

C. — SPEDIZIONE ARTICA SVEDESE.

Lettera di G. Bove.

Il nostro bravo ufficiale di marina G. Bove, membro della spedizione svedese che partirà nella state alla volta del mar glaciale, c'invia una importante lettera relativa ad una sua visita a Motala ed ai preparativi della spedizione. La pubblichiamo tosto per la massima parte, gratissimi di questo invio non meno che delle promesse fateci per l'avvenire.

Carlskrona, 5 maggio 1878.

.... il giorno 10 dell'ultimo decorso, in seguito ad ordine ricevuto dal professore Nordenskiöld, sono partito da Stoccolma per Carlskrona, per mettermi a disposizione del capitano Palander e per prendere imbarco, in qualità d'ufficiale di bordo, sulla « Vega ». Prima di rendermi a Carlskrona, ho voluto fare una punta sino a Motala per visitarne il grandioso stabilimento metallurgico. Due motivi m'indussero a deviare dalla strada che unisce Stoccolma a Carlskrona: primo, per aver un'idea del come si lavora il ferro e l'acciaio in Isvezia; secondo, per rapportare al professore Nordenskiöld i progressi che si erano fatti intorno alla costruzione della « Lena », la seconda nave della spedizione artica svedese. Ho sott'occhi la lettera che, in data del 6 aprile, io le inviai da Stoccolma... inserita nel Bollettino della Società geografica dell'aprile ultimo passato. La mia mano corse in isbaglio quando scrisse che la « Lena » è un vapore in acciaio di circa 500 tonnellate: rettifico l'errore dicendo ora, che esso non isposta più di 100 tonnellate. Altri particolari Ella avrà intorno a questa nave ed intorno alla « Vega » quando io abbia finito i piani di questi due bastimenti.

Per recarmi da Stoccolma a Motala ho preso il canale di Gotha, che, atteso l'eccezionale inverno, era già aperto alla navigazione. In causa delle numerose ferrovie che attraversano il sud della Svezia, il canale di Gotha ha oggidì perduto alquanto del suo valore: ciò non pertanto esso è ancora uno dei più frequentati mezzi di comunicazione della Svezia e specialmente lo è da quei forestieri che vogliono farsi un'idea della natura del suolo della Svezia. Se v'ha una via, percorrendo la quale si possa avere un'idea del paese che si percorre, si è certamente il canale di Gotha. Esso attraversa le grandi foreste del centro della Svezia, sbocca ne' più grandi laghi della Scandinavia, serpeggia in pianure aride e monotone, che rilevano il carattere dei paesi del nord, lambisce i più grandi stabilimenti dell'industria svedese ed unisce le due più grandi città della Svezia.

Debbo ad un distinto scienziato svedese alcuni cenni sul canale di Gotha. L'idea di riunire con canali i diversi laghi meridionali della Svezia, e con questi i due mari che bagnano la Scandinavia, pare risalire a tempi remotissimi. Si dice che Carlo VIII Kanutson abbia fatto ristudiare un progetto d'unione dei due grandi laghi Wenern e Wettern: però degli studi di questo insigne Re non rimase traccia. Nel 1516 Brask, vescovo di Linköping, presentò a Gustavo I il piano di un canale che versasse le

acque del Wettern in quelle del Baltico. Gustavo Wasa non solo accolse la proposta, ma egli stesso, aiutato dai più valenti ingegneri della Svezia, ne intraprese lo studio. I lavori non furono incominciati che sotto lo scettro di Carlo IX e furono continuati nei primi anni di regno del grande Gustavo Adolfo. Ma scoppiata la guerra dei trent'anni e chiamate sui campi di battaglia della Germania le braccia impiegate all'escavazione del canale, i lavori furono interrotti. Per lungo tempo più non si ripresero; sia perchè le finanze erano esauste dalle continue guerre in cui trovavasi avvolta la Svezia, sia per la mancanza di braccia; poichè tutti gli uomini atti a portare armi erano fuori di patria a rassodare il dominio della Svezia sulle provincie tedesche del Baltico ed a scongiurare la burrasca, che sotto la forma di Pietro il Grande, minacciava di piombare sul capo del giovane re Carlo XII.

Spetta al genio dell'ammiraglio Platen l'onore d'aver concepito il disegno del canale, come attualmente trovasi. Egli ne incominciò, ed a sue spese, gli studi nel 1805, ed aiutato dal famoso ingegnere inglese Tommaso Telford, li condusse a termine nel 1809, nel quale anno si mise anche mano ai lavori. Essi furono sì alacrementemente condotti innanzi, che nel 1822 la parte occidentale del canale (da Götheborg a Motala) venne aperta alla navigazione. L'intero canale non venne aperto che nel 1832: però il povero Platen non ebbe la gioia di vedere ultimata la sua opera: egli morì nel 1829. Anche Platen trovò sul principio molti avversari, i quali per falso amor di patria combatterono il suo progetto, dichiarandolo troppo ruinoso alle finanze del paese. Pochi anni dopo che il canale fu finito, essi piansero però l'acerba guerra fatta al Platen e convenirono sulla grande importanza della sua opera. Infatti chi avrebbe potuto disconoscere il gran bene che la Svezia ricavava dal canale di Gotha, sia che si fosse considerato dal lato politico, sia che si fosse esaminato dal lato commerciale? L'opera dell'ammiraglio Platen raddoppiava, per così dire, le forze militari della Svezia, poichè, mercè di esso, si potevano trasportare in breve tempo, economicamente ed al coperto dall'inimico, dall'uno all'altro mare truppe, armi, navi, provvigioni. Nè di minore importanza si mostrava dal lato commerciale: le merci dirette a Stoccolma non dovevano più pagare il gravoso pedaggio del Sund e le navi non si perigliavano più nel Baltico, ove le navigazioni sono difficili per i numerosi banchi di cui è seminato e per le violenti tempeste che vi si sollevano.

La distanza che corre fra Stoccolma e Götheborg, seguendo il canale, è di circa 370 miglia inglesi (595 km.). Di esse solamente 50 (80 km.) appartengono al canale propriamente detto; le rimanenti si percorrono sopra fiumi, laghi, baie e golfi. La profondità minima delle acque è di 10 piedi (m. 3,04), la larghezza massima del canale è di 90 piedi alla superficie e di 48 sul fondo (m. 27,35 e m. 14,60).

Il giorno dopo della mia partenza da Stoccolma giunsi a Motala, una delle più graziose cittadine della Svezia e posta nel punto in cui il canale di Gotha sbocca nel lago Wettern. Quando l'ammiraglio Platen concepì il grandioso disegno di unire il Baltico col Mare del Nord, Motala non si componeva che di poche casupole, per la massima parte abitate da pescatori, che traevano dal lago Wettern appena appena di che sostentarsi. Ora Motala conta da cinque a sei mila abitanti, e per la sua posizione e per

il salutare suo clima, essa è oggidì uno dei punti più frequentati della Svezia. Motala deve il rapido suo incremento alla stessa causa a cui Ismailia deve la sua esistenza. Scelta dall'ammiraglio Platen come sede della direzione dei lavori del canale, Motala vide in pochi giorni e come per incanto, sorgere accanto a sè fucine, magazzini, cantieri intorno ai quali si affaticava quanto di più eletto contasse allora la Svezia in fatto di arti meccaniche. Ora, sebbene il canale sia finito, Motala non ha perduto della sua importanza: le fucine volanti si sono cambiate in grandiosi stabilimenti di macchine a vapore, i magazzini si sono centuplicati, ed i cantieri, che prima servivano alla costruzione di draghe, pontoni, porte da chiuse, oggi danno alla Svezia ed alle altre potenze bagnate dal Baltico, corazzate, vapori, battelli porta-torpedini.

Motala è ora il principale stabilimento metallurgico della Svezia: uno dei principali dell'Europa. Quello che esso ha di speciale, e che lo rende superiore ad altri di più vasta mole, si è che esso è compiutamente indipendente; vale a dire, che non ha bisogno di cercare su altri mercati che i propri, quanto gli può abbisognare. Le immense miniere di Danne-mora (1) e gli alti forni di Pämboða (2) gli appartengono: dalla prima ricava il minerale, che i secondi cambiano nel miglior ferro e nel miglior acciaio che si conoscano. Le officine di Motala producono i più svariati oggetti dell'industria meccanica: navi a vapore in ferro ed in acciaio, macchine, locomotive, carri da ferrovie, tettoie, cerchi per cannoni, lastre di corazzatura, lamiere di acciaio, ecc. Dal 1824, epoca nella quale lo stabilimento di Motala venne fondato, sino alla fine del 1877 più di 500 navi a vapore scesero dai suoi cantieri e più di 400 macchine e 1000 caldaie uscirono dalle sue officine.

Il giorno 13 sono giunto a Carlskrona, principale stazione della marineria svedese. Il vastissimo arsenale, che abbraccia più dei due terzi dell'isola su cui Carlskrona è fondata, è opera del valente ingegnere Tessino, italiano di origine. Entrando nell'arsenale di Carlskrona, non si può far a meno di pensare ai giorni in cui il Baltico era coperto di vascelli svedesi, che facevano tremare la Russia e facevano anche seriamente riflettere l'Inghilterra. Ora le darsene sono spopolate, i magazzini vuoti, le officine vuote, le strade sono deserte, e là dove s'innalzavano monti di proietti e si allineavano migliaia di cannoni, ora l'erba cresce pacificamente. I recenti congegni di guerra hanno dato completamente il tracollo alle marine delle piccole nazioni. Ci vorrebbero quattro interi bilanci della marina perchè la Svezia potesse avere un « Duilio » od un « Dandolo ». Un distinto ammiraglio preconizzò parecchi anni or sono, che il predominio del mare sarebbe spettato a chi avea più milioni, io vi aggiungerò, ed a chi sa bene spenderli. L'Italia ha dato prova che anche con poco si può far molto.

In uno dei bacini dell'arsenale trovasi la « Vega ». Forse la spedizione non potrà partire al 1° luglio, come era stato deciso. Il ritardo sarà però di pochi giorni. Ciò dipende dal richiedere la « Vega », riparazioni che non si erano prevedute, e che non si potevano prevedere: tra queste

(1) Piccola città posta nella provincia di Upsala.

(2) Villaggio posto al nord del lago Wetteren, sulla linea ferroviaria che unisce Stoccolma a Göteborg

tiene primo luogo il ricambio di tutta l'alberatura e di tutti i sartiami (1) i quali furono trovati in pessimo stato. Non lieve sarà la spesa a cui anderà incontro la spedizione per simile ricambio: si calcola che esso non possa costar meno di quattro a cinque mila corone, somma abbastanza discreta, quando si pensi che le sottoscrizioni non hanno dato quella somma che si attendeva. Frattanto a bordo della « Vega » si lavora alacremente. Un buon numero di marinai ed operai vi sono giornalmente occupati: altri se n'attendono non appena le navi, che si armano per i cadetti e per i mozzi, saranno pronte. A bordo della « Vega » è un via-vai continuo, v'ha un rumore che assorda. La macchina venne completamente smontata per pulirne ed ingrassarne i differenti pezzi, la caldaia è stata rimossa dal suo posto e sbarcata; intorno ad essa attendono una diecina di ramieri che la tormentano con martelli e tenaglie: i carpentieri tracciano cabine, sale di riunione, biblioteche, gabinetti di lavoro, magazzini per conservare le collezioni di storia naturale: i marinai puliscono la sentina, raschiano il fuori bordo, rimovono gli oggetti inutili alla spedizione. A tutto questo lavoro assordante soprintende l'energico comandante Palander. Ciascun ufficiale e qualcuno fra gli scienziati avrà una cabina a parte, abbastanza larga per contenere una comoda cuccetta, un canterale con scrittoio, una piccola libreria ed il necessario per farsi belli anche in mezzo agli orsi bianchi. L'idea di dare una cabina a ciascun individuo dello stato maggiore è stata un'eccellente idea. Chi ha vissuto lungo tempo a bordo, può solo farsi una idea della gioia che si prova nel vederci padroni assoluti del nostro piccolo nido; si ha bisogno di tanto in tanto d'essere a tu per tu coi propri pensieri: un secondo inquilino è sempre un intruso. A proposito di stato maggiore, Ella avrà saputo che alla spedizione prenderà parte anche un ufficiale dell'esercito russo. Non ne ho ancora saputo il nome; so però che egli verrà a bordo come secondo zoologo della spedizione. Il professore Nordenskiöld scrisse da Stoccolma che egli è anche un valentissimo cacciatore. Speriamo che sia il Payer della spedizione svedese, cioè lo spaventato degli orsi bianchi ed il fornitore di carne fresca del bordo. Il totale delle persone che prenderanno parte alla spedizione non sarà più di 30. Il comandante Palander ha dovuto sormontare non piccole difficoltà nel formare l'equipaggio; non già per mancanza di personale, ma sibbene per il gran numero delle persone che ambirono di farne parte. Ora l'equipaggio è stato scelto. Si compone di sedici giovanotti, che sono la salute in persona e pieni d'ardore ed entusiasmo per la spedizione di cui faranno parte. È bene che anche il loro entusiasmo sia ricompensato: in una prossima mia Le darò il nome di tutte le persone che compongono l'equipaggio della « Vega ». Si erano sollevate anche alcune difficoltà sulla scelta del dottore, ora però le difficoltà sono appianate: il dottore della « Vega » e della « Lena » sarà il sig. E. Almquist, il quale gode in Isvezia fama di valente chirurgo e profondo conoscitore delle scienze naturali.

Riguardo al piano della spedizione, nulla è innovato. Solamente pare che si voglia dare maggior importanza alle esplorazioni in islitta. A tal uopo furono ordinate altre due slitte, oltre alle due che già abbiamo a

(1) Le corde che sorreggono gli alberi.

bordo. Era dapprima intenzione del professore Nordenskiöld d'impiegare solo uomini per tirare le slitte, ora per l'aumentato numero di esse e per il limitato personale, si prenderanno a bordo anche dei cani, i quali avranno non solo l'obbligo di fare da *cavalli di volata* nel traino delle slitte, ma dovranno ancora servire come cani da caccia e da esploratori nelle piccole escursioni. Se allo Spitzberg, durante la spedizione del 1868, il professore Nordenskiöld avesse avuto con se un cane da caccia, non avrebbe avuto **la** poco gradevole sorpresa di trovarsi, alzando gli occhi da un teodolite, a faccia a faccia con un orsacchiotto che lo guardava, meravigliato di vedere nei propri dominî un essere tanto diverso da sè. Fortuna volle che l'orso fosse piccolo, e che quel giorno le gambe del professore Nordenskiöld facessero dei veri prodigi. . . .

GIACOMO BOVE

Luogotenente della regia marina.