

OLTRE IL CIRCOLO POLARE

## 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 cassette 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 lapponico della montagna Kiruna-Vara, cioè Montagna del Gallo.

I primi anni si lavorò come si potè 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 potè 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 manecine 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 manecine 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 manecina 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.