

IL VIAGGIO DELLA GOLETTA "ST. ROCH", ATTRAVERSO IL PASSAGGIO DI NORD-OVEST

Com'è noto, fu soltanto nel 1903-1905 che Roald Amundsen, con la sua nave « Gjøa », riuscì a compiere interamente la navigazione dall'Atlantico al Pacifico attraverso il Passaggio di Nord-Ovest, sulle tracce dei molti predecessori, che spesso col sacrificio della propria vita gli avevano aperta la via al successo.

Dopo la prima guerra mondiale, i viaggi nell'Artico si sono moltiplicati, grazie ai rompighiacci ed ai numerosi ritrovati della tecnica moderna, colonie permanenti si sono stabilite nelle zone più impervie, mentre le fotografie ed i rilievi presi dagli aerei nei loro arditi voli di ricognizione vanno ormai completando la carta geografica di queste zone.

Henry Larsen, ispettore della Royal Canadian Mounted Police, rientra nel novero dei migliori e più fortunati esploratori delle regioni artiche. Egli ci ha descritto in una breve pubblicazione (1) il suo viaggio attraverso l'Artico dall'Oceano Pacifico all'Oceano Atlantico e viceversa con la semplicità e la stringatezza di un resoconto militare; ma l'impresa compiuta dalla goletta « St. Roch » ci riempie di ammirazione. Altre navi, infatti, hanno compiuto il tragitto dal Pacifico all'Atlantico prima del « St. Roch », ma questo fu il *primo a compiere anche il tragitto in senso inverso* dall'Atlantico al Pacifico, inaugurando una nuova rotta, la « Lancaster Sound Route ».

Le pagine che seguono sono estratte dall'interessante relazione del Larsen, al quale lasciamo ora la parola :

Il « St. Roch » fu costruito nel 1928 nei cantieri di North Vancouver nella Columbia Britannica per conto della Royal Canadian Mounted Police. Lo scafo è rinforzato per resistere alla pressione stritolatrice dei ghiacci. Esso è lungo 32 m., largo 7 e ne pesca 4 a pieno carico. E' fornito di un motore Diesel e serve per il rifornimento dei distaccamenti costieri artici della Polizia Canadese. L'equipaggio è formato da nove uomini.

Nel 1939, mentre eravamo a Esquimalt nella Columbia Britannica, ci venne assegnata una missione quanto mai importante ed interessante. Il nostro comandante ci disse che, una volta compiuta la nostra missione sulla costa artica occidentale, dovevamo proseguire per Halifax nella Nuova Scozia attraverso il Passaggio di Nord-Ovest. Per questo viaggio sceglieremo la rotta meridionale, ovvero sia, attraversato il Golfo della Regina Maud, passeremo a sud dell'Isola Re Guglielmo poi, puntando verso nord, navigammo fra la Penisola di Boothia e la costa dell'isola predetta. Era questa la stessa rotta seguita da Amundsen con la « Gjøa » nel 1903, con la sola variante che noi passammo per lo Stretto di Bello; invece

(1) M. LARSEN, *The North-West Passage 1940-1942 and 1944*. Vancouver, 1948, pp. 47.

che per il Peel Sound. Ciò ci permise di visitare le lontane tribù eschimesi della Penisola di Boothia. Il viaggio durò 28 mesi.

Nell'inverno 1943-44 ad Halifax facemmo sostituire il nostro motore Diesel da 150 HP con un altro da 300 HP per poter compiere con maggiore sicurezza il viaggio di ritorno (seguendo questa volta la « Lancaster Sound Route »), viaggio sino allora mai portato a termine da nessuno, nonostante numerosi inutili tentativi. L'ultimo in ordine di tempo fu quello del Capitano Bernier nel 1910. Egli raggiunse l'Isola Melville, ma fu costretto dal maltempo a far ritorno a Montreal. Noi partimmo il 22 luglio 1944 da Halifax e giungemmo a Vancouver il 16 ottobre dello stesso anno. La rotta seguita, la « Lancaster Sound Route » è senz'altro la migliore e sarà quindi probabilmente quella che verrà adottata per i futuri viaggi artici.

E' bene ch'io ricordi ora alcuni dei compiti della Polizia Canadese nei suoi territori settentrionali. Essi sono: mantenere la sovranità canadese nelle isole artiche, amministrare i vasti Territori del Nord-Ovest, far rispettare le leggi sulla selvaggina, controllare il tenore di vita degli Eschimesi, compilare statistiche, distribuire razioni speciali per gli Eschimesi vecchi od infermi, trasportare i ragazzi che devono frequentare la scuola ed i malati che devono essere ricoverati in ospedale, ad Aklavik (delta del Mackenzie).

Gli Eschimesi del delta del Mackenzie sono del tutto civili e molti di loro possiedono piccole imbarcazioni a motore, vivono in piccole case di legno ed in genere hanno una certa agiatezza, perchè quasi tutti sono cacciatori di pelliccie. Le popolazioni più povere sono quelle delle zone del Coppermine e del Golfo Coronation, le quali si dedicano invece all'allevamento dei *caribù*, della cui carne si cibano non solo gli stessi Eschimesi, ma anche tutti gli Indiani del Nordamerica boreale. Nelle regioni più settentrionali, quali la Penisola di Boothia, le condizioni di vita degli Eschimesi sono tuttora primitive; essi vivono negli *iglù* d'inverno e sotto tende d'estate.

Le leggi sulla caccia proteggono dallo sterminio i *caribù* ed i buoi muschiati e permettono la caccia alle pellicce solo dal mese di novembre al mese di aprile. Il commercio si svolge con le numerose stazioni della Hudson Bay Company disseminate in tutta la vasta regione artica.

Completato il carico, il « St. Roch » salpò dal porto di Vancouver alle 02,50 del 23 giugno 1940 ed oltrepassata l'Isola di Vancouver si diresse verso lo stretto di Unimak. Incontrammo tempo cattivo e la piccola nave a pieno carico era spesso interamente sommersa dalle onde. Il 14 luglio passammo dal Pacifico al Mare di Bering attraverso l'Unimak Pass. Sostammo nell'Akun Cove onde riassetare la nave prima di procedere verso Dutch Harbour. Il giorno dopo fummo cordialmente ospitati dagli ufficiali ed equipaggi delle flottiglie della polizia statunitense dislocate nel Mare di Bering.

Il 9 luglio salutammo i nostri amici e riprendemmo la nostra rotta verso il nord. Il 15 entrammo nella Baia di Teller a volte chiamata Port Clarence, una piccola colonia a circa 120 km. a nord di Nome. Fu qui

che Amundsen atterrò col dirigibile « Norge » dopo avere attraversato il Polo Nord. Ci fermammo giusto il tempo di revisionare il motore. Il 16 luglio attraversammo lo Stretto di Bering. Nebbia e forti venti meridionali ci impedivano di vedere la costa e la prima lingua di terra che riuscimmo a distinguere e riconoscere fu il Capo Lisburne. Ci ancorammo per un breve periodo di riposo dietro Point Hope, un banco di sabbia che si protende nel mare per circa 25 km. Su di esso si trova un villaggio di circa 300 eschimesi.

Il 22 luglio gettammo l'ancora al largo di Cape Smyth. Questo è un altro importante villaggio di circa 500 eschimesi, noto usualmente sotto il nome di Point Barrow. Vi è un ospedale, una chiesa una scuola ed una stazione radio- trasmettente. Quivi facemmo la conoscenza di « Old Charlie Brower », un personaggio caratteristico noto dappertutto come « Il Re dell'Artico », il quale ha vissuto in questa zona per oltre 50 anni ed ha scritto un libro intitolato *Fifty Years Below Zero*. Non ci trattammo a lungo e levammo l'ancora allontanandoci da Point Barrow, lunga e sottile punta che si spinge nel Mare Artico battuta da venti settentrionali ed occidentali che spingono grandi banchi di ghiaccio contro di essa. E' pericoloso, infatti, per una nave ancorarsi nella sua parte occidentale ove si accumulano i banchi di ghiaccio. Nel passato molte navi sono state stritolate e portate alla deriva da essi. Fummo oltremodo fortunati nel trovare un passaggio libero fra i ghiacci che ostruivano il mare. Doppiata la punta, le cose migliorarono, perchè la costa si estende in direzione sud-est e ciò determina un movimento più ordinato dei banchi di ghiaccio, eccetto quando soffia il vento dal nord, il quale spinge ed accumula i banchi lungo le rive.

L'anno 1940 fu un anno particolarmente freddo, con venti settentrionali e nord-occidentali, ed eravamo continuamente minacciati da vecchi banchi di ghiaccio. Impiegammo ben 21 giorni — dal 23 luglio al 12 agosto — a coprire le 400 miglia che separano Point Barrow dall'Isola Herschel. A volte il ghiaccio ci circondava da tutte le parti impedendoci di avanzare. Altre volte dovevamo forzare ed avanzare un poco per impedire che i ghiacci danneggiassero la nave. Quando la situazione diventava pericolosa, frantumavamo con cariche di dinamite i banchi più vicini, che spesso minacciavano di spezzare il timone o l'elica.

All'Isola Herschel un ispettore di polizia venne a ritirare il carico di carbone che gli avevamo portato per il suo distaccamento. Una volta quest'isola era abitata da Eschimesi, ma l'epidemia d'influenza del 1928 distrusse completamente la non numerosa popolazione.

Il 24 agosto arrivammo a Port Brabant, dove si trova una piccola stazione della Hudson Bay Company. Il 31 agosto eravamo a Coppermine a scaricare altre provviste per quel distaccamento di polizia ed il 10 settembre a Cambridge Bay, sulla costa orientale dell'Isola Victoria. Avevo sperato di potermi spingere più innanzi, ma la stagione era troppo avanzata per poter superare gli stretti vicino all'Isola Re Guglielmo: così dirottammo verso occidente, onde svernare nell'Isola di Banks o a Walker Bay sulla costa occidentale dell'Isola Victoria, perchè in questa zona l'inverno

arriva con un po' di ritardo rispetto alle altre zone ed anche perchè avevamo ordine di ispezionare gli Eschimesi che vivono lungo la costa occidentale dell'Isola di Banks. Codesti Eschimesi appartengono alle stesse tribù del delta del Mackenzie ed hanno piccole imbarcazioni a motore con le quali vanno ogni anno ad Aklavik a vendere le pellicce ed a rifornirsi.

Non trovammo, però, un buon ancoraggio, e ci trasferimmo, attraverso lo Stretto Principe di Galles a Walker Bay, dove giungemmo il 25 settembre. La stagione era ormai assai avanzata e così decidemmo di gettare le reti e cacciare vitelli marini per procurarci riserve di carne per i cani.

Quando il ghiaccio sui laghi raggiunse lo spessore di 30 cm., ne tagliavamo via via grossi pezzi per costituire una buona riserva d'acqua. Sceglievamo un lago profondo con sponde piatte, onde poter usare le slitte tirate dai cani per trasportare i grossi blocchi. Tagliammo quindi circa 40 tonnellate di ghiaccio, riempiendone 45 barili. Cominciammo poi a fare i necessari preparativi per le spedizioni all'interno. Iniziammo l'allenamento dei cani e preparammo le slitte coprendo le due chiglie d'acciaio con fango, che in seguito levigammo e pressammo ben bene, ricoprendolo con un sottile strato di ghiaccio. Questo è il metodo eschimese adottato anche da noi, perchè offre il minimo attrito, che invece è fortissimo con l'acciaio nudo. Le slitte sono lunghe dai 4 ai 5 m., portano un carico di 680 kg. e sono tirate ciascuna da 11 cani. Con il tempo buono si possono percorrere dai 50 ai 65 km. al giorno. Ci vestimmo anche alla maniera eschimese, indossando doppie tute di renna, la pelliccia della tuta interna a contatto con la pelle. Non caricammo alcuna tenda, perchè non sarebbero state che un peso inutile, giacchè è meglio costruirsi ogni sera un iglù con speciali accette.

Per cucinare durante tutto il lungo inverno usammo i *Primus* svedesi, che non si guastano facilmente. Il cibo che ci portavamo dietro nelle spedizioni era tutto congelato e consisteva principalmente di fagioli, prosciutto grasso, carne e pomodori in scatola, cipolle, zucchero, mostarda, sale e fettine di pesce. Come liquido, minestra e succo di pomodoro. Quando ci fermavamo, la sera, accendevamo per prima cosa il *Primus* onde... scongelare il pranzo ed intanto mangiavamo delle fettine di pesce congelato. Le quali, strano a dirsi, ci davano subito una benefica sensazione di calore. Naturalmente bevevamo anche tè e caffè.

Quasi sempre ci portavamo dietro anche della farina, perchè se il tempo cattivo ci costringeva a delle soste più lunghe avevamo tutto il tempo per cucinarci focacce con il grasso di manzo che è il migliore in questo clima. Per dormire usavamo sacchi di pelle di renna.

Restammo a Walker Bay dal 25 settembre 1940 sino al 31 luglio 1941, quando lo sgelo ci permise di riprendere il viaggio. Procedendo in direzione sud, lasciammo la Cambridge Bay il 20 agosto, giungendo all'Isola Re Guglielmo il 27 agosto. Anche quell'estate fu rigida, con molti banchi di ghiaccio e violento tormento di neve. Quando raggiungemmo l'Isola Matty il ghiaccio era compatto e altro ne sopraggiungeva spinto dalle raffiche di un impetuoso vento proveniente da nord-ovest. Quasi naufragammo, perchè in questa zona vi erano molte secche e la forza selvaggia del vento

e le tormentate di neve rendevano minima la visibilità. Fummo costretti a fermarci a ridosso di un grosso scoglio, sperando che le ancore resistessero nonostante i banchi di ghiaccio che seguitavano a investirci. Il 3 settembre riuscimmo tuttavia a raggiungere Pasley Bay, sulla costa occidentale della Penisola di Boothia, e qui il ghiaccio ci imprigionò trascinandoci alla deriva sino ad una spiaggia ove c'immobilizzò e ci costrinse a svernare.

Il 4 agosto 1942 avanzammo di altri 25 km., dopo di che fummo di nuovo imprigionati dai ghiacci nelle vicinanze della località dove le due navi « Erebus » e « Terror » di Sir John Franklin erano state anch'esse imprigionate e di conseguenza abbandonate circa un secolo fa. Finalmente il 24 agosto si aprì uno stretto corridoio fra i ghiacci e ci riuscì di raggiungere le Isole Tasmania. I canali fra queste isole erano percorsi all'impazzata da piccoli *icebergs*, che andavano avanti e indietro seguendo i movimenti della marea. Eravamo costretti continuamente a far manovra per evitare di essere investiti. Il 29 proseguimmo in direzione nord verso l'Isola Principe di Galles, piegando poi in direzione dello Stretto di Bellot, che raggiungemmo nella notte. La parte meridionale di esso era libero dai ghiacci, ma al centro, largo quasi 2 km. e mezzo, vi era una solida barriera di ghiaccio. Inseguiti da altri banchi, per evitare di essere schiacciati da essi non ci rimaneva altra alternativa che tentare di sfondare la barriera, e questo riuscimmo fortunatamente a fare, mentre la corrente fortissima, creando dei mulinelli, faceva girare vorticosamente gli *icebergs* tutt'attorno a noi. Rischiammo più volte di essere stritolati come noci. Avevamo a bordo con noi una coppia di giovani eschimesi. Quando la situazione diventava quasi disperata, essi si spingevano a prua e cantavano a squarciagola, per impedire alla nave di venire travolta. Furono molto soddisfatti quando, superato il pericolo, dissi che il loro canto ci era stato di grande aiuto. Nel frattempo gli abitanti di Fort Ross, un distaccamento della Compagnia della Baia di Hudson situato all'estremità nord dello stretto, seguivano ansiosi la nostra lotta e quando, finalmente, superata la barriera di ghiaccio, li raggiungemmo, ci accolsero con grande effusione.

Arrivati in questa località, il nostro viaggio poteva considerarsi finito, perchè dal 1937 una nave della Compagnia della Baia di Hudson vi giungeva regolarmente ogni anno. Quell'anno, però, non era giunta, a causa dell'estate particolarmente rigida e del maltempo. Il 2 settembre proseguimmo per Ponds Inlet nella parte settentrionale dell'Isola di Baffin, da dove proseguimmo il 10 settembre, inoltrandoci nello Stretto di Davis, dove ci accolse una tempesta con tormenta di neve, raffiche di vento e scarsa visibilità. Il mare ribolliva e piccoli e grandi *icebergs* ci minacciavano d'ogni parte. Il motore della nostra nave non era molto potente e ci riusciva difficile evitarli. Uno di essi ci investì sfondando, fortunatamente, il solo parapetto. Se avesse colpito più in basso, saremmo affondati in pochi secondi. Finalmente l'11 ottobre, arrivammo ad Halifax nella Nuova Scozia, terminando così il nostro lungo viaggio.

Nell'inverno che passammo a Pasley Bay facemmo molte spedizioni nell'interno, una delle quali ci portò a Victoria Harbour nella Baia di

Thorm, dove nel 1829 la « Victory » di John Ross fu imprigionata dai ghiacci ed in seguito abbandonata. Trovammo infatti in possesso degli Eschimesi della zona molti relitti della nave, tra cui la caldaia ed un vecchio cannone di bronzo. Gli abitanti si sono tramandate, di padre in figlio, le storie di questi navigatori. Ci narrarono infatti che la « Victory » dopo qualche tempo fu trascinata via da ghiacci ed infine affondò vicino ad uno degli isolotti della Lord Mayor Bay.

Vi sono differenti tribù eschimesi che parlano ciascuna un proprio dialetto. Grande è la solidarietà che esiste in seno a ciascuna tribù. La selvaggina catturata da un qualsiasi membro è messa a disposizione di tutti e chiunque può entrare liberamente nella tenda del vicino e mangiare quello che vi trova. Vi sono casi di suicidio fra i vecchi i quali, specialmente nelle tribù povere, desiderano non essere di peso alla comunità. Non si è tuttavia mai registrato il caso di un vecchio o di un malato che sia stato eliminato dagli altri. La loro solidarietà è ammirevole e commovente la cura che hanno dei bambini. Se uno di questi rimane orfano o i genitori sono troppo poveri per mantenerlo, egli viene subito adottato da una famiglia più ricca. Numerosi sono i pastori protestanti ed i missionari cattolici che vivono fra le tribù eschimesi. In una delle nostre spedizioni incontrammo un missionario anglicano, il Canonico Turner, il quale non solo era un ottimo pastore, ma anche un tipo gioviale, che teneva allegri gli Eschimesi facendoli ballare al suono della sua fisarmonica. Incontrammo anche un missionario cattolico, il P. Henry. Fu in occasione della Pasqua, ed assistemmo alla Messa celebrata da lui, per la quale gli Eschimesi erano accorsi persino da località distanti oltre 150 km. Dopo la funzione si svolsero gare di tiro all'arco, uno sport nel quale gli Eschimesi sono particolarmente bravi.

Nell'inverno 1943-44 ricevemmo l'ordine di ritornare a Vancouver attraverso il Passaggio di Nord-Ovest seguendo la rotta del Lancaster Sound. Facemmo eseguire alcuni lavori di modifica nell'interno della nave, per ovviare a molti difetti riscontrati nel viaggio d'andata e, quel che è più importante, installammo come è stato già detto, un nuovo motore Diesel, da 300 invece che da 150 HP.

Lasciammo Halifax il 22 luglio. Il giorno dopo riscontrammo dei difetti nelle tubazioni di scarico, per cui fummo costretti a fermarci per le debite riparazioni a Sydney nella Nuova Scozia, sino al 26. A Curling Cove (Terranova) completammo il carico ed il 29 oltrepassammo lo Stretto di Belle Isle e subito incontrammo i primi *icebergs*, mentre una nebbia fitta lungo la costa del Labrador ci rese difficile la navigazione. Il 4 agosto eravamo all'altezza dell'Isola Leopold. Proseguendo in direzione del Capo Walsingham, il numero crescente degli *icebergs* alla deriva ci ostacolava la rotta. Deviai quindi verso la Groenlandia ed il 6 agosto avvistammo la sua costa. Quivi incontrammo tempo sereno e mare abbastanza libero, con enormi *icebergs* isolati. Decidemmo quindi di spingerci di nuovo verso ovest e presto giungemmo in vista dell'Isola di Baffin all'altezza di Clyde River. Qui i ghiacci e la nebbia rallentarono di nuovo la nostra corsa.

Il 12 agosto finalmente raggiungemmo il nostro distaccamento di Pond Inlet. Se negli ordini ricevuti non fosse stata inclusa questa fermata a Pond Inlet, avremmo proseguito verso il nord direttamente dalla Groenlandia, deviando solo all'altezza del Lancaster Sound e guadagnando così molto tempo, dato che in quella zona il mare era più libero e la visibilità migliore. In estate, infatti, la costa della Groenlandia è molto più libera dei ghiacci che non quella dell'Isola di Baffin.

Consegnati i rifornimenti, caricammo a bordo una famiglia eschimese e 17 cani. Gli Eschimesi si installarono in coperta sotto una tenda. Lasciammo Pond Inlet il 17 agosto. Mentre attraversavamo il Lancaster Sound ci colse una burrasca, con venti provenienti da sud-est, neve e grandine. Il mare ribolliva in tal modo, che fummo costretti a ripararci dietro un gigantesco iceberg vicino al Capo Warrender. Incrociammo per sei ore nella scia di questo iceberg, mentre la nave si ricopriva di uno strato di ghiaccio a causa degli spruzzi del mare. Dovemmo issare e coprire ben bene i cani in una lancia di salvataggio, per evitare che morissero congelati. Finalmente la burrasca si quietò e ci fermammo a Dundas Harbour nell'Isola Devon, dove dovevamo assicurarci della possibilità di farvi tornare un distaccamento della polizia ch'era stato anni addietro ritirato.

Ripartimmo il 19 agosto. Tirava ancora un vento fresco da sud-est, con grandine e visibilità minima. Verso mezzogiorno ci ancorammo in una baia deserta e, scendendo a terra, lasciammo in un cilindro di ottone, posto bene in vista, i dati relativi alla nostra visita. Osservammo la presenza di numerose orme di orsi, ma di nessun altro genere di animali. Lungo le rive di un torrente trovammo i resti di tre antiche abitazioni in pietra e ossa. Non potei rilevare l'esatta posizione del luogo, dato il maltempo, ma dovevamo essere o a Stratton o a Burnett Creek. La notte cominciò a nevicare abbondantemente e quindi non indugiammo oltre. La nevicata ci impediva totalmente di vedere.

Dopo aver oltrepassato Maxwell Bay nell'Isola Devon, il tempo si rasserenò. Il 20 agosto doppiammo il Capo Hurd. Nel tardo pomeriggio gettammo l'ancora nell'Erebus Bay nell'Isola Bechey, che deve il suo nome alla nave di Sir John Franklin che vi svernò. Andammo subito alla ricerca del primitivo monumento di pietre eretto alla memoria dei caduti nella Spedizione navale britannica del 1852, comandata da Sir Edward Belcher, partita in aiuto della spedizione Franklin. Trovammo anche i relitti di tre altre spedizioni. Aggiungemmo i nostri dati ai loro in quest'isola deserta priva di acqua dolce. Ripartimmo il 22 agosto ed oltrepassammo rapidamente il Capo Hotham, l'Isola Cornwallis ed il Canale Wellington, dato che il mare era libero dai ghiacci, ma tale corsa fu ben presto rallentata dal riapparire di banchi di ghiaccio alla deriva in direzione est. La nostra rotta ci fece passare a nord delle isole Griffith, Sommerville e Brown attraverso banchi di ghiaccio che infittivano sempre di più, e ci fu impossibile, quindi, avvicinarci a terra.

La mattina del 23 agosto, a circa 8 miglia ad est del Capo Cockburn nell'Isola Bathurst, ci trovammo imprigionati da una massa di banchi di

ghiaccio che andava velocemente alla deriva in direzione est: riuscimmo a liberarci solo dopo 20 miglia.

Il 24 mattina il vento cambiò direzione, liberando la costa dai ghiacci. Raggiunto il Capo Cockburn scendemmo a terra e cercammo invano il ciindro che fu lasciato in quella zona dal Capitano Bernier. Probabilmente era stato distrutto dagli orsi, di cui trovammo numerosissime tracce. Avemmo quindi cura di lasciare i dati della nostra visita solidamente protetti da grossi massi di pietra. Il posto scelto era alto circa 100 m., e ci permise di vedere che il Viscount Melville Sound era ostruito dai ghiacci ad ovest ed a sud. Altri banchi di ghiaccio avanzavano dal Canale Austin. Ripartimmo subito. I banchi di ghiaccio non erano spessi, ma i venti occidentali, aiutati da una abbondante nevicata, mantenevano compatta la loro superficie.

Fino a sera avanzammo faticosamente, alternando sbalzi in avanti a stasi in cui ci lasciavamo prudentemente andare alla deriva. Finalmente raggiungemmo un tratto di mare libero in direzione ovest e potemmo così arrivare all'isola Byam Martin, dove gettammo l'ancora.

Il 26 mattina ci dirigemmo verso l'isola Melville. Era la prima giornata serena dopo molto tempo ed anche i banchi di ghiaccio non erano numerosi. Lungo le rive del Capo Consett vedemmo una dozzina di buoi muschiati che pascolavano. All'una e mezzo ci parve di scorgere sulla costa rocciosa un grosso tumulo: un gruppo di noi scese subito a terra in ricognizione per tornare a bordo e confessare che il tumulo non era altro che un grosso bue musciato che ci osservava immobile, ritto sulla scogliera. A mezzanotte raggiungemmo la Punta Palmer e gettammo l'ancora. La navigazione era di nuovo resa difficile dalla scarsa visibilità e dalle abbondanti nevicata. L'ago magnetico era impazzito da qualche giorno e spesso era fisso sulla prua della nave qualunque ne fosse la direzione. Il 27 agosto avemmo di nuovo una forte nevicata, con visibilità zero. Scendemmo quindi a terra e trovammo le tracce della spedizione del capitano Kellett, che svernò in questa località nel 1853 con la nave « Resolute ». Trovammo anche dello scatolame andato a male, materiale vario e due fucili con le relative munizioni abbandonati nel 1909 dal Capitano Bernier.

La stagione era ormai avanzata ed ogni indugio era da evitarsi. L'8 agosto ripartimmo e raggiungemmo Winter Harbour, dove gettammo l'ancora per qualche ora in attesa che il tempo schiarisse. Finalmente ci fu possibile inoltrarci nella baia, rompendo i ghiacci. A terra trovammo, oltre ai resti della spedizione navale di William Edward Parry, il più famoso navigatore artico dei suoi tempi, anche una lastra di bronzo saldamente fissata ad una roccia sulla quale, sotto la bandiera inglese e lo stemma canadese, era incisa una dichiarazione di presa di possesso in nome del Dominion del Canada dell'intero arcipelago artico da 60° a 141° di long. ovest e sino alla lat. di 90° nord. La data era il 1° luglio 1909 e la firma era quella del Comandante Bernier.

Dopo aver lasciato a nostra volta i dati della nostra visita, proseguimmo in direzione sud-ovest per circa 30 miglia in mare libero. Ci trovavamo in acque mai solcate prima di noi: precisamente all'ingresso orientale dello Stretto di Mc Clure. Qui incontrammo enormi banchi di ghiaccio

e ci fu giocoforza ancorarci ad essi. Ricominciò così la lotta contro il tempo cattivo ed i ghiacci e la tensione continua di non perdere la pur minima occasione di procedere sulla nostra rotta. Il vento per fortuna era caduto, perdurando solo una fresca brezza dal nord. Finalmente il 2 settembre avvistammo terra e potemmo ancorarci ad altri banchi di ghiaccio fissi. Dato il cattivo tempo ed il nostro giro vizioso, non riuscivo a fare il punto. All'alba del 3 settembre infatti sbagliammo direzione c'inoltrammo nel Richard Collinson's Inlet. Ci accorgemmo subito dell'errore e tornando indietro ci dirigemmo verso lo Stretto Principe di Galles. Il sole finalmente ci sorrise per l'intera giornata e la sera eravamo già all'estremità sud dello stretto. Il 4 passammo innanzi a Walker Bay, dove avevamo svernato nel 1940-41, e gettammo l'ancora dinanzi alla stazione della Compagnia della Baia di Hudson nell'Isola di Holman.

Il 5 settembre ripartimmo e prima di mezzanotte ci trovammo imprigionati da un'enorme distesa di ghiaccio a 200 miglia a nord della Punta Keats. Il giorno seguente proseguimmo a velocità ridottissima, sempre attraverso i ghiacci, verso il Capo Parry, e dopo aver attraversato la Baia di Franklin seguimmo la linea costiera fino al Capo Bathurst. Una tempesta di neve ci ostacolò il viaggio ed il 7 settembre addirittura ci costrinse ad ancorarci a dei banchi di ghiaccio lungo la costa in prossimità della Punta Toker. L'indomani avanzammo di un altro poco, benchè la nebbia si fosse unita ai ghiacci ad ostacolarci la navigazione. A mezzogiorno essa si diradò e ci permise di scorgere che la rotta verso ovest era completamente ostruita dai ghiacci. Fui costretto quindi a dirottare su Tuktoyaktuk.

La forte corrente del fiume Mackenzie teneva quel tratto di mare sgombro dai ghiacci. Arrivati al porto, non riuscimmo a distinguere le sue luci e così ci arenammo. Fortunatamente ci fu possibile districarci da soli. Ci ancorammo in attesa del mattino, il quale sorse con una furiosa tempesta che abbattè i segnali d'ingresso del porto. L'imboccatura era pericolosa, ma non avevamo altra scelta e così ci avventurammo. Il fondale era basso ed il mare fangoso ribolliva talmente che un barile rotolò su in coperta dalla stiva. Fu proprio un miracolo che ci permise di oltrepassare le secche. Le enormi ondate sollevarono la nave oltre di esse al momento giusto. Appena giunti in porto gettammo ambedue le ancore. La tempesta diventò un vero uragano e le ondate si abbattevano sulle baracche della Compagnia della Baia di Hudson, spazzando via attrezzature e depositi.

Era la più tremenda bufera che avessi mai visto, ma il « St. Roch » vi resistette impavido. Ci eravamo rifugiati nel porto appena in tempo: il nostro naufragio non avrebbe avuto superstiti. Il 10 settembre ci fu possibile scendere a terra.

Il tempo cattivo durò ancora qualche giorno ed un aereo da ricognizione ci segnalò che il mare in direzione delle Isole Herschel era tutto ghiacciato. Cominciammo quindi a prepararci a svernare a Tuktoyaktuk. Il 17 settembre il vento all'improvviso cambiò direzione soffiando dall'est,

il tempo migliorò e quindi decisi di riprendere la navigazione nella speranza di arrivare almeno alle Isole Herschel.

Oltrepassammo l'Isola Pullen quella stessa notte: il tempo era ottimo e filavamo a tutto vapore. All'alba di nuovo incontrammo il mare ghiacciato, che ci costrinse a rallentare la corsa, ma riuscimmo ad individuare ed infiltrarci in uno stretto canale di mare libero che ci portò la sera alle Isole Herschel. Un banco di ghiaccio che oltrepassammo era lungo ben 10 miglia e su di esso sette orsi ci guardavano stupiti: ma con grande nostro rammarico dovemmo rinunciare a catturarli. La nebbia ci avvolse verso la fine del viaggio, ma riuscimmo ugualmente ad arrivare. Appena ancorati, sbarcammo subito i rifornimenti e fu una fortuna, perchè l'indomani fummo costretti a rimanere a bordo da un'altra tempesta. Fortunatamente i banchi di ghiaccio lungo la riva ci protessero dalla furia delle onde.

Il 19 settembre il tempo era tanto migliorato che decidemmo di proseguire il viaggio, evitando così di svernare nell'Artico. Alleggerimmo la nave, sbarcando 11 tonnellate di carbone ed altri rifornimenti vari. Il mare ghiacciato ci fu di grande aiuto, perchè così le slitte tirate dai cani potevano arrivare fin sotto bordo. Da Point Barrow ci radio-telegrafarono che il mare era quasi del tutto ghiacciato e la stagione era una delle peggiori da molti anni in qua. Ma il vento che di nuovo soffiava da est ci persuase ugualmente a tentare. Salpammo alle 02,30 del 21 settembre, arrivando dopo poco all'Isola Barter. Da lì, però, avanzammo costeggiando in una fitta cortina di nebbia verso la North Coast. Avanzammo lentamente, scandagliando di continuo. All'improvviso, alle 1,45 di notte del 24 settembre, il marinaio addetto allo scandaglio gridò « Non tocchiamo più il fondo! », ed allora compresi che avevamo doppiata la punta. Dopo poco avvistammo le luci della colonia di Wainwright, ma l'oscurità densa ed il ghiaccio fitto c'impedirono di accostarci ad essa. L'indomani dopo mezzogiorno l'avevamo sorpassata e finalmente trovammo il mare sgombro dai ghiacci. Il 27 settembre entrammo nello Stretto di Bering e la stessa notte gettammo l'ancora sotto la ripida costa dell'isola King. Vi è un villaggio in alto sulle rocce, simile ad un nido d'uccelli. Alzammo la nostra bandiera azzurra, ma nessuno si mosse. Alzammo allora la bandiera statunitense e dopo poco il mare era ricoperto di kayak che accorrevano verso di noi carichi di Eschimesi che cercavano di venderci oggetti d'avorio. Non s'erano mossi nel vedere la nostra bandiera azzurra perchè non la conoscevano e temevano che fossimo nemici.

Attraversammo rapidamente il Mare di Bering e il 1° ottobre avvistammo l'isola Akutan (Aleutine). All'alba il vecchio nemico — tempo cattivo e nebbia fitta — venne a darci il suo addio insidioso, ma riuscimmo ugualmente ad entrare nel porto di Akutan, accolti magnificamente dagli ufficiali e dalla truppa americani. Quel che gradii soprattutto fu la possibilità di fare un bagno. Non ci eravamo mai svestiti dal giorno che eravamo salpati da Sydney. Ci riposammo sino al 4 ottobre, quando riprendemmo il mare, ed alle ore 18 del 12 ottobre attraccammo ad un molo del porto di Vancouver. Il nostro viaggio era finito. In 86 giorni

avevamo coperto 7295 miglia. I motori avevano funzionato per 1031 ore e 34 minuti.

Al termine di questo resoconto sento il dovere di tributare una lode speciale a tutti i membri dell'equipaggio del « S. Roch ». Devo anche ringraziare tutti gli esploratori le cui scoperte ed i cui viaggi mi hanno permesso di completare in ambedue i sensi la rotta del nord. Molti di essi soccomberono, ma io credo che la loro sfortuna debba attribuirsi in gran parte al genere di navi che possedevano allora: ingombranti e lente e con equipaggi talmente numerosi, che solo il loro vettovagliamento era un grave problema. Quando ritrovavo le tracce del loro passaggio, ripensavo ai lunghi penosi inverni da loro passati in quelle terre inospitali, dove spesso morirono di stenti. Anche i superstiti conobbero tutti la morte da vicino. A volte, durante la navigazione, quando la nebbia rendeva fosco l'orizzonte, mi pareva di vedere dinanzi a me le sagome altissime delle navi di Parry, Ross, Kellett, Mc Clintock, Mc Clure, Franklin e molti altri, che ci avevano preceduti in quelle acque oltre un secolo fa.

SUMMARY. — Henry Larsen, an inspector of the Royal Canadian Mounted Police, relates on the schooner « St. Roch » cruise through the North-West passage, formerly attempted by numerous navigators, such as Parry, Ross, Kellett and many others, but entirely effectuated by Roald Amundsen from 1903 to 1905. The route followed, named « Lancaster Sound Route », was run from Vancouver to Halifax (1940-42) and viceversa (1944); this route, which crosses the Queen Maud Gulf and gets to the Boothia Gulf through the Bellot Strait, is the best one in the A.'s opinion, and will be followed in future crossings of the North-West passage.