

B. — QUANTO GRAVI E GIUSTI TIMORI SI HANNO
SULLA SORTE DELLA « VEGA ».

Il 27 dello scorso agosto la nave svedese la « Vega », su cui trovansi il tenente della marina italiana Giacomo Bove, lasciava il meridiano medio delle bocche del Lena, dirigendosi allo stretto di Behring. Per giungervi non aveva ad elevarsi oltre il 73° grado di latitudine, ma doveva attraversare ben 65 gradi di longitudine. La nave era tuttora in ottimo stato, non avendo sofferto avarie nel passaggio da Porto Dickson al Lena: essa aveva anzi percorso con insperata facilità le 840 miglia marittime, che separano quei punti; aveva girato senza ostacolo i due formidabili Capi: in generale non aveva avuto visione o contrasto coi ghiacci, ed in una sola località aveva corso pericolo d'essere rinchiusa fra essi, ma con abili e pronte manovre ne era uscita libera ed illesa.

Dopo il 27 d'agosto però mancarono totalmente le dirette notizie della « Vega ». Questa mancanza di informazioni dirette, che nella prima parte del viaggio erano numerose e frequenti, e la considerazione che la partenza della « Vega » dal Lena per un punto così lontano avvenne quando non rimanevano più che due o tre settimane, e per eccezione di singolare fortuna, non più di un mese alla certissima chiusura della navigazione in quel mare, ci sforza a prestare credenza alla notizia data dai Ciukci ai balenieri americani dello stretto di Behring, che una nave (non sembra po-

(1) KOMMT — Suppongo che sia *Conte*, non essendo parola amharica.

(2) ARZUÉ — Maestà, titolo proprio degli imperatori d'Abissinia. Questa volta Menilek non si chiama più ARZUÉ NEGUSO-NAGAST d'Etiopia, ma semplicemente *Neguso-Sciaca*.

(3) LERZIA è LICCA, la nuova capitale fondata da Menilek.

(4) La data del millesimo 1872 è esatta, poichè gli Abissini vanno 8 anni dopo di noi.

L'iscrizione del sigillo è come deve essere; soltanto il *re dello Sciaca* non doveva usurpare il suggello imperiale. Il motto: *Vicit leo de tribu Juda* è esclusivamente del *neguso nagast*, cioè del *re dei re*.

ter essere altra che la « Vega ») sia stata presa fra i ghiacci a circa 40 miglia da Capo Est. La notizia tristissima è alquanto vaga: vorremmo negarla, rinvocarla in dubbio; ma pur troppo è probabile; non lo osiamo dire; ma sentiamo in noi stessi che è vera.

La « Vega » adunque è in pericolo grave, ed il pericolo delle navi chiuse nei ghiacci diventa ancor maggiore al momento in cui questi si spezzano, e si pongono in moto. Può essere estremo anche attualmente. Prima che la nave fosse rinchiusa, quali sforzi avrà fatto per uscire dai ghiacci, quali manovre inusitate, ardimentose non avrà tentato! Chiunque lesse con attenzione relazioni di illustri capitani di mare, di Dumont d'Urville, per esempio, di Back, di Weyprecht, ecc., i quali si trovarono in così tristi situazioni, sa a quali disperate manovre ricorsero, a quali rischi esposero l'alberatura, la prora, la chiglia, come affaticarono le ciurme, come si lanciassero ad urto sui ghiacci, ecc., insomma come tutto osassero ciò che in casi meno spaventevoli avrebbero altamente condannato essi stessi. La « Vega » non avrà osato meno di essi: avrà urtato col suo sprone: avrà impiegato l'ultima potenza della debole sua macchina, e la molta della sua vasta velatura; ma ben può aver perduto lo sprone, aver lentato la chiodatura, il fasciame, il guarnimento in metallo. Avrà confidato nel ricambio possibile del suo timone, avendone un secondo in riserva, nè più avrà badato al danno inevitabile, per urti continui, agli istromenti di precisione, e nemmeno alle vie d'acqua ancor superabili dalla forza delle pompe; avrà tentato in ogni modo salvezza, almeno un rifugio, una approssimazione all'a costa. Da un sì terribile combattimento, in quale stato sarà uscita, se pure ne è uscita, e giunta ad alcun riparo la « Vega? » Quale sarà lo stato della ciurma che era vigorosa, ma scarsa? Se molti uomini fossero ammalati (è come può essere altrimenti?) se eccesso di fatiche, di umidità e di freddo, ad onta dei buoni viveri di cui è provveduta la « Vega », avessero sviluppato lo scorbuto, se le mancassero i combustibili, dei quali dopo Porto Dickson la « Vega » non ha potuto rifornirsi, in quale tristissimo stato si troverà adesso, e prima ancora del terribile cataclisma della rottura e movimento dei ghiacci, la « Vega? »

Non voglio continuare in così tristi considerazioni. Ogni uomo di studi, ogni uomo d'esperienza e di cuore le fa, ed aggrava. Quindi è universale la domanda, che si tenti il salvataggio, e se è impossibile per la nave, si tenti almeno per le persone, riducendole alla costa a qualche luogo di sicurezza. Questa domanda si rivolge specialmente al Governo russo, il solo che forse possa raccogliere in quelle desolate contrade i mezzi di salvataggio. Certamente il Governo russo lo può in tempo minore, e più efficacemente di qualsivoglia Società o Governo: non dubito punto, che esso pure lo vuole: un sentimento di umanità e di onore lo spinge al salvataggio; uno degli ufficiali suoi è sulla « Vega »; un armatore principale è russo, ed il viaggio della « Vega » fu intrapreso così a scopo generale di scienza, come a scopo speciale di mettere i fiumi siberiani in diretto rapporto col commercio del mondo. Ma ad onta d'ogni energia d'impero e di impulso, lo stesso Governo russo non può se non in varî mesi riunire all'estremo nord-est di Siberia una spedizione di slitte ad attraglio di cani e di renne, mediocrementemente allestita per tentare d'avventurarsi sulla su-

perficie gelata del mare a raggiungere la « Vega », ed in tal lasso di tempo incominciano i segni precursori del disgelo, e crescono per la « Vega » i pericoli di totale naufragio, o d'errare trasportata a mala ventura coi ghiacci; e per le slitte giunge il rischio, e forse l'impossibilità di procedere. Più tardi arriva, è vero, il tempo di navigabilità se non aperta, almeno di rischio minore: allora può da Nikolajew o da Wladiwostok accorrere, in ubbidienza d'ordini previamente spediti da Pietroburgo col telegrafo, una nave a vapore dell'imperiale marina ben provveduta ed equipaggiata, e può avanzare nel mar Glaciale da Behring; ma in allora che sarà già avvenuto della « Vega », e dove la medesima sarà stata trasportata? La stessa corrente non esce da Behring verso sud, ma prevale in essa la direzione al nord, e la « Vega » impotente a governarsi da sè, potrebbe, se anche fosse miracolosamente illesa, aver ceduto alla corrente, ai venti ed ai ghiacci, e là trovarsi dove ogni umano sforzo di raggiungerla sia vano.

Si lesse, e probabilmente è vero, che anche il celebre Bennett abbia pensato a tentare il salvataggio della « Vega », come coll'invio di Stanley egli rese possibile il ritrovo di Livingstone nel cuore dell'Africa. Una sua nave allestita in Francia, deve per la via di Magellano o di Capo Horn essere giunta, o prossima a giungere a San Francisco di California. Era già destinata ad entrare per Behring nel mare Glaciale a ricercare la Terra di Wrangell o Long, ed a tentare il passaggio per l'ovest all'Atlantico, eseguendo così in direzione contraria il viaggio, che ora fu fatto da Nordenskiöld, ed era nelle intenzioni di Lambert, e nel desiderio di Napoleone III. Ora senza mutare lo scopo del viaggio, si offrirebbe come episodio di esso il possibile incontro e salvataggio della « Vega ». Vuolsi che l'illustre Bennett abbia, a quest'uopo, già inviato a San Francisco le opportune istruzioni.

Se è così, noi applaudiamo di gran cuore al sig. Bennett. Vi è pericolo per la « Vega »: vi è difficoltà, e v'è urgenza di soccorso: meglio è che si facciano molti tentativi d'aiuto, anzichè un solo, o pochi. Nondimeno le tristi osservazioni che abbiamo indicato circa la sperabilità che una nave russa arrivi a soccorso, sono applicabili nella loro integrità anche alla spedizione della nave di Bennett.

Qualunque nave però entri per Behring nell'artico mare, e qualunque sia per essere l'esito delle sue ricerche della « Vega », ci pare assai desiderabile, che essa non retroceda al Grande Oceano per lo stesso canale di Behring, ma, posta dapprima la « Vega » o la ciurma in luogo sicuro, al Kolima, per esempio, od al Lena, muova in quest'anno, o nel seguente, a ponente, tentando di girare per la seconda volta i due Capi boreali dell'Asia, e di penetrare nelle acque atlantiche. Nordenskiöld ha sciolto, e fu un ben memorabile fatto!, il problema geografico del passaggio nord-est; ma il problema commerciale, quello cioè della possibilità di comunicare per qualche mese, senza gravissime difficoltà, fra i porti dell'Europa e le foci degli immensi fiumi siberiani, non è sciolto ancora, nè può ben sciogliersi se non colla prova dei ripetuti passaggi. Le teorie di Petermann e di Weyprecht, sull'influenza dei fiumi siberiani a conservare la liquidità del mare lungo una zona costeggiante la terra, ebbero nel viaggio di Nordenskiöld luminosa conferma; ma questa influenza è dessa talmente sicura.

e costante, che almeno per qualche mese non sia da altre cause disturbata negli effetti, sospesa e distrutta; e siamo noi certi che nei casi ordinari il commercio non trovi, nell'andata o nel ritorno, impedita la via alle sue navi destinate al concambio dei prodotti dell'Europa e dell'Asia del nord? Questo dubbio ancor rimane in noi, e certamente in molti, e se non si solve con iterati passaggi, non si stabilirà su quella linea un commercio d'azzardo. Egli è per queste considerazioni, che quando io seppi che Nordenskiöld aveva girato i Capi, mi augurava, e nol tacqui, che svernasse al Lena, dove v'erano grandi servigi scientifici ad attendersi da uomo sì abile, e riprendesse nella futura stagione la via dei Capi, ossia dell'Atlantico, laddove muovendo al Pacifico boreale, egli batteva una via che certamente può essere dalla scienza esplorata assai meglio, ma già è nei punti essenziali conosciuta, ed in alcuni fu anche delineata con sufficiente esattezza.

Non conchiuderò questa dolorosa esposizione delle angustie che mi opprimono, e dei sinistri presentimenti che pur troppo si affacciano pensando allo stato in cui si trova la « Vega », ed alle enormi, forse insuperabili difficoltà di soccorrerla in tempo utile, senza aggiungere un cenno degli ostacoli che possono opporsi anche alla spedizione di slitte, che molti opinano essere più facile che realmente non è. Essa dovrebbe, come già avvertimmo, partire da coste desolate e deserte, ed è solo ad Anadiask, dove esiste un piccolissimo nucleo di fissi abitatori, che forse è possibile, ma non può essere pronto, il radunare alcune slitte con cani e con renne, e qualche provvista di pesce dissecato e di grasce, non d'altro. Le slitte non possono se non caricarsi di poco peso oltre il nutrimento necessario pel bestiame da tiro; anzi i viaggiatori medesimi devono calcolare di pascersi nel ritorno dello stesso bestiame, abbandonando i veicoli. Ed anche la marcia sul mare agghiacciato non può essere che lenta. Il mare infatti non si presenta come piano cristallo, su cui sia agevole il correre. La prima congelazione avviene sotto l'azione contemporanea del freddo, delle correnti, delle maree e delle nuove nevi agitate od ammonticchiate dal vortice turbinoso dei venti: la superficie del mare non è dunque levigata e liberamente percorribile; ma estremamente ineguale, affaticante, interrotta talvolta per la crosta sprofondata dei ghiacci, quando loro manca il sostegno delle acque sottostanti, che hanno ubbidito al richiamo di lontane maree. Perciò i viandanti non possono tenere la dritta via; ma sono obbligati a muoversi lentamente sotto velo perpetuo di brume biancastre e di altre nevi ad ogni istante cadenti, e coll'orribile freddo da 20° a 40° Reaumur, lentamente, per vie curve, onde evitare scabrezze ed ostacoli, e sono pure nella necessità di strascinare con se anche qualche leggiera navicella di cuoio, onde attraversare brevi tratti di acque di recente scoperte per movimenti avvenuti, non ancora solidificate col resto della massa ghiacciata. Devono inoltre i viandanti avere alcuna provvigione di combustibile onde potere, in clima terribile, e fra sì gravi fatiche, ristorarsi talvolta con caldo cibo e bevande.

La « Vega », se fu dagli indigeni narrato ai balenieri il vero, non si trovava, come dicemmo, che a circa 40 miglia da Capo-Est; ma anche questa distanza da terra non è breve per una spedizione di slitte sul mare, ed il racconto di tante simili esperienze di marce sul mare, che nei viaggi

artici si fecero, conferma appunto l'esposto più sopra, e le nostre apprensioni. Nondimeno l'efficacia salutare di questa spedizione di slitte alla distanza indicata è possibile, ed essa è la sola spedizione attuabile prima che ritorni l'estate. Noi esulteremo se sarà immediatamente intrapresa.

In sì tormentosa angustia per la sorte di quella nave gloriosa, e delle persone carissime a noi che sono a bordo di essa, un solo pensiero ci donò fiducia e noi lo afferriamo e coltiviamo con tutto l'ardore dello spirito e l'affetto del cuore. Può ben essere che la Vega, combattendo quella terribile battaglia cogli elementi, nè riuscendo ad aprirsi la via pel mare di Behring, abbia però potuto lungo la costa d'Asia, o quella d'America, raggiungere qualche seno, baja, foce fluviale, o porsi al coperto d'alcuna frangia d'isolotti e di scogli, ed essere così in grado d'assoluta o comparativa sicurezza pel tempo del chiuso mare, e pel cataclisma dello scioglimento dei ghiacci. Ciò è possibile: vorremmo dire che è anche probabile, stante la prossimità della costa, la forza della nave, la potenza della nuova albertura, ed il sussidio dal vapore. Noi lo ignoriamo, è vero, ma non dobbiamo sgomentarci, perchè non ci sia ancor giunta questa tranquillante notizia, che i viaggiatori ci avrebbero di gran cuore inviato. Circa due mila miglia separano quelle estremità delle coste, ove nell'avventurosa nostra ipotesi la « Vega » potrebbe aver trovato rifugio, dalla più vicina stazione telegrafica, che è quella di Albasin sull'Amur di Mangiuria. Forse la consolante notizia ha già percorso gran parte di quelle lande gelate, e le fibre elettriche stanno per recarla in ogni parte del mondo. Possa presto dalla « Vega » o da amici di Russia, di Svezia, di Germania, arrivarci un tale telegramma che ci tolga d'angustia!

CRISTOFORO NEGRI.