonio, si finisce col perder l'anima.

Questa teoria mi pare che non si trovi in nessun trattato di navigazione, ma era stampata nel secolo di vita di quel relitto, e ritengo vada esaminata con garbo.

Seppi anche da Capitan Thoms come si pescavano le balene quando i mari n'eran pieni e non erano ammaliziate e come sia difficile oggi il trovarle e il catturarle, e invei furiosamente contro i cinesi che avevano inventato le balenine di cellulosa e i tedeschi che fabbricavano l'olio di balena sintetico provocando così la rovina dei balenieri che avevan dovuto buttarsi alla caccia delle lontre e delle foche. Anche queste non pagavano più, oggi, nemmeno le spese. Con tanti cacciatori a spartirsi il mare, ce n'era più poco per tutti, e poi — e qui una corona di benedizioni ai « perfidi figli d'Albione » che gratificava di leggiadri appellativi come ebrei, strozzini, mercanti di schiavi ecc. — bisognava passar sotto le forche caudine di quei signori, i quali non ancor soddisfatti di controllare

i prodotti di tutto il mondo, avevano voluto aggiungervi anche le pelli, per rubare ai cacciatori quel poco guadagno che rimaneva.

— To', voi che scrivete pei giornali mi sapete dire ad esempio perchè il mondo è così caprone da lasciarsi tosare senza un lamento dall'Inghilterra? Mi sapete dire perchè l'oro, l'argento e il rame di tutto il mondo, il cautchiù d'America e d'Africa, le carni dell'Argentina, il caffè del Brasile e di Giava, le perle e le pietre preziose, il pesce salato e il pesce secco, l'olio di cocco del Congo, il cotone d'America e d'Egitto e ora anche le pelli, tutto quel che il mondo produce o si estrae dal suo seno quel che il buon Dio ha creato, deve passare per il mercato di Londra, per lasciarsi cardare dagli inglesi? —

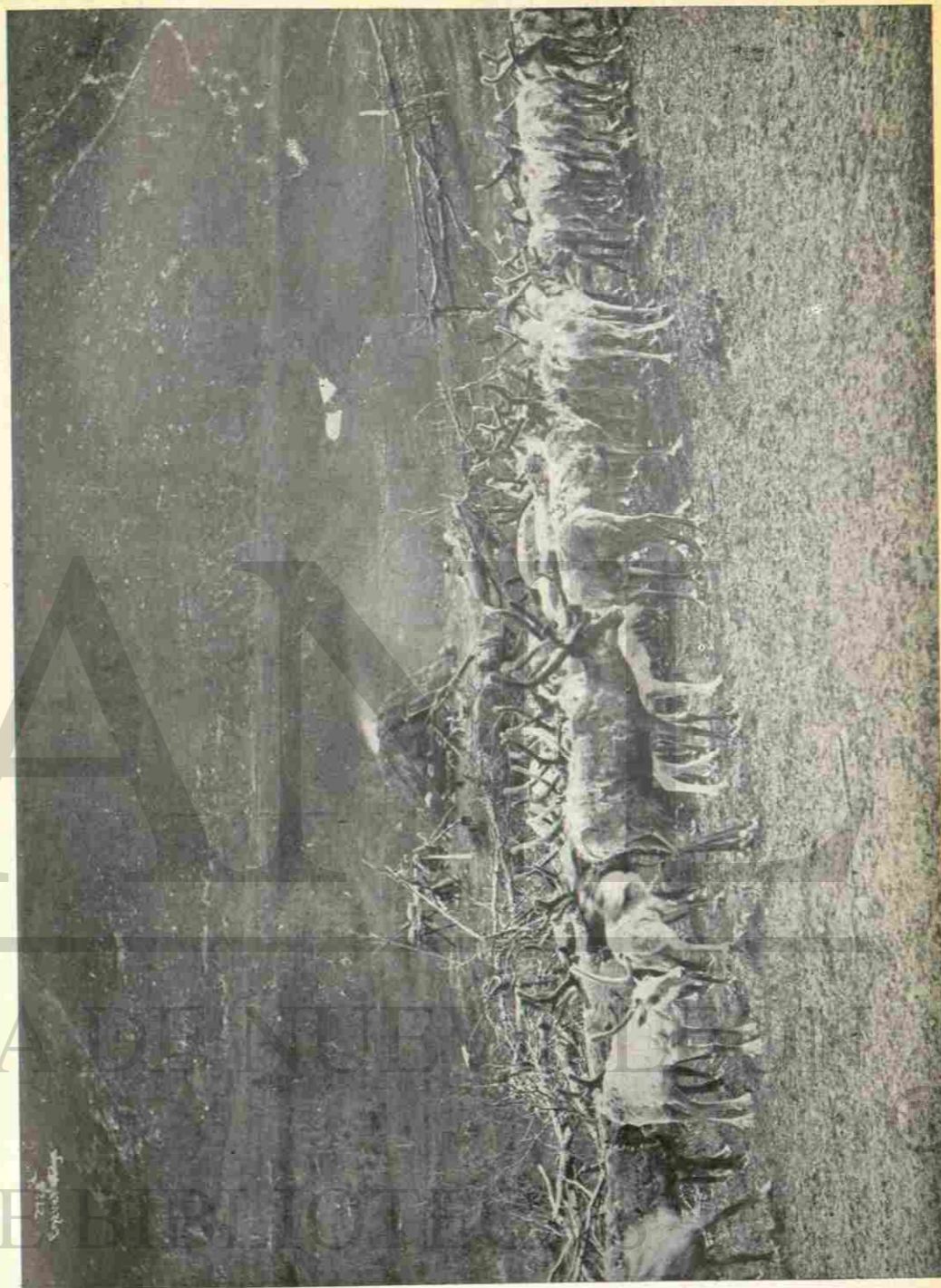
Francamente il perchè non lo sapevo. Cioè si immaginava, ma non avrei saputo dire come il mondo era giunto ad un così penoso stato di soggezione ad un solo popolo, il quale poteva, quando avesse voluto, con il semplice maneggio dei suoi listini, come certi plutocrati della Borsa, tenere per il collo una o più nazioni o tutte se le aggradava e imporle balzelli a piacimento. Non vi si pone mente perchè la corda è così bene insaponata che scorre attorno al collo come una carezza, ma a pensarvi c'è da rimanere sgomenti. Perchè l'Italia, ad esempio, deve comprare a Londra che stabilisce il prezzo e che vende, e gli è fatto divieto di acquistare direttamente, le carni congelate di Buenos Ayres, i cotoni d'Egitto, il baccalà norvegese? Quanto potrà durare?

Dovetti fare questa riflessione ad alta voce perchè Capitan Thoms che per la soddisfazione di trovarmi del suo parere, mi aveva nuovamente riempito il bicchiere di wisck, soggiunse subito:

— Ma fino a che la mano ora inguantata, non tornerà alla sua nativa rudezza con qualche scossone alla corda. Al grido del paziente allora tutto il mondo si risveglierà e si rinoverà.... —

L'argomento era troppo grave per essere trattato con lo stomaco nutrito a pesce secco, nella stiva fetida di un veliero, tra i fumi del wisck e quelli della dondolante lampada a petrolio; procurai perciò di ricondurlo sulla caccia ai lupi marini.

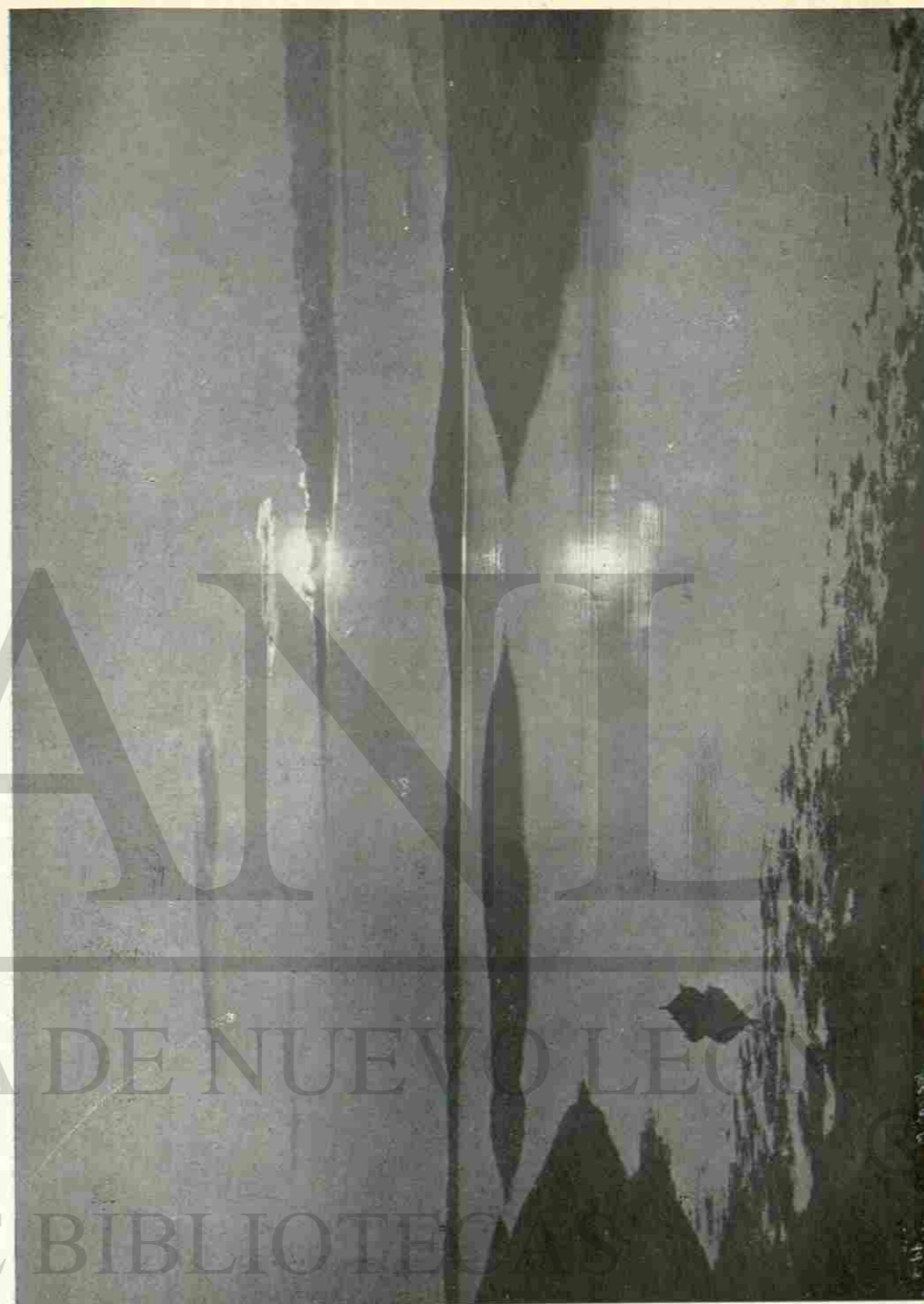
I cacciatori erano troppo giovani, pescatori anch'essi di balene, solo da pochi anni s'eran dati alla nuova professione,



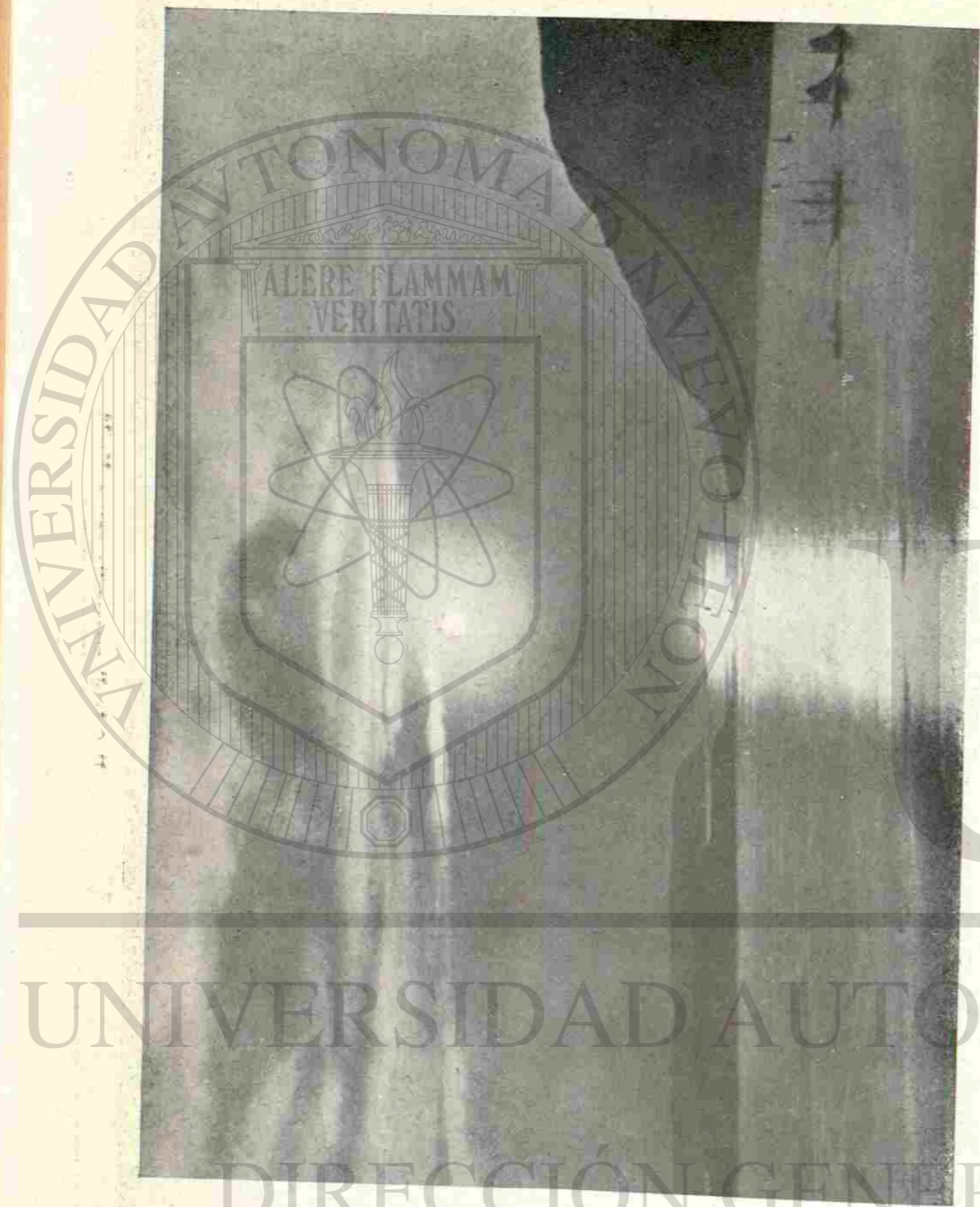
Mandria di Renne di Tamara



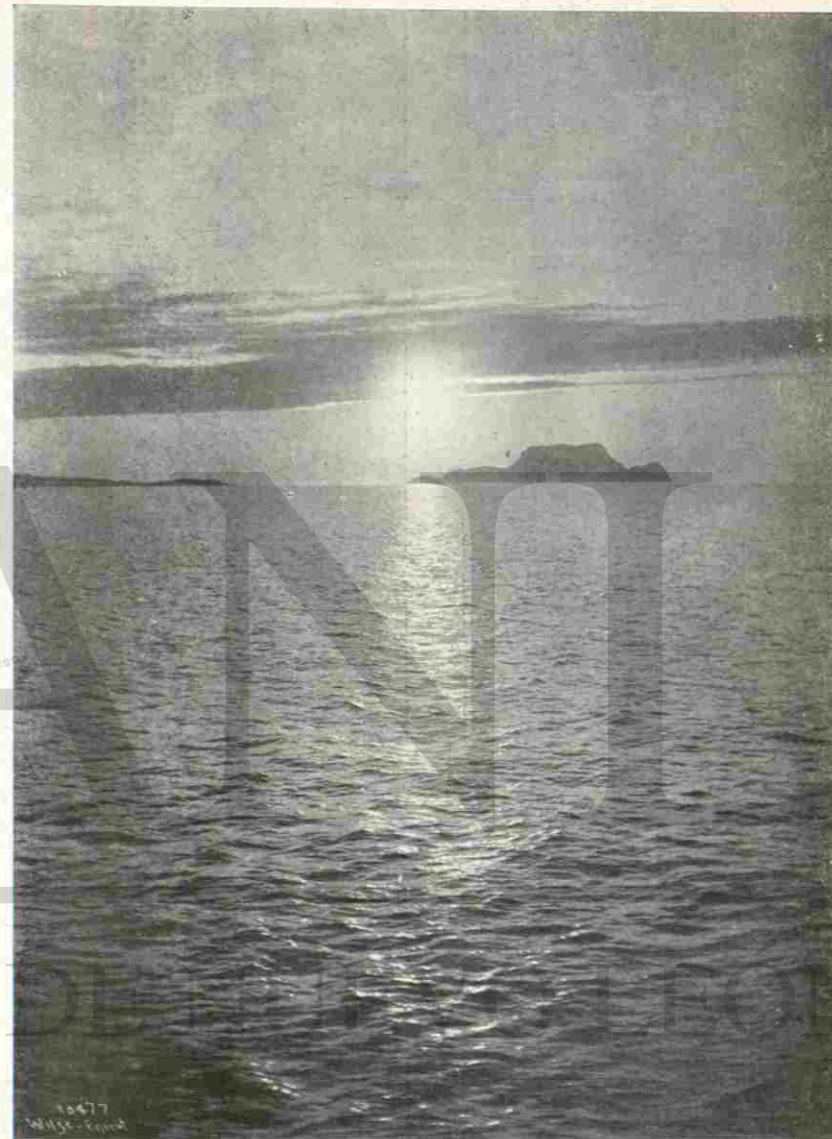
Giovanette Lapponi in costume nazionale Norvegese



Il Sole di mezzanotte presso Vardø



Un'aurora boreale



Effetti di luci crepuscolari

UNIVERSIDAD AUTONOMA DE LEON

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



Il postino in Lapponia



Fattoria lapponne



La casa del Pastore



Donne lapponi



Famiglia lapponne



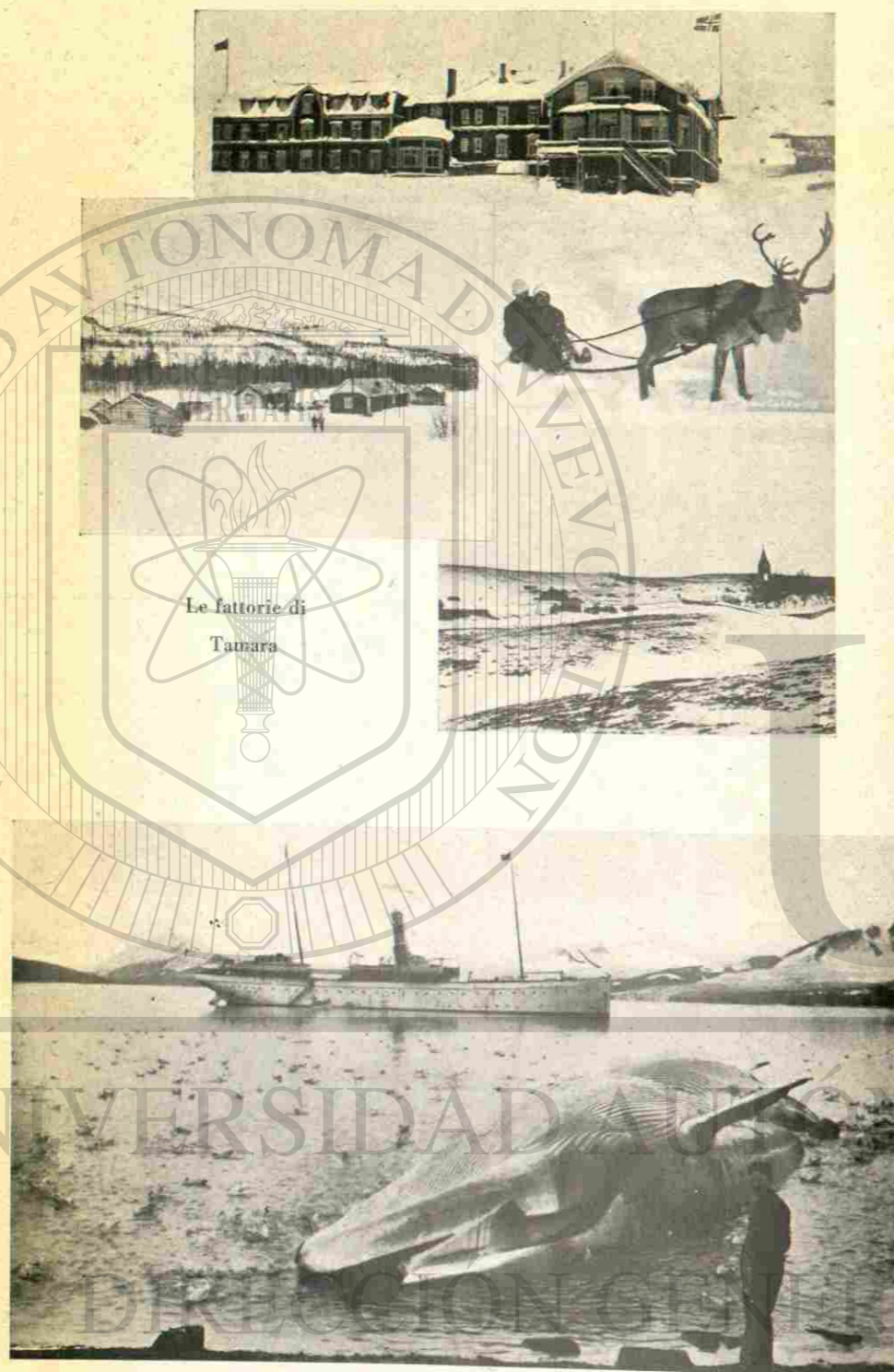
La popolazione di un villaggio lapponne



Il Fiord gelato di Svartisen a fine maggio



Un conducente di slitta



Una testa di grossa balena gettata sulla spiaggia da una tempesta

ma il vecchio Thoms su quest'argomento la sapeva lunga e non c'era che da solleticarlo un po' perchè la fortuna d'un novelatore fosse fatta. Inoltre attraverso le sue storie di pesca e di caccia, si capiva che egli non era stato sempre quell'uomo dolce e paterno che appariva, e aveva vissuto le sue ore di vita selvaggia che non si potevano udire senza sentirsi correre dei brividi nel sangue.

Qui ove la natura appesantisce la sua mano, gli uomini che per una regressione ancestrale verso di essa riescono a resistervi, finiscono necessariamente per fuggiare i propri istinti alla rudezza del clima mortale. Lontani e assenti dalla vita e da ogni autorità legale, ognuna di queste navi, microcosmo sperduto nell'immensità, rappresenta un piccolo mondo a sè con le sue leggi e la sua disciplina imposte da un capo autocratico a un gruppo di forti come lui e di ribelli, che sanno soltanto che il loro diritto ha per limite solamente la propria forza ed il proprio coraggio. Il più semplice urto assume perciò subito aspetti drammatici ed io ho portato così nel mio sonno di questa prima notte tra i cacciatori artici, la visione di uomini sgozzati per una lite generata da un nonnulla, affondati a colpi di fucile nelle barche per una risposta sgarbata o semplicemente per aver disubbidito un ordine, e di orrende carneficine nelle stive buie, ove ognuno tirava colpi di pugnale all'impazzata fin quando l'ultimo superstite alla lotta, dissanguato, non s'abbatteva vacillando sul cumulo dei compagni gementi e la nave correva alla deriva come il vascello fantasma.

L'illusione era perfetta, quando sobbalzando nel sogno, il ronfante dei dormienti vicini pareva il grugnito della ferocia o il rantolo dei moribondi.

Sul mio capo, l'oscillazione della lampada fumosa proiettava contro le cuccette e la volta della stiva, ombre paurose, mobili come anime inquiete.

E forse il mio corpo era disteso sui grumi di sangue umano, che avevano saturato le tavole del ponte.

Soltanto alla mattina del terzo giorno, s'è avuto occasione di calare in mare le barche. Durante la notte, al timoniere, nel suo quarto, era giunto all'orecchio, nel silenzio solenne del mare, quel gemito infantile caratteristico col quale le povere bestie avvertono i loro carnefici che sono vicine.

La « Fortuna » aveva messo subito in panna. Le barche erano state ammainate in un baleno e in ognuna avevan preso posto due cacciatori.

Il rumore era stato avvertito a Est, sottovento. Vi si diressero arrancando con lena. Erano stanchi dell'inazione insolita. Poco dopo sembravan formiche sbandate in cerca della pista.

Sull'Oceano senza vento, non era che l'ansito del suo respiro. Ma il respiro di un simile colosso è sempre proporzionato alla mole. I suoi palpiti non erano percepibili all'occhio; si indovinavano dall'altalena delle barche che apparivano e sparivano sull'onda morta.

A oriente verso l'aurora, in luogo del sole, un minuscolo paesaggio di cirri porporini tigrati di fiamme arroventate impossibili a fissarsi. Chissà per quale capriccio della refrazione, la luce che quelle fiamme roride proiettavano sul mare, lo tingevano di indaco cupo con lunghe lame lattiginose evanenti in arancione sbiadito.

Capitan Thoms che aveva afferrato egli stesso la barra, quando le barche divennero troppo piccine, venne all'orza con mezza caviglia.

La « Fortuna » che aveva cominciato a scarrocciare, ebbe qualche fremito di tancheggio nel vincere l'inerzia e scivolò subito leggermente sul mare oleoso, verso la direzione presa dalle barche. La distanza e l'avvallamento non rendevano però visibili le vicende della caccia. Solo tratto tratto davanti alle barche si notavano dei frangenti. Era il folto del gruppo sbandato. Le barche s'erano disposte a catena per l'avvolgimento, ma il branco era mobilissimo, e, quasi presago del pericolo, abbandonava gli Icebergs e spariva sott'acqua per riapparire dopo molto tempo, più lontano e magari all'istesso posto, quando le barche n'erano già lontane. Questo giuoco d'astuzia, l'unica astuzia di cui forse la natura ha dotato le stupide bestie, è durato nondimeno qualche ora, ciò che loro permetteva di tenersi sempre fuori di tiro.

Pazienti e tenaci i cacciatori continuavano l'inseguimento e l'accerchiamento mentre la « Fortuna » li seguiva alla voluta distanza.

Meglio che sul mare io potevo seguire le vicende della caccia sul volto del Capitano. Egli aveva l'istinto del cacciatore

di razza. Intuiva le mosse delle foche, ne indovinava senza vederlo, il luogo ove sarebbero riapparse e, come se fossero stati presenti, consigliava ed animava ad alta voce i cacciatori. E se le barche non eseguivano i movimenti che lui ordinava col pensiero, si eccitava, gridava, insultava i cacciatori, batteva i pugni sulla battagliola e i suoi occhi grigiastri diventavan cattivi come li avevo visti durante l'evocazione delle scene selvagge. Si capiva allora come avendo un'arma a portata di mano e i cacciatori a tiro, egli non avrebbe esitato in quel momento a far loro fuoco addosso.

Poi cominciò il crepitio dei fucili, e allora si rasserenò, divenne perfino allegro e volle festeggiare l'avvenimento con una mattutina libazione d'alcool, mettendomi il broncio perchè non avevo voluto associarmi a quella manifestazione troppo nordica di gioia.

Le barche avevan fatto ritorno a bordo alla spicciolata, nel tardo pomeriggio. Ognuna aveva la sua preda a rimorchio. I poveri bestioni, l'uno addosso all'altro, piroettando, parevano stringersi ancora insieme per un'ultima resistenza.

La gioia soverchiava nei cacciatori la stanchezza. Cinquantquattro capi, magnifici, furono accatastati sul ponte, pronti ad essere scuoiati. I piccoli occhi d'acciaio rimasti aperti, davano loro ancora un'apparenza di vita e contribuiva all'illusione il sussulto impresso dal movimento del ponte ai corpi viscidati che parevano snodarsi e sopraffarsi.

Ma appena sollevate le barche, le mani, il volto, gli abiti spruzzati di sangue, i cacciatori s'eran precipitati a tavola, affamati.

Capitan Thoms per la gioia aveva fatto aggiungere al solito lardo una scatola di fagiolini della sua dispensa particolare. In cambio pretese che la mensa fosse sollecita e le libazioni contenute perchè la lunga e delicata operazione dello scuoiamento non fosse ritardata e compromessa dall'ebbrezza.

Quella sera, per la prima volta, la notte sull'Artico, non era stata nemmeno preceduta da quella breve luce crepuscolare che indica ai naviganti la fine del giorno e il principio della notte. Il sole riapparso dopo tanti mesi da Sud, non s'era affatto mosso dal cielo; era rimasto come gelato, un po' sopra

l'orizzonte, privo di raggi e del minimo calore, simile a una grande luna di rame.

L'Oceano era calmo e cupo, l'atmosfera algida e chiara, l'aria immota, come gelata essa stessa, il silenzio inviolato, il cielo di un biancore latteo che dava a tutte le cose un'apparenza siderale. Si aveva la sensazione di vivere tra due immense valve di una conchiglia madreperlacea.

La « Fortuna » era la sola cosa vivente in quell'infinita solitudine. Con tutte le sue vele aperte e floscie leggermente inclinata a babordo, sembrava un grande albatros colpito in un'ala, trascinandosi faticosamente sur un mare d'argento liquido.

Di colpo sulle nostre teste s'incrociarono i fasci delle luci crepuscolari simili ad un'esplosione improvvisa di fuochi artificiali, e tutte le cose ripresero il loro colore, ma con un fondo violetto. Era come se le manovre, gli alberi, gli attrezzi, fossero ombreggiati di un alone livido. Quei colori non riuscivano a dare un'apparenza di vita, ma piuttosto di morte. Pareva di vedere invece che gli oggetti, l'immagine lontana degli oggetti stessi, attraverso una lente troppo forte.

In mezzo a quella natura morta, gli otto demoni sullo sfondo della poppa, che armati di lunghi coltellacci, incidevano, strappavano, tiravano le pelli, investiti da fiotti e grumi di sangue che colava loro dal volto spettrale, dalle mani, dal camiciotto, parevano il macabro quadro di quella lugubre cornice, un quadro che Dorè deve aver visto.

D'improvviso, così com'erano apparse, dopo un turbinio di raggi fantastici, le luci crepuscolari svanirono, seminando un diluvio di ali iridescenti di farfalle che ad una certa altezza il cielo inghiottiva grado a grado senza farle arrivare fino a noi.

E subito l'atmosfera s'appannò come se un mostro vi avesse fiato sopra. Era la notte senza tenebre e senza luce, le prime notti del giorno senza fine che danno all'anima più tristezza del crepuscolo. Sull'Oceano sfiorato da una brezza improvvisa, passò un tenue brivido, mentre le sue acque incupivano.

Gli uomini che avevano domato la natura e vivevano della morte, dovettero sentire il peso che opprimeva lo spirito poiché insieme, per un istintivo impulso, intonarono un canto dolce come una preghiera, pieno di passione e di umanità.

Traduco come posso:

Fu già in un fiord, — fu già in un fiord che il mare inghiottì, — Robur l'invitto, — Robur aveva nome il navigante, — cui l'aspre fatiche — spingeano a cercar quelle più aspre. — Più forte delle tempeste — era Robur l'invitto, — e spingeva la sua barca al largo, — sempre più al largo, — sprezzando le tempeste, — Mai conobbe il riposo, — mai conobbe l'amore, — poiché Robur l'invitto — odiava l'amore e le donne. — Le odiava e passava sprezzando — il riposo e l'amore. — Allora le donne deluse recisero le chiome — e le offrirono a Nettuno, — perchè il Dio le vendicasse. — Allora Nettuno — sferrò la sua ira, — sferrò la sua ira Nettuno — e rovesciò un ciclone — contro la fragile barca di Robur. — Robur l'invitto — accettò la tenzone. — Sprezzante l'accettò, — e oppose alla furia del mare — la sola difesa — del suo petto d'acciaio, — la sola difesa — del suo indomito cuore. — Così Nettuno soggiacque, — soggiacque alla lotta Nettuno. — E Robur approdò sugli scogli — d'un'isola sconosciuta, — col petto che sanguinava, — e una donna l'accorse — e curò le sue ferite, — una donna bellissima — non simile ad altra creatura. — Le sue carni erano di gigli, — gli occhi composti — con frantumi di stelle, — i capelli filati coi raggi di luna: — e nell'ugola aveva — le gole dei rosignoli. — Questa donna bellissima — l'accorse e medicò le sue ferite. — Ella avea nell'ugola le gole dei rosignoli. — Ma quando il navigante partì — non avea più il suo cuore. — Partì senza il suo cuore, — e quando se ne accorse — tornò indietro a cercarlo. — Ma per prima cosa non ritrovò la sua isola, — e non poté dunque riavere il suo cuore. — Solo vide in cielo una stella — e una voce parlò. — Disse la voce:

— « Segui la stella — e arriverai fino a me. — E avrai la felicità — in cambio del cuore ». — Disse la voce:

— « Segui la stella »... — E Robur da quel dì — segue la stella — segue la stella Polare — la stella che sta — sul culmine del mondo... — E se la fatica l'abbatte — lo sorregge la speranza, — e sempre sempre da quel dì — Robur cerca la stella, — per riavere il suo cuore, — e mai s'arresta... — Disse la voce:

— « Segui la stella e avrai la Felicità — in cambio del cuore... ».

E la Saga finisce, e le voci si spengono nel silenzio opprimente con un ritmo triste come un singhiozzo, sfuggente dalle labbra degli uomini intrisi di sangue.

O Robur, simbolo eterno, anche noi voghiamo sulla tua scia, dietro la nostra stella che, come te, non raggiungeremo mai! Eppure, continuiamo a vogare. Perché?



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

INDICE

Come ho preparato l'N-I per la Spedizione Polare di UMBERTO NOBILE	Pag. 7
Umberto Nobile	33

PARTE PRIMA

Da Roma a Leningrado.

Impressioni di un uomo qualunque che sale al cielo per la prima volta	43
Per la bellezza di un sogno	49
Una notte infernale	57
Dalla primavera romana alla neve di Oslo	67
Le occupazioni dei disoccupati tra il cielo e la terra	75
Cuorcontenti, tribolati ed anime in pena	83
Il Norge nel Caos	93
Il punto debole della spedizione	103
Le tappe sanguinose della Rivoluzione Russa	109
Le onoranze Russe a Nobile	117
Il palazzo per gli amori di una brutta Regina	125
Addio, Russia!	133

PARTE SECONDA

Il racconto degli altri.

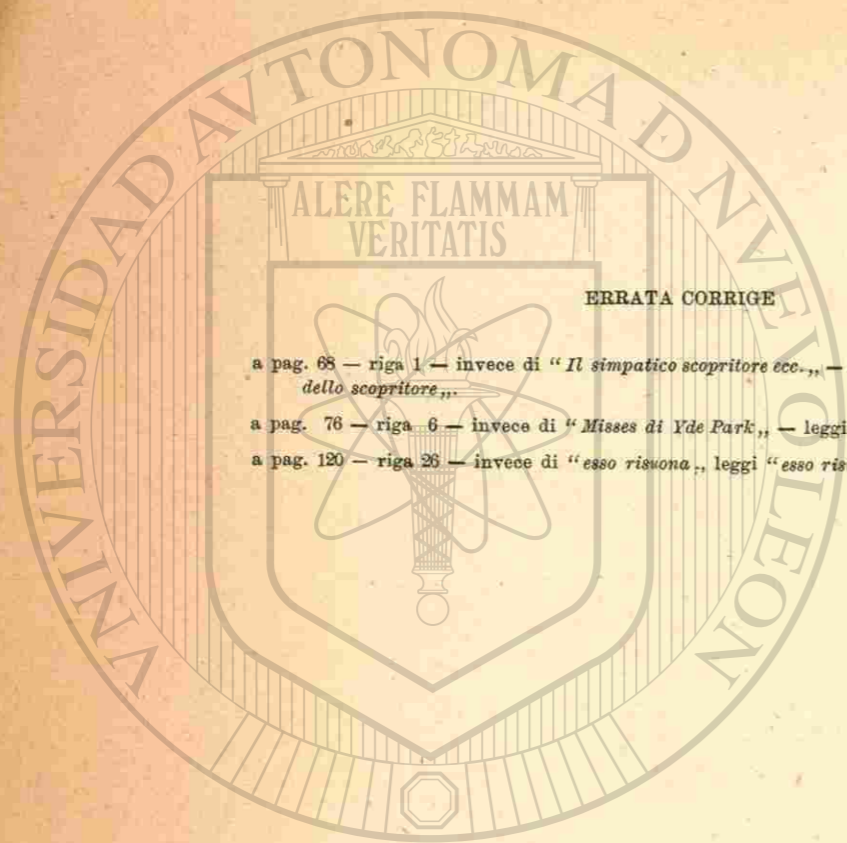
La partenza nella tempesta	143
Commiato	155
Oltre l'Europa: la prima tappa nell'ignoto	159
L'ultimo volo	169
Ore d'ansia e di delirio	179

PARTE TERZA

Ai margini del volo.

Un popolo sano	185
Oltre il Circolo Polare	197
Nell'Oceano Glaciale tra i fratelli di Ivo	209
Tra i barbari che non esistono	219
Piccolo mondo Boreale	229





ERRATA CORRIGE

a pag. 68 — riga 1 — invece di “*Il simpatico scopritore ecc.*”, — leggi “*Il simpatico omonimo dello scopritore*”,,

a pag. 76 — riga 6 — invece di “*Misses di Yde Park*”, — leggi “*Misses di Hyde-Park*”,,

a pag. 120 — riga 26 — invece di “*esso risuona*”, leggi “*esso risuonerà*”,,

U A N L

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



Prezzo L. 20

Printed in Italy.