

UNA CROCIERA NEL MAR POLARE ARTICO.

Note prese a bordo della baleniera norvegese « Hertha »

dal socio tenente di vascello GIULIO SCHOCH (1).

L'idea di fare un breve viaggio nelle regioni artiche, mi venne in seguito alla lettura di non so più quale Rivista, nella quale un inglese narrava, molto sommariamente, del suo soggiorno a bordo di una nave americana adibita alla pesca nei mari situati a nord di Terranova.

Convinto che per farsi un'idea esatta di una regione, non basti leggere le relazioni o sfogliare le raccolte di fotografie fatte da altri, decisi di prendere imbarco sopra una delle baleniere che annualmente si recano alla caccia delle foche; e ottenutane licenza dal Ministero della marina, partii ai primi di gennaio del '99 alla volta della Norvegia per mettere in esecuzione il mio progetto. Non completamente nuovo nel paese, essendovi già stato nel '95, mi riuscì facile stringere nuove relazioni ed ottenere informazioni e schiarimenti.

Presentatomi poi al dott. Nansen, ricevetti da lui infinite cortesie e consigli preziosi. Così, dopo varie gite fatte a Tönsberg ed a Sandefjord, che insieme con Arendal e Tromsø sono i porti ove generalmente svernano le navi baleniere, riuscii ad ottenere, dietro un modesto pagamento, d'imbarcare sulla « Hertha », destinata alla caccia delle foche ed alla pesca delle balene nei mari della Groenlandia.

Dovendo la nave partire ai primi di marzo, misi subito mano ai miei preparativi di viaggio. Per quanto non si trattasse che di una breve campagna a scopo di curiosità e di *sport*, pure l'allestimento del mio modesto bagaglio artico mi occupò discretamente, chè dovevo tener conto del poco *comfort* che mi avrebbe offerto una piccola nave da pesca, del nuovo genere di vita e del clima eccezionale a cui andavo incontro. Anche qui il dott. Nansen mi fu di grande aiuto, guidandomi specialmente nella scelta degli abiti, dei viveri e delle armi. Per queste ul-

(1) Pubblichiamo volentieri, nella sua integrità, il diario del sig. Schoch, interessante assai, sotto diversi aspetti, compiacendoci col suo autore che, alla lodevole iniziativa della campagna, seppe associare una particolare diligenza, così nel raccogliere come nel trascrivere le sue svariate osservazioni e nel comunicarci le sue impressioni di viaggio. Nessun riassunto sarebbe stato possibile senza privare il racconto di quella originalità che, per la forma almeno, è tanta parte del suo merito.

time e per acquistare inoltre le più recenti carte delle regioni polari, mi recai in Inghilterra. Preparata così ogni cosa, alla fine di febbraio spedii il tutto, contenuto in cinque casse fasciate di zinco, a Sandefjord, ed il 1° marzo partii a quella volta per installarmi definitivamente a bordo.

I.

LE NAVI BALENIERE NORVEGESI.

Prima di incominciare qui la trascrizione del diario da me tenuto durante il viaggio, credo utile premettere alcune note su queste navi, destinate alla pesca nel Mar Polare.

Esse si possono distinguere in tre categorie:

- 1^a Navi baleniere per la pesca delle grosse balene;
- 2^a Navi baleniere per la pesca delle balene della specie *bottlenoes*;
- 3^a Navi baleniere da ghiaccio per la caccia delle foche e la pesca delle balene *bottlenoes*.

Le navi della prima categoria sono generalmente in ferro ed hanno l'apparenza di grossi rimorchiatori. Sono sprovviste di vele ed hanno una macchina robusta capace d'imprimere loro una velocità di 12 o 13 nodi. Queste navi pescano sempre in vicinanza della terra (nei mari di Finmarken, Alta Norvegia, nei dintorni delle isole Färöer, dell'Islanda, ecc.), chè le grosse balene, una volta catturate ed uccise, anzichè essere scorticate in mare, come si fa per le *bottlenoes*, vengono rimorchiate in porto, ove sono poi tirate in secco.

La seconda categoria è la più numerosa, e ad essa appartengono navi di tipo affatto differente fra loro, come schooners, golette, cutters, ecc. Queste navi sono munite di cannoncini lancia-arponi, sistemati a prora ed a poppa e nelle imbarcazioni. Partono dai porti di sverno verso marzo, ed incrociano nel Mar Polare, dando la caccia alle balene *bottlenoes*. La stiva è tutta occupata da cisternoni in lamiera (*tanks*), ove vien deposto il grasso di balena. Quando il carico è completo (il che generalmente non avviene che dopo cinque o sei mesi di continua crociera), fanno ritorno a terra e sbarcano il grasso dal quale, mediante bollitura, si ricava l'olio.

Qualcuna di queste navi è pure fornita di macchina, in generale però ne sono sprovviste.

Veniamo finalmente alle navi della 3^a specie, cioè alle navi da ghiaccio, alla categoria delle quali apparteneva l'« Hertha ».

Si capisce facilmente come, per penetrare attraverso i banchi di

ghiaccio galleggianti, occorranò navi di una struttura speciale e di un robustezza eccezionale, capaci di resistere ad urti potenti e di forzars un passaggio in mezzo a queste banchine mobili.

I Norvegesi, che oltre ad essere buoni ed arditi marinai in tutti mari del mondo, hanno, per così dire, la specialità della navigazione artica, sono riusciti, dopo lunghi anni di prove e di tentativi, spesso disastrosi, a risolvere abbastanza bene il problema della nave da ghiaccio; e colle loro navi adibite alla pesca delle foche essi s'avventurano ogni anno nell'interno dei campi di ghiaccio e vi rimangono per mesi intieri.

La famosa « Vega » di Nordenskiöld, la « Belgica » (ex « Patria »), che servi recentemente all' spedizione del capitano Gerlache, il « Jason » (neo « Stella Polare »), testè acquistato dal Duca degli Abruzzi per la sua spedizione alla Terra di Francesco Giuseppe, e molte altre ancora usate in addietro dagli esploratori delle regioni polari per spingersi attraverso le zone ghiacciate, non sono altro che navi norvegesi che servirono, e alcune, come per esempio la « Vega », servono tuttora per la caccia delle foche.

Lo stesso « Fram » che trasportò la famosa spedizione di Nansen, ed il « Southern-Cross », partito nell'agosto '98 per le regioni antartiche, non sono che copie, parzialmente modificate e migliorate, di queste navi da pesca.

La qualità principale che deve possedere una nave da ghiaccio, oltre a quella di una grande robustezza, si è quella di poter sviluppare una considerevole forza viva, colla quale vincere la resistenza che i ghiacci oppongono al suo cammino. Quindi non devono essere troppo piccole e debbono essere fornite di macchine robuste.

Queste navi hanno per lo più forme larghe tondeggianti, senza spigoli o brusche incurvature che possano presentare punti deboli alla pressione dei ghiacci. Il materiale impiegato per la costruzione dello scafo è generalmente la quercia: sarebbe impossibile adoperare il metallo, chè l'acciaio più temprato si fletterebbe e si spezzerebbe alla prima prova un po' rude che la nave dovesse sopportare. All'esterno poi, sino a circa un metro al disopra della linea del galleggiamento, viene applicata la così detta *cintura o fodera da ghiaccio*, che consiste in un fasciame di *greenheart*, legno resistentissimo ed elastico al tempo stesso. Questo rivestimento, destinato a proteggere l'opera viva delle navi da ghiaccio, ha uno spessore considerevole: in alcune di esse tocca i 20 cm. in prossimità del galleggiamento; decresce a misura che discende verso la chiglia, la quale è poco sporgente, ed ha gli spigoli smussati.

La prora, poi, è straordinariamente robusta; tra rivestimenti, rinforzi, travi di puntellamento disposti in tutti i sensi, essa viene a raggiungere, in alcune di queste navi, uno spessore di quattro o cinque metri; un vero blocco massiccio e resistente, capace di sopportare urti poderosi. All'esterno poi, sul taglio di prora, da un metro al disopra fino a un metro al disotto del galleggiamento, sono anche inchiodate alcune grosse lamine di ferro, le quali corrono per un buon tratto lungo le *masche* ed impediscono che il legname possa scheggiarsi.

Il punto vulnerabile della nave, come ben si comprende, è la poppa, ove si trovano i due organi essenziali per la manovra, cioè l'elica ed il timone.

La maggior attenzione quindi, per chi dirige la nave, dev'essere rivolta da questo lato al quale si debbono evitare gli urti troppo forti, che potrebbero produrre o la rottura del timone, o la perdita o l'accartocciamento delle pale dell'elica.

In generale, date le loro forme tozze e l'ampia superficie del timone, le navi da ghiaccio evoluiscono assai rapidamente, perciò con rapide e continue accostate, si potrà sempre mantenere la poppa in acque libere o quasi, malgrado il rinserrarsi dei ghiacci dopo il passaggio della nave. Il timone è sistemato molto in basso e l'elica è a due pale, e quando la macchina è ferma e si ha l'avvertenza di disporle verticalmente, esse rimangono completamente protette dal largo dritto di poppa.

Queste navi sono generalmente armate a brigantino a palo, cioè con due alberi a vele quadre, ed il terzo a vele auriche; l'alberata è assai alta e largo è il bracciame. Una caratteristica nella velatura, comune a quasi tutte le navi che navigano nei mari polari, è la speciale sistemazione delle vele di gabbia (*self-rolling*), che permette di mollare o serrare la vela, prendere terzaroli, senza aver bisogno di far salire la gente nell'alberata. Questa speciale disposizione è eminentemente pratica nelle regioni fredde, ove la bassa temperatura rendendo dura e ghiacciata la tela, riuscirebbe addirittura impossibile ai marinai di maneggiare e serrare la vela.

Del resto, a bordo di queste navi, tutte le manovre sono disposte in modo così sapiente e pratico, che occorrono poche braccia per servirsene.

La vela, a bordo delle navi da ghiaccio, viene usata quasi sempre in mare libero; quando invece si è tra i campi di ghiaccio, essa si usa soltanto come ausilio alla macchina.

In testa all'albero di maestra è sistemato un barile, munito di so-

stegno per cannocchiale di gran portata. In esso sta il capitano, quando dirige la nave attraverso i banchi di ghiaccio. Da quell'altezza egli giudica meglio lo stato dei ghiacci e può dirigere la nave là dove sembra che essi offrano minore resistenza, dove più abbondano i canali e le fenditure, dove i massi sono meno voluminosi e compatti. Inoltre, egli riesce a scoprire, da distanza assai grande, i giacimenti delle foche, la caccia delle quali forma lo scopo del suo viaggio.

Queste navi sono munite di molte imbarcazioni (alcune ne hanno sino a dodici), che servono per accostare i banchi di foche quando i ghiacci sono diradati, e per la pesca delle balene *bottlenoes* in mare libero. Sono imbarcazioni lunghe e slanciate che tengono il mare in modo splendido; le così dette lancia baleniere delle nostre navi da guerra sono una copia elegante di quelle.

L'equipaggio di queste navi è assai numeroso, il che si capisce se si pensa che alle volte occorre di dover fare mettere in mare tutte le imbarcazioni; il « Jason » (ora « Stella Polare »), per esempio, quando faceva la campagna di pesca, portava 65 uomini.

Le navi da ghiaccio attualmente esistenti in Norvegia, sono in numero assai limitato e quasi tutte di vecchia costruzione (1). La più moderna è il « Njord », costruita nel 1886. Il deprezzamento subito in questi ultimi anni dalle pelli e dall'olio di foca, ed anche la diminuzione continua di questi animali, fanno sì che gli armatori abbandonino questo ramo di speculazione, pel quale occorrono navi, allestimenti ed equipaggi troppo costosi, ed armino invece navi baleniere per la pesca delle balene (1^a e 2^a categoria), più economiche e remuneratrici.

L'anno scorso ('99), per esempio, furono solo sei le navi che abbandonarono le coste norvegesi per recarsi alla caccia delle foche; l'anno prima invece erano state più di dieci.

L'« Hertha », a bordo della quale io presi imbarco, era la più piccola di tutte: costruita a Sandefjord nel 1884, ha 253 tonnellate di spostamento e 164 di registro. Misura 118 piedi in lunghezza, 25 in larghezza, 13 in pescagione.

Ha una macchina di 180 cavalli indicati e porta oltre 100 tonnellate di carbone.

Appartiene alla Società Oceana (2) che ha sede in Amburgo, ma batte bandiera norvegese.

(1) Non più di una dozzina.

(2) La « Stella Polare » apparteneva alla stessa Società.

II.

DALLA NORVEGIA FINO ALL'INCONTRO DEI GHIACCI.

4 marzo. — Sono le due pom. e leviamo l'ancora. Mancano ancora due marinai per completare l'equipaggio; dovevano arrivare stamane da Drammen, ove il Capitano s'era recato ad arruolarli, ma finora non si sono ancora presentati a bordo.

Il Comandante però ha premura di partire e non vuole più oltre aspettare; la « Cappella », altra nave che si reca alla caccia delle foche, è partita già da stamane e bisogna approfittare del vento fresco che spira da N.-E. e che ci permetterà di doppiare presto il Capo Lindesnaes, che segna l'estremità sud della Norvegia.

Presentiamo rapidamente per l'uscita del lungo e stretto fjord; un ultimo fischio della sirena, come per dar l'addio al mondo civile, e poi avanti colla macchina. Abbiamo la terra vicinissima da entrambe le parti; sembra di navigare in un fiume incassato tra colline ricoperte da boschi di pini e di abeti, curvi sotto il loro mantello di neve. Ogni tanto oltrepassiamo gruppi di case in legno, dipinte per lo più in rosso cupo, qualche cutter ancorato in una minuscola insenatura, ove la tranquilla superficie del mare è ricoperta da una leggera crosta di ghiaccio, qualche gruppo di ragazzi montati sui lunghi pattini da neve (*skøy*), che ci salutano al nostro passaggio, agitando in aria le loro berrette di lana.

A metà d'una collina, sopra una roccia prospiciente il fjord, vedo una donna che saluta. È la moglie del Capitano. Ogni tanto cessa di agitare il fazzoletto per portarselo agli occhi. Si vede che essa conosce bene i pericoli e i disagi ai quali vanno incontro i navigatori del Mare Polare.

La piccola borgata di Sandefjord è piena di vedove e di madri che hanno perduto i loro cari tra i campi di ghiaccio.

Appena usciti dal fjord arrestiamo la macchina, facciamo vela e dirigiamo per S.-O.

L'equipaggio dell'« Hertha » si compone di 25 persone, di cui 22 sono norvegesi e 3 svedesi. Tutti, chi più chi meno, hanno già navigato nel Mar Polare. Il Capitano è un vero colosso; non conta che 35 anni, ma naviga da oltre 20. A dieci anni serviva già a bordo delle navi da pilota nel Mare del Nord, poi su navi inglesi ed americane fece viaggi di lungo corso ed infine, da dieci anni a questa parte, si è specializzato per le campagne artiche. Comanda l'« Hertha » da quattro anni e con

essa, nel '95 e nel '97, compì due viaggi assai importanti per conto del Governo danese. Riuscì, cioè, ad atterrare ad Angmagsalik, centro di Esquimesi, sulla costa orientale della Groenlandia, ed a sbarcarvi alcuni missionari. Chi conosce un poco la storia delle esplorazioni in Groenlandia apprezzerà facilmente l'importanza di queste due spedizioni. Si contano sulle dita le navi che riuscirono a forzare la barriera dei grossi ghiacci, che si stende lungo la costa orientale di questa desolata regione.

Il servizio di guardia a bordo è fatto da due *Steuermänner*, anche essi già familiari a questi viaggi polari. Uno di essi, anzi, naufragò due anni or sono nelle vicinanze della Terra di Jan Mayen, in seguito a cattivo tempo. La nave da pesca, sulla quale si trovava, andò perduta e gli uomini dell'equipaggio, salvatisi in una lancia baleniera, riuscirono dopo 15 giorni di fatiche e di stenti inauditi, a toccare la costa settentrionale dell'Islanda, ove ad alcuni si dovettero amputare le gambe, gelatesi nel lungo e travagliato tragitto.

5 marzo. — Il vento ha girato a N.-O. e tende a rinfrescare. Navighiamo bordeggiando per doppiare il capo Lindesnaes. Il cielo è scuro e l'orizzonte fosco. Il mare è agitato, e la nave, colle sue forme tozze e rotonde, rolla allegramente. Una cosa per abituarci alla quale occorrerà un po' di tempo è il cattivo odore che regna sovrano qui a bordo. È il puzzo caratteristico di queste navi, che portano olio di balena e grasso e pelli di foche. Veramente, per ora, non abbiamo ancora a bordo di simile mercanzia, ma il legname della nave conserva nei suoi pori i residui delle campagne scorse e non basta certo un inverno passato a Sandefjord, sotto uno spesso strato di neve, per far perdere ai ponti ed alle cale l'untume del quale sono impregnati. Se vi si aggiungono le emanazioni della grande quantità di stoccafisso che abbiamo a bordo come provvista, ne risulta un odore quanto mai disgustoso e nauseante.

Verso sera il vento gira a ponente, ed il Capitano diminuisce di velatura e gira per S.-E., non volendo tirare un bordo verso la costa, perchè la notte si presenta oscura ed il tempo minaccioso. Sopravvengono frequenti piovaski ed il barometro discende.

Il mio alloggio si trova a poppa sotto il cassero. Non è certo molto comodo, ma a bordo di una piccola nave da pesca non si può pretendere molto. Consiste in una specie di riposto, diviso in due parti da un assito e nel quale durante le campagne scorse era sistemata la madia per impastare il pane. L'ho fatto ripulire ben bene e poi ho destinato a camera da letto la parte superiore, ove ho disposto il mio

sacco da dormire, fatto di grossa tela impermeabile foderato internamente di pelle di capra norvegese, e la parte sottostante a guardaroba. La porta s'apre a metà circa della cuccetta e quindi per penetrarvi occorre un po' d'acrobatismo. Una volta entrati, però, si sta abbastanza bene, nonostante il poco spazio, la cuccetta non essendo larga che un'ottantina di centimetri circa.

Anche il Capitano non dispone di molte comodità: ha una piccola cabina, nella quale, data la sua mole, riesce a stento a rigirarsi. Abbastanza comoda è invece la cameretta a poppa, ove si sta generalmente.

L'equipaggio dorme a prora sotto la coperta, in una specie di cassoni posti lungo le murate.

La cucina è una sola, come pure uno solo è il cuoco (*steward*). Essa consiste in un piccolo fornello a carbone e di pochi utensili di rame, muniti di apparecchi di sospensione per il rollio. Io mangio col Capitano, gli altri mangiano a parte. I viveri consistono per lo più in carne e pesce conservati.

Gli armatori di queste navi, che si recano nelle regioni artiche, sono obbligati dalla legge ad attenersi, per quanto riguarda il vitto dell'equipaggio, a prescrizioni assai severe, al fine di evitare lo sviluppo dello scorbuto, il terribile flagello dei navigatori polari. Così ogni marinaio, oltre la sua razione di carne e di pane, riceve anche giornalmente una certa quantità di burro, di lardo e di patate e, parecchie volte per settimana, anche verdura in conserva e latte condensato. Come bevanda ordinaria si usano il thè ed il caffè: solo in casi eccezionali, o dopo aspri lavori, il Capitano distribuisce della birra o dell'acquavite.

Grazie alle ottime fabbriche sorte in Norvegia per la conservazione delle carni e del pesce, che forniscono generi ottimi, rinchiusi in scatole ermetiche e quindi inalterabili, lo scorbuto è divenuto oggi assai raro, e migliaia di marinai navigano ora nei mari freddi mantenendosi in ottimo stato di salute.

6 marzo. — Continua il mare grosso, ma il vento è un po' calmato. Stamane alle 5 si è avvistato il fanale di Ryvingen (tra Cristian-sand e Capò Lindesnaes); abbiamo quindi guadagnato ben poco cammino. Durante il giorno il vento salta continuamente da maestro a libeccio, accompagnato da frequenti raffiche di neve. Non fa molto freddo; la minima temperatura di stanotte è stata di — 7° centig., ma durante il giorno il termometro salì fino a — 1°.

Si rolla sempre forte ed il mare spazza continuamente la coperta. Mi sono accorto che l'acqua incominciava ad infiltrarsi sotto la mia cuccetta, ove ho la mia guardaroba; me lo aspettavo, chè la coperta è al-

lagata in permanenza, e l'acqua, sbattuta dal rollio, riesce, a lungo andare, a penetrare attraverso le fenditure dei trincarini di una nave già abbastanza vecchia.

Il carpentiere mi sta ora adattando una specie di rialzo, in modo da preservare più che sia possibile i miei indumenti.

Gran brutta stagione, questa, per navigare nei mari del nord; imperversano tempi cattivi quasi in permanenza!

7 marzo. — Tempo pessimo tutta la notte: vento forte e mare grosso da N.-O.. Si cammina con velatura ridotta in direzione di S.-E.. Il rollio fortissimo impedisce di dormire. Alle 8 ant. il vento gira improvvisamente a S.-O.. Ne approfittiamo per dirigere verso N. O., al fine di guadagnare cammino e riuscire a girare questa benedetta costa sud della Norvegia.

Nevica con violenza, il che c'impedisce di scorgere le montagne che contornano la costa, dalla quale non siamo molto lontani. S'intravede per un istante, sulla dritta, un altro bastimento, che corre nella stessa nostra direzione: ha il barile in testa d'albero di maestra, quindi dev'essere una baleniera: forse è la « Cappella », che partì da Sandefjord poche ore prima di noi.

La sera il mare presenta fenomeni di fosforescenza.

La vita di bordo durante questi giorni di cattivo tempo non è molto allegra: si è continuamente sballottati dal rollio e l'acqua allaga la coperta e produce uno stillicidio anche nella camera di poppa. Comincio a servirmi dei miei indumenti polari e precisamente dei grossi stivaloni, che m'arrivano fino a mezza gamba. La suola internamente è ricoperta da due strati di sughero e di feltro, che impediscono le infiltrazioni dell'umidità. Passo parte della giornata a leggere ed a mettere un po' d'ordine nelle mie cose. Col Capitano parlo inglese e m'intende a meraviglia. Anche gli altri di bordo, chi più chi meno, masticano qualche parola di quella lingua, avendo servito come marinai su navi americane o inglesi. Faccio progressi anche col norvegese, che studio col l'aiuto d'una grammatica.

8 marzo. — Stamane cielo sereno e sole risplendente. Dopo il tempo bigio e umido dei giorni scorsi, ci si sente rinascere. Vento sempre da S.-O.. Navighiamo con tutte le vele. Riesco a fare le osservazioni astronomiche: a mezzodì ci troviamo in lat. $58^{\circ} 41' N.$ e long. $2^{\circ} 06' E.$ Gr.

Incontriamo vari bastimenti, per lo più inglesi; pescano sui bassi-fondi, che si trovano in questi paraggi. Sono a vapore e pescano a coppie, trascinando una lunga rete di fondo, come i nostri pescatori baresi

colle loro sciabiche. Ogni giorno un bastimento celere viene a ritirare il frutto della pesca e lo porta in Inghilterra od in Iscozia.

Il barometro scende: alle 2 pom. segna 753 mill.

9 marzo. — Il vento è girato a S.-E. e soffia sempre abbastanza forte. Nelle ultime 24 ore abbiamo percorso circa 165 miglia. Se si continua così, tra 5 o 6 giorni potremo incontrare i primi ghiacci.

Perdura il mare grosso e la nave è sempre assai tormentata dal rollio.

10 marzo. — Stamane alle 3, mentre dormivo, un violento colpo di mare è riuscito a sfondare la porta, che dalla cucina mette in coperta, e l'acqua ha invaso i locali di poppa. Nel nostro quadrato l'acqua arrivava quasi al ginocchio, e, sbattuta dal rollio, penetrava in tutti gli armadi e bagnava ogni cosa.

Ho fatto appena in tempo a mettere al sicuro i miei abiti e le mie provviste da bocca. Con quel freddo, però, il dover lavorare in camicia, coll'acqua a mezza gamba, è stato poco piacevole.

Abbiamo sempre vento forte da Sud e si cammina discretamente; alle 8 pom. il solcometro dà 9 miglia di velocità. Dobbiamo essere in vicinanza dei banchi di aringhe a giudicare dal gran numero di gabbiani che s'incontrano. Sono gabbiani tridattili; hanno il petto bianco, il dorso bigio con una macchia nera a metà dell'ala.

11 marzo. — Durante la notte il vento è girato a ponente e stamane soffia con violenza, sollevando mare assai grosso, che ci prende al traverso. Oggi passiamo il circolo polare ed entriamo così nell'Oceano Artico.

A darci il benvenuto in queste nuove regioni è passata oggi un'alca, uccello comunissimo dei mari freddi. Ha il petto bianco argentato ed il dorso scuro. Nel pomeriggio abbiamo neve, sotto forma di perline ghiacciate, che il vento trasporta orizzontalmente. Il freddo comincia a farsi sentire e bisogna coprirsi con abiti più pesanti. I marinai indossano in permanenza i loro costumi incerati e gli alti stivali impermeabili, perchè il mare allaga continuamente la coperta.

Durante la sera appare una splendida aurora boreale. È uno spettacolo grandioso e imponente! Mi ricordo che gli schizzi di questi fenomeni, disegnati da Nansen, durante la sua memorabile spedizione, mi sembravano esagerati: ebbene, non sono più ora di questo parere. Le tinte in essi sono forse un po' troppo forti, mentre in realtà, questa sera almeno, esse sono più delicate e deboli, ecco tutto. Quello che poi, naturalmente, manca al disegno è la mobilità, chè tutta questa luce è in continuo e rapido movimento, ondeggia, si trasporta da un punto all'altro,

dando luogo ai più svariati e fantastici effetti. La meteora appare, verso le 8 pom., sotto la forma di una massa luminosa in direzione di ponente, vicino all'orizzonte. Da questo centro, che sembra un immenso drappo di crespo pieghettato, si innalza una striscia man mano fino allo zenit e va ad invadere il cielo di levante. Questo nastro, di dimensioni variabili, formato come da pulviscolo luminoso, ha delle continue vibrazioni: la luce corre da ponente a levante con velocità fulminea ed assume tinte sempre oscure. Sembra che dalla massa di ponente si svolgano continuamente nuovi nastri luminosi, ora violetti, ora rossi, ora arancioni, che attraversando il cielo, vadano ad addensarsi dal lato di levante, dando ivi luogo ad un secondo centro di luce, simile al primo. Ad un certo punto la striscia cambia direzione e continua a correre in senso inverso, cioè, da levante a ponente. In pari tempo appaiono nuovi nastri, che, uscendo dal centro di ponente, si distendono a ventaglio nella direzione di nord. La luce di queste nuove striscie, mobile anch'essa, è assai intensa all'origine, ma va man mano impallidendo nel percorso, fino a spegnersi completamente nell'azzurro cupo del cielo a tramontana.

Verso le 9.30 il fenomeno raggiunge il suo massimo splendore, poi, a poco a poco, le tinte si fanno più deboli, ed alle 10 non resta più che un leggero chiarore dal lato di ponente. I raggi luminosi hanno assunto successivamente tutti i colori dell'iride, sfumati.

12 Marzo. — Tempo incostante quanto mai: il cielo da sereno si rannuvola in un batter d'occhio; nevicata, piove, grandina e poco dopo torna a risplendere il sole. Il vento è sempre forte e spira da N.O.. La temperatura si fa sempre più bassa; si sente che ci avviciniamo alla barriera dei ghiacci. A mezzogiorno ci troviamo in 69° di lat. N. e 0° di long. Gr.. Nella serata godiamo nuovamente dello spettacolo dell'aurora boreale: ha gli stessi caratteri di quella di ieri sera, ma meno intensi.

13 Marzo. — Vento forte e mare grosso da ponente. Il rollio della nave è incessante e fortissimo. L'ampiezza delle oscillazioni supera spesso i 40° e bisogna tenersi afferrati continuamente per non essere sbattuti contro le paratie o slanciati in mare.

Nella mattinata imperversa una bufera di neve, che avvolge ogni cosa, ed impedisce di distinguerci l'un l'altro a pochi metri di distanza. La neve è finissima, sembra farina e, spinta orizzontalmente dalla furia del vento, acceca addirittura. Trovo assai pratiche in questa occasione le mie velette di seta. Verso mezzogiorno cessa la neve e torna a risplendere il sole. In coperta, il freddo comincia a farsi sentire. La temperatura veramente non è molto bassa (—6°), ma il vento ci viene dai ghiacci della Groenlandia, è gelato e sembra bruci la pelle.

Siamo usciti dalla corrente calda del Golfo e siamo penetrati in quella polare: la temperatura dell'acqua, alla superficie del mare, risulta di 0°. A mezzogiorno ci troviamo in 71° 30' di lat. N. e 2° 21' di long. E. Gr.

Mare e vento ci hanno quindi fatto scadere di molto verso levante. Correggiamo la nostra rotta per trasportarci più a ponente, ed incontrare i ghiacci al più presto possibile. Abbiamo oltrepassato il parallelo dell'isola di Jan Mayen, e, se l'orizzonte fosse limpido, si dovrebbe distinguere in direzione d'occidente la massa del Beerenberg, che s'innalza per oltre 2500 m. sopra il livello del mare.

Tra tutte le terre artiche, questa di Jan Mayen è forse la più squalida. Sulle coste della Groenlandia, nel gruppo delle Spitzberghe, nella stessa Terra di Francesco Giuseppe, si può, durante la stagione estiva, trovare qualche po' di musco o di erba; nell'isola di Jan Mayen nullo altro che roccia vulcanica, ghiaccio e neve. È anche poco conosciuta, poichè raramente le sue coste restano sgombre dai ghiacci anche nel cuor dell'estate (in media ciò succede una volta ogni 10 anni).

Una spedizione austriaca, pertanto, vi svernò nel 1882 e ad essa si debbono le poche nozioni che si hanno attorno a questa terra, che fu spesso presa nei tempi andati per un enorme *iceberg* galleggiante, dai navigatori polari. Detta spedizione vi lasciò un deposito di viveri e di carbone che fu trovato in buono stato, dieci anni più tardi (nel 1892) da una nave inglese che riuscì ad atterrarvi. I gabbiani, le alche e gli *eiders* (1) vi nidificano a migliaia. Vi si trovano anche le volpi polari e durante l'inverno è spesso visitata dagli orsi bianchi. Il legname che le correnti trasportano dalle vallate della Russia e della Siberia, dopo aver vagato a lungo in balia delle onde, o sul dorso dei ghiaccioni galleggianti, va ad arenarsi in gran copia sulle spiagge di quest'isola; da ciò il nome di Great Wood Bay dato ad una delle insenature della sua costa orientale.

Incontriamo oggi per la prima volta balene della specie *bottlenoes*. Procedono a branchi di quattro o cinque, ed ogni tanto emergono dall'acqua e mostrano la loro testa enorme, terminata da un'appendice curiosissima, simile ad un lungo naso.

14 Marzo. — Siamo in 75° di lat. N. e 2° 30' di long. O. Gr.. Perdura sempre il mare grosso. Il vento da N.O., stamane è saltato bruscamente a S.E., scatenandoci addosso una bufera di neve. Alle 8 sembrava il finimondo: il vento furioso scuoteva l'alberata con gran ru-

(1) Anatra dei mari freddi.

more, la neve fitta avvolgeva ogni cosa e le onde, altissime, spazzavano la coperta. Si è fatto appena in tempo a serrare le vele, prima che la furia dell'uragano ce le asportasse; un solo fiocco fu strappato ed è andato in brandelli. Rimasti a secco di velatura, abbiamo accesa la macchina. A mezzogiorno il vento gira nuovamente a maestro. La temperatura diminuisce sempre (-10°) ed il vento è gelato. Il bastimento si ricopre di ghiaccio: i pennoni, le sartie, le manovre, le imbarcazioni, tutto diventa bianco e dall'alberata pendono lunghi ghiacciuoli in forma di stalattiti. L'acqua, che le onde rovesciano in coperta, viene sbattuta per un poco da un fianco all'altro, poi, parte si scarica in mare dalle aperture sistemate nella murata, e parte si congela. Ma nel mare nessuna traccia ancora di ghiacci, mentre negli anni scorsi, in questa stagione, la barriera del *pack* si estendeva ancora più a levante del punto dove ci troviamo ora; ciò dipende probabilmente dalla relativa mitezza di quest'inverno, che ha limitato la formazione di nuovi ghiacci e dai venti di scirocco che hanno soffiato a lungo ed hanno respinto verso ponente, cioè verso le coste groenlandesi, la fiumana dei ghiacci galleggianti, che scendono al sud in balia della corrente polare.

Bisogna cominciare ad usare le grosse maglie islandesi, le berrette di lana o di pelle, foderate di pelliccie, i *komager* (specie di stivali alla lappona, fatti con pelle di renna) i grossi calzettoni di lana, i guanti di feltro e quelli più grossi di lana, a dita riunite, e che arrivano fino al gomito, l'*anarak*, specie di giacca che s'infilza per la testa, secondo la foggia esquimese, fatta di grosso panno e col cappuccio ed i polsi orlati di pelo di lupo, infine tutti gl'indumenti indispensabili in questo rigido clima. Il capitano porta un costume che s'è fatto fare dagli Esquimesi, durante uno dei suoi viaggi in Groenlandia; è tutto in pelle di foca (col pelo all'esterno) e ripara assai bene dal freddo e dall'acqua. Ha però l'inconveniente di emanare un odore poco gradevole, chè, come si sa, gli Esquimesi usano conciare le pelli coll'orina, per renderle morbide. Molti qui a bordo portano guanti fatti di capelli umani; tengono assai caldo e non sono molto voluminosi come quelli di lana.

Verso sera il vento diminuisce d'intensità ed il barometro, che nella mattinata era sceso a 741 mill., cominciò a risalire.

15 Marzo. — Nella notte il vento ha girato a levante, senza però aumentare di forza. La temperatura del mare alla superficie, è scesa a $-1^{\circ}5$, segno evidente questo, che non distiamo molto dal *pack*.

Intanto però, i fianchi della nave si vanno ricoprendo d'un grosso strato di ghiaccio, che danno all'« Hertha » un'apparenza fantastica.

Sotto il bompresso, lo spessore di questa crosta oltrepassa già il

metro e mezzo, e tende sempre ad aumentare, perchè le onde del mare, che si mantiene grosso, la alimentano continuamente con nuova acqua, la quale si congela ora rapidamente.

Saranno certo più di venti tonnellate di ghiaccio che gravitano stamane sul fuori bordo della nave, e la linea di galleggiamento è già scesa di 30 cm. circa. Se si continua di questo passo, la faccenda può diventare seria. Ma non dobbiamo tardare molto ad incontrare i ghiacci ed allora, mettendoci al riparo dal mare grosso, nell'interno di essi, verrà tolta la causa principale della formazione di questa cintura ghiacciata, incomoda e pericolosa. Ed è appunto in vista di ciò che il comandante decide di continuare la rotta verso maestro, ed abbandonare l'idea di riportare la nave in acque più calde, ove si dovrebbe poi aspettare che il mare si calmasse. Intanto l'equipaggio lavora di continuo colle picozze per distaccare dai fianchi della nave quanto più ghiaccio è possibile.

Numerose in mare sono ora le alche che s'alzano a stormi dall'acqua al nostro passaggio e s'incomincia a vedere qualche gabbiano eburneo (1), che attraversa l'aria mandando strida acute.

Verso le 4 pom. avvistiamo i primi ghiacci.

Stavo leggendo tranquillamente nella camera di poppa, quando il capitano, scendendo dalla plancia me ne ha dato l'avviso. Sono saltato in coperta coll'animo abbastanza emozionato. Proprio mentre giungevo sul ponte di comando, il primo blocco di ghiaccio, candido, frastagliato dal lavoro delle onde, passava al nostro traverso. Ho salutato con gioia questa avanguardia delle regioni artiche.

A misura che avanziamo passano altri massi isolati, dalle forme strane e capricciose; poi essi si vanno facendo più fitti e voluminosi, e finalmente appare una lunga striscia bianca ed irregolare di prora: è una prima diga dei ghiacci.

Spettacolo splendido ed indimenticabile! Col sole che tramonta, tutti questi ghiacci, messi in movimento dalle lunghe onde del mare morto, diventano iridescenti, s'illuminano dei più svariati colori, ed assumono forme fantastiche. Pare divampi un incendio al disopra di questa distesa di ghiacci; le faccie emerse dei massi, rivolte a ponente, s'accendono di un rosso vivo, poi nei lati in ombra la tinta impallidisce, si fa arancione e finalmente violacea. E l'acqua all'ingiro passa dal verde chiarissimo all'azzurro cupo ed al color plumbeo, mentre attraverso ad essa si vedono scintillare, pari a colossali smeraldi, le parti immerse dei ghiaccioni.

(1) I Norvegesi li chiamano *Iserype* (pernice dei ghiacci). Sono buoni da mangiare.

E da tutta questa fantasmagoria di colori, s'eleva un rumore sordo, simile a quello delle onde infragentisi contro le spiagge rocciose, prodotto dal cozzarsi dei lastroni, che cullati dal mare, si urtano e si capovolgono, mentre l'acqua tutt'attorno ribolle e manda riflessi cristallini.

Per un'apertura che presenta la diga, penetriamo nell'interno di essa, e ci troviamo così in una specie di mare chiuso, ove, meno tormentati dal rollio, decidiamo di incrociare durante la notte, per poi domani proseguire il nostro cammino verso ponente, ed inoltrarci nell'interno degli sterminati campi di ghiaccio.

(continua).