

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

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 transvolata 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 sè, 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 Pione 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 preveggenza.

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 pleonasma. 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....