CARLO ERRERA

Il cinquantenario del viaggio della « Vega » (1880-1930).

Compiono, in questi giorni di febbraio del 1930, cinquant'anni da quando la *Vega*, reduce dalla navigazione trionfatrice del passaggio di Nordest, approdava (14 febbraio 1880) nel porto di Napoli, salutando nella prima spiaggia italiana l'Europa ch'essa aveva lasciato circa diciannove mesi innanzi. L'Italia, che tutta in quei giorni — re, autorità, cittadini — accolse con gran festa a Napoli e a Roma i reduci dalla gloriosa battaglia, non può non rinnovare oggi il festoso ricordo, richiamando l'evento memorabile e gli uomini che ad esso legarono il loro nome e le glorie, che nel campo delle scoperte geografiche vanta l'illustre nazione la cui bandiera la *Vega* portò nel gran mare inesplorato.

Ricordiamo. E nel ricordare non paia strano che avanti ad ogni altro si affacci alla nostra memoria il nome d'un italiano, che veramente fu il primo iniziatore (dal quale tutti gli altri trassero poi l'esempio) del tentativo di raggiungere per il Nord dell'Europa e dell'Asia l'Estremo Oriente. Antesignano veramente fu, se anche egli personalmente non tentò l'arduo cammino, Sebastiano Caboto quando — riprendendo nei suoi vecchi anni gli arditi disegni che già nel 1508 lo avevano tratto a tentare per primo il passaggio al Catai per la via di Nordovest (1) — egli formulò il progetto di raggiungere l'Estremo Oriente promettitore di tante ricchezze per la via di Nordest, meno ardua, speravasi, di quella già provata a tramontana del Labrador. Il progetto trovò attuazione per opera di una compagnia di *Merchants Adventurers* costituita appunto a tal uopo in Londra sotto il governo

(1) Sia qui permesso rammentare, che la data 1508-9 per questo viaggio del Caboto fu stabilita dallo scrivente già nel 1893 in questo stesso *Bollettino* (maggio e agosto), seguito qualche anno dopo dall'americano G. Parker Winship. Oggi, con l'aria di dir cosa nuova, l'inglese J. Williamson (*The voyages of the Cabots and the English discovery of North America*, London, 1929), accetta la stessa data, prendendola da Winship ma senza far menzione di chi per primo la stabilì.

dello stesso Caboto, il quale curò di persona l'allestimento della spedizione e provvide ogni più minuta istruzione alle tre navi prescelte. Tre navi che, salpate dal Tamigi il 20 maggio 1553 (comandante sir Hugh Willoughby), saggiarono per la prima volta le formidabili difficoltà del viaggio: perduta l'una in quello che doveva poi chiamarsi il mare di Barents, un'altra costretta dalla mala stagione a un approdo nella penisola di Cola dove l'equipaggio tutto soccombette al crudele inverno, la terza sola pervenuta a salvezza nel porto di Arcangelo dove poterono iniziarsi i primi rapporti diretti fra l'Inghilterra e i paesi della Moscovia.

Da questo primo tentativo, — il quale in somma non va molto oltre di quel ch'era andato Othar normanno sei o sette secoli innanzi, e non compie che un quinto del cammino del quale neppur lontanamente sospettavasi la lunghezza, — da questo primo tentativo, diciamo, a venire alla navigazione del Nordenskjöld passano trecentoventicinque anni. E il lasso di tempo è tale,che ben dimostra come si presentasse difficile alla prova il còmpito che dapprima erasi previsto relativamente agevole e quale somma di esperienza e di scienza e quale perfezionamento di mezzi nautici occorresse acquistare prima che le difficoltà e i pericoli del lunghissimo cammino potessero vincersi. La compagnia stessa dei *Merchants Adventurers* londinesi, che aveva iniziato così confidentemente l'impresa, fu tratta a concludere irragiungibile o quasi la mèta, dopo che una seconda spedizione inviata nel 1556 riuscì appena a penetrare di là dallo stretto di Cara e una terza, inviata nel 1580 con due piccolissime navi e con programma di arrivare entro una sola estate al Catai, dovè anch'essa senz'altro retrocedere di fronte ai ghiacci ostacolanti quegli stessi paraggi.

Gli Olandesi pur essi, col miraggio della medesima meta allettatrice, tentano più volte il passaggio sullo scorcio del secolo XVI e nei primi anni del XVII, ma sia la rotta tracciata dal Barents a nord della Novaja Semlja, sia quella per gli stretti aprenti l'ingresso del mar di Cara, si arrestano di fronte alle barriere insormontabili dei ghiacci. Non già che s'incontrassero quivi immense moli di « icebergs » quali già allora si erano imparate a conoscere nelle acque artiche americane: d'intorno al mare di Cara come nel rimanente mar Siberiano non sboccano all'Oceano possenti ghiacciai che possano dare tributo di così enormi moli ad onde e a correnti. Ma le acque marine, che, grazie ai grandi fiumi quivi sfocianti si mantengono scarsamente salate, si coprono di più tenace crosta nell'inverno, e i ghiacci spezzati

poi nell'estate par che più fittamente si assiepino verso i passi che vengono dai mari europei. Donde la fama, in buona parte immeritata, toccata fin da quei secoli al mar di Cara dichiarato innavigabile anche nell'estate: triste fama, che, nonostante l'esperienza de' pescatori russi naviganti di frequente dalla foce della Peciora a quella dell'Ob, valse ad arrestare per lunghissimo tempo, dopo i tentativi olandesi, ogni altra velleità di superare il passaggio nordorientale.

D'altronde ogni illusione su una possibile brevità di codesto passaggio s'andava nel frattempo dileguando. Gli avventurieri cosacchi nella loro rapida conquista, i cacciatori di pelliccie avanzando alla ventura dietro il ricco bottino, riconoscevano per la via di terra la Siberia sempre più verso levante: nel 1610 i cacciatori di pelliccie erano al Yenissei, nel 1617 i cosacchi toccavano già l'Olenek e il delta della Lena, nel 1644 si fondavano le prime stazioni sul Kolima, nel 1648 era raggiunto il termine estremo dell'immenso paese sullo stretto che poi ebbe nome di Bering. Palese, con ciò, l'enorme lunghezza della via per chi, lentamente e pericolosamente veleggiando tra le minaccie e gli assedî dei ghiacci, volesse davvero dai mari europei raggiungere lunghesso il nord del continente l'ingresso del mare di Bering e del Pacifico: tanto più pericolosa impresa in quanto le ulteriori ricognizioni volute dal governo russo nel secolo XVIII, mentre pure verificavano non impossibile navigare il temuto mare di Cara, accertavano sporgersi la costa boreale asiatica con una notevolissima protuberanza peninsulare verso tramontana (la penisola di Taymir), così da allungare ancor più il lunghissimo periplo.

* * *

Il secolo XIX però doveva avvicinare anche il problema del passaggio di nordest alla sua soluzione, non soltanto per il continuo accrescersi di scienza ed esperienza onde, di generazione in generazione, si fa più acuto lo sforzo volto a risolvere ogni più ardua incognita della superficie terrestre, ma anche perchè la navigazione a vapore, abbreviando i lunghi percorsi oceanici, rendeva possibile assolvere còmpiti ben maggiori durante le brevi settimane di mare libero che sono concesse ai naviganti delle acque polari. Così avviene, che le navigazioni marine e fluviali al basso Ob e al basso Yenissei per il traffico delle derrate siberiane, già saltuaria eccezione, diventino con la navigazione a vapore cosa di quasi tutti gli anni, se anche costrette

nel giro di cinque o sei settimane. Più ancora, col favorevole concorso di estati eccezionalmente miti, avviene che per più anni di seguito le ardite baleniere norvegesi corrano in largo e in lungo in pochi dì il già paventato mare serbatoio di ghiacci: il capitano Carlsen nel 1868 naviga fino alla foce dell'Ob senza incontrare un sol pezzo di ghiaccio, il Johansen nel '69 con acque egualmente libere compie addirittura in sei settimane l'intero periplo del mar di Cara, altri nel '70 attraversa impunemente per ogni verso le malfamate acque da giugno fino a settembre.

Circostanze queste particolarmente fortunate e non da sperare che dovessero in egual modo ripetersi per lunga serie d'anni, ma tali tuttavia che, studiate e vagliate da un uomo di scienza, prudente espertissimo osservatore, potevano offrire incoraggiamento a più arditi tentativi. E l'uomo di scienza appunto — Adolfo Erik Nordenskjöld — dedusse ed osò. Nel pieno vigore della virilità, forte d'una studiatissima preparazione fisica e naturalistica, provato a tutte le fortune e a tutte le esperienze dei mari artici in quattro successive spedizioni alle Spizberghe dal 1858 al '68, in un'altra alla Groenlandia nel '70, in un'altra ancora alle Spizberghe nel '73, l'illustre svedese tentava nel 1875 per la prima volta il mar di Cara con la *Proven* messa a sua disposizione dal mecenate Oscar Dickson, e i ghiacci gli lasciavano così libero il cammino da permettergli di arrivare il 15 agosto alla foce del Yenissei; l'anno dopo con un'altra nave, l'*Ymer*, egli ripeteva il viaggio e nuovamente il 15 agosto approdava alla stessa foce, e con egual fortuna senza ostacolo il 1° di settembre toccava reduce il porto norvegese di Tromsö. Esperienza personale dunque, lungo studio d'ogni circostanza di clima, di ghiacci e d'acque, conoscenza approfondita di tutta la storia delle navigazioni e delle scoperte anteriori, critica prudentissima d'ogni previsione, davano al Nordenskjöld la certezza di poter osare, ai suoi concittadini di Svezia quella di poter affidare a lui degnamente la condotta della maggiore impresa. Per il passaggio di nordest erano dunque maturi e pronti i tempi e gli uomini.

Non trattavasi in verità di *scoprire*. A differenza di quel ch'era avvenuto nel 1850 per il passaggio di nordovest, che veramente potè dirsi scoperto nel momento che il Mac Clure, giungendo per nuova via da ponente, si affacciava al mare di Melville già navigato da levante trent'anni prima, il problema del passaggio di nordest era virtualmente già risolto assai prima che lo scienziato svedese si accingesse

ad attuarlo: la via dal mare di Cara attorno all'estremo capo Celiuskin e lungo le foci del Katanga, della Lena, del Kolima fino allo stretto di Bering era segnata su qualunque carta. Ma il gran tentativo — questo tentativo lungo migliaia di miglia di coste glaciali navigate sinora solo a tratti spezzati qua e là — era destinato, se la sorte lo favorisse, a verificare e a congiungere in uno tutti i rilevamenti litorali fatti in tempi diversi e malamente coordinati fra loro, a permettere una folla di correzioni e di rilevamenti nuovi, a raccogliere un tesoro di osservazioni geografiche, fisiche, naturalistiche d'ogni sorta su terreni e in acque vergini quasi dappertutto d'ogni studio di dotti, a compiere lo straordinario, unico evento del giro completo di tutta l'Eurasia. Questo voleva dire, oltre al magnifico ardimento d'una navigazione polare di oltre 4000 miglia, attuare il passaggio di nordest.

E fu attuato con esito così felice come poche altre imprese artiche di pari importanza, non essendosi dovuta lamentare perdita o malattia d'un solo uomo ed essendo rimasta perfettamente incolume la nave stessa dopo sì lungo corso e malgrado le peripezie d'uno sverno. Merito certamente anche della stagione che favorì la nave in tutti i primi mesi della sua corsa, ma certo merito d'una perfetta saviezza d'organizzazione e di condotta e della studiatissima previsione d'ogni particolare. Fin l'arresto della nave lungo l'estrema costa Nordest dell'Asia di là dalla foce del Kolima era stato previsto dal Nordenskjöld, in base al fatto che in quella plaga sboccano soltanto corsi d'acqua minori incapaci di portare, pur nell'estate, una massa d'acqua tepida sufficiente a tenere sgombra a lungo dai ghiacci la costa: la *Vega* dovè arrestarsi infatti presa tra i ghiacci a 213 km. appena dallo stretto di Bering, laddove forse un giorno solo di anticipo le avrebbe permesso di trovare ancora libero il varco risparmiando i 294 lunghi, freddissimi giorni di prigionia. Non altre avversità di clima toccarono del resto ai coraggiosi svedesi, che tanto più dobbiamo riconoscere favoriti da benigna sorte se con la propizia corsa della *Vega* lungo l'orlo boreale eurasiatico confrontiamo i soli due viaggi consimili seguiti dipoi: quello del russo Wilkizki nel 1914-15 dallo stretto di Bering al mar Bianco e quello della *Maud* di Amundsen nel 1918-21 per inverso cammino, il primo interrotto come quello della *Vega* da un solo sverno, ma il secondo costretto a ben tre sverni lungo l'interminabile costa per l'accumulo insormontabile dei ghiacci.

* * *

Siano qui ora, prima di chiudere questo breve ricordo, rammentati i nomi di tutti gli ufficiali e gli uomini di scienza che coadiuvarono il Nordenskjöld nella gloriosa navigazione e nelle raccolte e nelle osservazioni scientifiche: luogotenente L. Palander, luogotenente E. Brusewitz, prof. F. R. Kjellmann botanico, prof. A. J. Stuxberg zoologo, dott. E. Almquist medico, tutti svedesi, più il primo tenente della marina danese A. Hovgaard, il luogotenente O. Nordquist della marina russa, il primo tenente della marina italiana Giacomo Bove.

Particolarmente grata a noi italiani la liberale ammissione di ufficiali stranieri nello stato maggiore della spedizione, in quanto fu tra gli eletti il nostro Bove. A ventisei anni, appassionato studioso, già ricco di pratica marinara pel viaggio fatto con la R. nave *Governolo* nel 1871-73 a Borneo e nei mari cinesi e per la carica di ufficiale idrografo tenuta utilmente sulla *Washington* nella campagna talassografica mediterranea del 1873-74, fu prescelto egli, fra i non pochi aspiranti, a rappresentare l'Italia nella elettissima schiera che la *Vega* accoglieva. Era l'Italia nuova, entrata appena — ultima — nel consesso delle grandi nazioni europee: occorreva, fra gli arditi marinari e gli uomini di scienza del nord, accanto agli altri ufficiali esteri aggregati alla spedizione, portar alto il nome della patria. E Giacomo Bove, posto a capo degli uffici idrografici, fu realmente coadiutore prezioso al Nordenskjöld in ogni occasione, sia nell'opera continua degli scandagli, sia nel minuto e rapido rilievo compiuto del Porto Dickson, sia nel tracciamento sommario dei tratti di costa nuovamente riconosciuti, sia nelle nuove determinazioni geodetiche dei punti più importanti, sia infine nel lungo e vario lavoro di osservazioni compiuto a terra durante la forzata sosta invernale. Per il valoroso ufficiale quella sosta, lietamente accolta, rappresentava una possibilità maggiore di istruirsi e di acquistare scienza e esperienza tanta che gli bastasse a potere un giorno — tale la prospettiva ch'egli già allora fervidamente vagheggiava — guidare per l'Italia, con nave italiana, con gente italiana, una spedizione polare che recasse in un campo nuovo nuova gloria alla patria.

Come il destino crudele, dopo il ritorno del Bove in Italia, sembrasse dapprima arridere festosamente a questo suo disegno, poi deluderlo così ch'egli ne riportò nell'anima una inconsolabile ferita,

preludio a dolorosa fine, è storia che oltrepassa la possibilità di queste brevi righe, le quali non possono tuttavia meglio chiudersi che raccomandando agl'italiani, non più dimentichi oggi, il nome onorando di lui, pioniere — tra i ghiacci del mare Artico come più tardi sulle invano tentate spiaggie della Terra del Fuoco — d'una più fulgida ascesa italiana.

Istituto di Geografia della R. Università di Bologna, febbraio 1930.