

CUORCONTENTI, TRIBOLATI
ED ANIME IN PENA

**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 annoino 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, burlevole, 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 iscacco 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