

C. — UN ANNO NEL MAR DI KARA.

*Relazione originale sui procedimenti della Spedizione Danese,
dell'uffic. ALBERTO DE RENSIS*

(Continuazione e fine.)

LA PRIMAVERA. — A poco a poco al benefico effetto della luce solare aggiungevasi la vista di uccelli emigranti, che ricordavano esistere al mondo non solo ghiaccio, ma anche terra, se non altro quella che li aveva ricoverati nell'inverno. Col principio di aprile furono uditi cantare in vici-

nanza della nave, e ritornò ai nostri orecchi un suono armonioso che da qualche tempo non avevamo più udito. Il 24 fu vista la prima frotta migrante.

Il 4 aprile fu provata la macchina, e tutto agì bene; il timone, inoltre, era libero, il ghiaccio attorno alla poppa non ne impediva il movimento.

A bordo fu intrapreso un lavoro lungo che diede molto da fare ai tre carpentieri; si pensò di costruire in legno la murata di poppa che era di tela, pel quale lavoro si aveva un ricco materiale nel legno che gli Olandesi avevano portato e destinato alle varie costruzioni di Porto Dickson.

Gli ultimi di maggio, finito questo lavoro della poppa, fu costruito un nuovo alberetto di mezzana.

L'aprile ci fu prodigo di tempo bello, di quello che può chiamarsi effettivamente bello e delizioso, tanto che spesso, pensando alla ricchezza di luce che si godeva all'esterno, non si poteva restare nel quadrato, e nelle ore libere restavamo in coperta a godere il sole, che ci permise poi il giorno 17 di cenare senza lume (7 3/4 pom.).

Fin dal principio di marzo i raggi del sole avevano tale riflesso intenso, abbagliante, sul paesaggio egualmente bianco, non interrotto da oggetti più oscuri, che fummo costretti ad usare gli occhiali da neve per garantire gli occhi da questa luce falsa ed offensiva.

Il giorno 12 aprile furono presi a bordo i viveri appartenenti al deposito trasportabile e, tutto riordinato, furono divisi sui differenti battelli per una ritirata estiva, per la quale si doveva fare più a fidanza su questi come mezzo di trasporto, che sulle slitte.

I viveri erano disposti in vicinanza dei battelli, ed anche alcune slitte erano destinate a doversi prendere con noi all'occorrenza.

Giornalmente la razione stabilita consisteva essenzialmente in 375 grammi, una volta di lardo, un'altra di carne conservata. Si ebbe cura poi di cambiare il biscotto, che finora aveva fatto parte del deposito, chè, essendo rimasto nelle casse sul ghiaccio, era alquanto umido e in parte ammuffito.

Il 21, dopo qualche tempo che dalla nostra botte di vigia non si era più potuto vedere alcuna novità nel ghiaccio circostante, notammo una linea nera interrotta (2 miglia distante) dal N. all'E. (3 miglia distante), che indicava un crepaccio.

Però, se da riva, dopo il 1° marzo, non si era più visto acqua, si erano trovati sempre, in talune passeggiate o piccole escursioni di piacere, dei piccoli crepacci aperti e non molto lungi dalla nave. Alla sponda di

uno di essi, a 3 miglia all'E. della nave, il 10 aprile fu lasciata una piccola tenda per 3 uomini e i viveri per otto giorni, da poter servire a chi per scopo di caccia si fosse condotto in quei paraggi.

La temperatura nel mese subì grandi cambiamenti, mentre il 3 avevamo $-32^{\circ}5$, il 13 l'indicazione termometrica passò, dopo tanto tempo che era stata sempre sotto lo zero, alla scala positiva; alle 3 pom. avevamo $+0^{\circ}3$; ma quindi di nuovo verso la fin del mese toccò il freddo e il 26 avevamo $-25^{\circ}7$.

Il 30 avemmo forte deriva di neve con vento fresco del N..

Fu anche nel mese di aprile che il barometro raggiunse la più grande altezza fra quelle osservate nel nostro sverno: mm. 782.65 (giorno 5, ore 8 pom.).

Fino alla prima metà del mese la nostra deriva era in una linea serpeggiante lungo la costa di Yalmal, tenendoci ad una distanza variabile da essa fra le 20 e le 65 miglia circa; coi primi giorni della seconda metà del mese cominciò ad avere invece una direzione generale, sempre serpeggiando, verso il S.-O. o l'O..

Il mese di maggio apportò dei piccoli cambiamenti nella nostra vita, e fra gli altri fu variato l'orario pel vitto. Alle 8 ant. avevamo la colazione come nell'inverno, il the era sostituito al caffè; a mezzodì avevamo la cena dell'inverno, il caffè sostituito al the, e alle 6 pom. il pranzo.

Si cessò poi dal prendere le osservazioni meteorologiche ogni ora e si continuò ad osservare solo di 4 in 4 ore.

Continuando i preparativi estivi, fu preso a bordo il deposito permanente e più tardi fu ritirata la cucina dalla *Nuova Olanda*. Malgrado però questi preparativi estivi, la temperatura era tutt'altro che calda; il giorno 10 il termometro indicava circa $-20^{\circ}0$, il quale freddo non era temperato dal sole, il quale cominciò a non avere più tramonto per noi; alle volte illuminava con mirabili effetti di luce e di chiaroscuro il campo di ghiaccio, le navi e le poche nubi stesse.

I giorni si succedevano senza grandi avvenimenti e, dimentichi quasi del passato, eravamo solo curiosi di vedere quanto ancora sarebbe durato questo periodo di calma nel ghiaccio e che cosa sarebbe successo in seguito.

Se non che, ad abbujaire alquanto questa vita serena che la natura ci concedeva, sopraggiunse un avvenimento luttuoso, al quale peraltro eravamo preparati. Il 14, secondo giorno di Pentecoste, morì di tisi Hans C. Nielsen dell'equipaggio della « Varna ». Egli era già affetto dalla malattia alla partenza, e per antica e viva affezione aveva voluto seguire il capitano Knüdsen nel viaggio, che non doveva del resto essere che una corsa d'estate. Cer-

tamente non poteva avergli giovato per nulla l'esistenza dell'inverno, quantunque si avesse avuta cura di risparmiargli sempre ogni lavoro e gli fossero usate tutte le sollecitudini possibili. I funerali furono fatti quattro giorni dopo la morte. Fu chiuso in una cassa, sulla quale gli affettuosi compagni, non potendo sovrapporre corone verdi di semprevivi, collocarono delle corone artificiali di quercia e la cassa situata su di una slitta, ricoperta della bandiera norvegiana fu trascinata dai suoi connazionali, e tutti seguimmo questo convoglio funebre al luogo della sepoltura. Ivi, dopo la funzione religiosa, fu filata la cassa in acqua per un foro che si era appositamente fatto in un campo di ghiaccio novello, e il nostro compagno discese a dormire il sonno eterno sul fondo del mare, ove non sarà solo, poichè intorno a lui aleggeranno sempre i pensieri di tutti noi, che vedemmo estinguersi quell'animo affezionato, lontano dal paese natio, lontano dalla famiglia.

La vita animale finora ci era stata annunziata dagli uccelli che da principio in piccolo numero, o isolati, quindi in frotte numerose passavano, volgendosi quasi tutti al N.-E. o all'E., però quando meno l'aspettavamo avemmo un altro indizio di vita animale.

La mattina del 25, mentre il marinajo di guardia era sul ghiaccio a frugare in mezzo a casse ed altri oggetti depositati su quello presso la nave, girando gli occhi a caso, vide quasi alle sue spalle, a pochi metri, un orso. Non preparato a tale incontro per ricevere come si doveva il plantigrado, l'uomo saltò subito a bordo e diede l'annunzio a tutti.

I cani, come è naturale, corsero ostilmente e con molto ardore incontro allo sconosciuto visitatore; uno di essi, più zelante degli altri, ebbe un semplice scappellotto colla zampa, che l'orso aveva mossa lentamente, nel modo più gentile, per indicargli di levarglisi di tra i piedi e lasciar libero il passo. La lezione bastò a tutti i cani: il colpito rotolò su sè stesso e rialzatosi, colla coda fra le gambe, si rifugiò nel suo casotto, seguito dagli altri, che presto e bene avevano capito, che con quella bestia non c'era da scherzare. L'orso si accingeva a montare in coperta, ma visto qualcuno, cominciò ad allontanarsi: se non che ben presto fu ammazzato dal dottor Borch. La bestia ci fornì della carne fresca, che tutti trovammo eccellente, tanto più che da molto tempo non mangiavamo altro che carne conservata.

Lo stomaco del plantigrado fu trovato perfettamente vuoto, una sola fogliuzza, avanzo di pipa, fu rinvenuta, che senza dubbio era stata ingojata in vicinanza della nave e della casa.

Seguendo le sue traccie, più tardi, si vide che esso era venuto dal

Sì, era passato sulla casa degli Olandesi, ne aveva esplorato l'interno guardando dietro i vetri della finestra (senza che l'osservatore che ivi era se ne fosse accorto) e quindi, passato presso un deposito fra la casa e la « *Dijmphna* », era giunto a questa per finire la sua esistenza.

Si arguì che appartenessero allo stesso animale alcune tracce di orso viste assieme ad altre di volpe dal luogotenente Lamie e dal dott. Kremer, all'E. della nave, 10 miglia distante.

Si dovette pure pensare che la stessa bestia fosse passata pel deposito destinato ad uso di caccia, a 3 miglia all'E., poichè alcuni marinai, che vi si recarono il giorno dopo la sua visita, trovarono nella tenda una laceratura e l'impronta delle unghie. È strano però che abbia frugato nella tenda per vedere se vi fosse nulla da mangiare e non abbia toccato nulla del deposito di viveri che era fuori di essa, neanche il pane, che stava semplicemente chiuso in un sacco.

PROPOSITI PER L'AVVENIRE. — Ecco ora quanto il luogotenente Hovgaard aveva stabilito pensando all'avvenire. Se pel 15 agosto la nave non fosse stata lasciata libera dal ghiaccio, una metà degli uomini sarebbe rimasta a bordo, l'altra metà avrebbe tentata la ritirata (1).

Toccato Chabarova, questo posto avrebbe dovuto lasciarsi per continuare il viaggio di ritorno soltanto alla fine dell'estate, tanto che i viveri lo permettessero, per aspettare se la « *Dijmphna* » giungesse, poichè questa poteva essere libera dopo la separazione.

Lasciando Chabarova si doveva raggiungere Püstosersk. Se poi, come doveva sperarsi, la nave fosse uscita dalla sua prigionia, secondo che la libertà si fosse avuta per tempo o in ritardo, avremmo diretto all'E., dove il luogotenente Hovgaard credeva di trovare ghiaccio di nessuna difficoltà sulla via e quindi pervenire ad una zona di acqua libera, larga una trentina di miglia, lungo la costa di Yalmal.

Quindi, fatti ivi degli scandagli, dovevamo continuare poi verso il N. all'Isola Beli e, a seconda del tempo disponibile, o discendere all'E. della Penisola dei Samojedi e eseguire alcuni lavori alle bocche dell'Obi o tirare avanti fino al N. del Capo Celuskin. Gli Olandesi intanto sarebbero rimasti (se il tempo era opportuno per le loro osservazioni, che finivano col mese di agosto) sulla Terra di Yalmal per fare degli studi magnetici, pei quali il dott. Snellen, onde ottenere un buon risultato, aveva bisogno di almeno 15 giorni disponibili.

Della « *Varna* », che il luogotenente Hovgaard nutriva sempre fiducia di poter salvare, non so che cosa pensasse di fare in tal caso, ma cer-

(1) I viveri non permettevano che tutti fossimo rimasti più a lungo a bordo.

tamente sarebbesi lasciata lungo la costa, in un posto più o meno ridossato, per riprenderla al ritorno.

Il 31 di sera la gabbia dei termometri fu presa a bordo e disposta sul ponte di comando.

Il maggio finiva tranquillo come era cominciato. Un altro mese era passato e più ci avvicinavamo al tempo in cui la nostra sorte avrebbe avuta una soluzione. Ma finì anche il giugno senza che nulla fosse variato nella nostra posizione, solo era positivo che il tempo passato non tornava più.

Il 4 giugno il capitano Knüdsen ordinò ai suoi uomini ed a quelli della spedizione olandese dati in aiuto, di pompare per tutto quel giorno l'acqua che era nell'interno della « Varna », non essendo affatto ghiacciata; alla sera però, dopo mezz'ora che era stato cessato il lavoro, l'acqua rimontò al livello primitivo, di guisa che tutte le fatiche sostenute per vuotare 30 centimetri d'acqua andarono perdute.

Il capitano Knüdsen voleva essere del tutto tranquillo e sicuro di non aver trascurato alcuno dei suoi doveri, e volle perciò ascoltare il luogotenente Hovgaard, che ora più che mai manifestava idee favorevoli per il salvamento della « Varna ».

I progetti erano vari.

Secondo un uso antico, fin dall'aprile si erano cominciate a costruire delle casse in legno stagne (?), che dovevano situarsi nell'interno della nave e occupare tutto lo spazio lasciato libero dall'acqua penetrata, e trasformarsi alla sua superficie in ghiaccio, e quindi chiudere ermeticamente la coperta. Della « Varna » non si avevano nè i piani, nè dati per fare un calcolo approssimato e vedere se le casse costruite e collocate a posto fossero in numero sufficiente da sostenere a galla la nave; ma, come è chiaro, si sperava e si opinava essere esse abbastanza. Disponendo solo di un carpentiere, dall'aprile non si erano costruite che sei casse con tavole di legno dello spessore di metri 0.046 e larghe metri 0.15 circa: di queste sei casse, due avevano le seguenti dimensioni: metri $2.05 \times 2.00 \times 2.00$; due altre: metri $2.0 \times 2.0 \times 2.0$; e infine due: metri $2.0 \times 1.05 \times 1.05$. Per la costruzione di altre tre casse delle seguenti dimensioni: metri $1.05 \times 1.05 \times 1.05$, si poteva impiegare ancora legno dello stesso spessore (0.046), quindi avrebbe dovuto disfarsi la casa degli Olandesi e servirci delle tavole (spessore metri 0.02 scarsi) che la costituivano.

Ma, rimettendo l'espediente delle casse ad ultimo, il luogotenente Hovgaard per ora voleva pompare con quanta forza fosse possibile l'acqua dall'interno della « Varna », vincerne la filtrazione, che supponeva piccolissima, mettere allo scoperto così il fasciame e verificare ove fosse la

parte arenata (ciò richiedeva che, mentre una parte degli uomini era occupata a togliere dalla nave il carico di carboni e viveri, un'altra pompasse continuamente, anche nel tempo che si lavorava a riparare o isolare la parte avariata). Se l'avaria era locale, si sarebbe (sempre col legno) costruita una paratia stagna per limitarla, e quindi un ponte stagno in corrispondenza della linea di galleggiamento, che su per giù corrispondeva all'altezza dei bagli di corridore.

Oppure, secondo un altro progetto, si voleva abbassare lo stesso ponte di coperta a prora e a poppa fino all'altezza della linea di galleggiamento, e limitare quindi con paratie stagne trasversali, la parte centrale che si supposeva non avariata.

Per ultimo spediente si sarebbe ricorso a quello delle casse stagne, di cui ho parlato.

Il giorno 6 si cominciò sulla « Varna » a lavorare per rendere in buono stato le sue due pompe e si costruì per ciascuna di esse, onde farle agire con risparmio di uomini, un apparato come quello per mettere in azione i molini a vento, se il vento avesse voluto essere benigno per servire da forza motrice. Inoltre furono costruiti due corpi di pompa in legno; le aste degli stantuffi, da impiegarsi in tali pompe, erano delle barre di ferro prese dalla nave e confezionate in modo atto a tale scopo; i pistoncini erano in legno rivestiti di filaccie.

E nei preparativi i nostri carpentieri, non che quello della spedizione olandese, prestarono aiuto: e il 20 si fu pronti.

Il giorno 22 cominciò la grande prova. Tutti indistintamente ci dividemmo, per tale lavoro, la giornata in guardie di 4 ore.

Gli Olandesi e i Norvegesi formavano un turno, noi della « Dijnphna » un altro. Alle 4 ant. quelli cominciarono a lavorare alle pompe, alle 8 però nulla avevamo ottenuto. Si continuò pure, sempre senza alcun frutto fino a mezzodì e infine alle 7 1/2 di sera si cessò. Il tentativo era totalmente fallito e alla « Varna » fu cantato il *requiescat*.

Il ghiaccio in questo frattempo aveva presentato poche insignificanti novità: il 4 fu visto un crepaccio al N.-N.-E. (3 miglia distante) e quindi il 20 dicembre una linea nera interrotta dal N. (meno di 2 miglia distante) all'E. (3 miglia distante), che indicava un crepaccio aperto: il 28, oltre a quest'ultimo, se ne vide un altro piccolo e corto all'E.-N.-E. ad 1 1/2 miglio distante dalla nave.

Il giorno 13, adoperando seghe e picconi, si cominciò a tagliare nel ghiaccio in giro alla « Dijnphna » un bacino per farla galleggiare, lavoro, che fu faticosissimo.

Non bisogna però dimenticare che la natura ci aveva molto favoriti

per mettere la nave in istato di ottenere la sua libertà ad un primo movimento di rottura nel ghiaccio

Il crepaccio formatosi il 28 dicembre nel senso longitudinale della nave e che in quel giorno fu da qualcuno creduto dover essere la causa fatale della perdita della « *Dijmphna* », ci aveva invece giovato. Mercè quell'apertura, e perchè la nave aveva galleggiato, ora avevamo ai nostri fianchi ghiaccio di una grossezza minore di quella che avremmo avuto se il bacino non si fosse aperto; e poi il ghiaccio attorno a noi era relativamente debole e quello formatosi nel crepaccio, corrosa per l'azione del caldo estivo, sarebbe rotto al primo movimento. Solo il 25 la nave potè galleggiare.

EFFETTI DELLO SGELO. — L'estate cominciava a far subire una metamorfosi al nostro campo di ghiaccio. Dal principio del mese lo strato di neve che lo ricopriva si scioglieva a poco a poco, e, scomparendo questa, giorno per giorno era messo allo scoperto il ghiaccio, e sempre meglio potevamo vedere quanto marciume fosse nascosto sotto quella candida veste. Le pressioni avevano miseramente devastato tutto il campo, e tranne il vecchio *San Salvatore* (anche esso del resto ridotto più piccolo), la *Nuova Olanda*, un altro gran ghiaccione all'O. ed altri 4, o 5 molto minori di questo, il ghiaccio era tutto rotto in frammenti piccolissimi, ma congelati insieme. Fra il ghiaccione *Nuova Olanda* e la « *Dijmphna* » la via finora seguita per la comunicazione diveniva impraticabile, anzi difficoltosa per modo, che ben tosto ne fu scelta una nuova e sulla vecchia, aumentando l'acqua sempre e sempre più, si potè transitare fra la casa e la nave con battelli per un canale largo qualche metro, tortuoso e oserei dire pittoresco, che in alcuni punti si allargava, come se sboccasse in un piccolo lago e per ultimo, presso la casa, finiva in un ampio bacino, nel quale questa specchiavasi.

Anche il ghiaccio cominciava a diminuire di grossezza, ma osservammo che almeno quello di nuova formazione non diminuisce egualmente in tutti i punti, ma qua più e là meno; inoltre per l'effetto del calore solare, non solo alla superficie avviene la fusione, ma anche nell'interno.

Attorno a noi era impossibile trovare del ghiaccio, la cui formazione datasse dai primi giorni della nostra prigionia; le pressioni lo avevano tutto rotto e distrutto; avevamo solo davanti alla nave del ghiaccio formatosi dopo il 7 gennaio, che era quello di data più antica.

Colla seconda metà del mese non fu più necessario fondere il ghiaccio per ottenere l'acqua da bere e da adoperare per la cucina; si attingeva l'acqua che, proveniente dalla fusione della neve e del ghiaccio stesso, si raccoglieva nelle parti più basse, negli avvallamenti dei ghiaccioni.

Fino alla metà del novembre dello scorso anno avevamo usato anche l'acqua di fusione; essa si trova tutta l'estate; quindi coll'inverno comincia a rivestirsi di uno strato di ghiaccio, che a poco a poco aumenta fin che tutto il liquido diventa una massa compatta.

Ma nell'inverno non tutto il ghiaccio, quale esso sia, dà, quando è fuso artificialmente, dell'acqua buona. Non tutto quello che si trova è affatto libero di sale; non è esatto ciò che si crede dai non pratici, che l'acqua salata, gelando, dia del ghiaccio libero di salsedine; il ghiaccio di nuova formazione contiene sempre una certa quantità di sale, che perde quindi in seguito a poco a poco: e, da quanto ho potuto vedere, esso si purifica dalla salsedine più rapidamente con mite temperatura, che con dei freddi grandi.

Il 14 avemmo poche gocce di acqua, la prima pioggia, e il 17 molta neve.

Tutto il mese si erano viste sul ghiaccio delle foche in giro intorno alla nave, che pei fori fatti nel ghiaccio novello venivano su a godersi il sole per delle ore intere, e una di esse (una *phoca vitulina*), che apparve più volte o poca distanza dalla nave, il giorno 24 fu uccisa e ci fornì dell'ottimo grasso ed un alimento fresco.

Non ostante il sole circumpolare, anche nei giorni, in cui essendo il cielo del tutto libero dalle nubi, poteva direttamente far sentire la sua potenza riscaldatrice, spesso si formava sull'acqua del ghiaccio novello, che resisteva per giorni e giorni prima di sciogliersi di nuovo. Questo ghiaccio non ha che un'importanza relativa, poichè è chiaro che una temperatura più calda (o meglio meno fredda) produce un poco di movimento nella gran massa ed esso è rotto. Ma è pur vero che esso alle volte raggiunge una grossezza abbastanza considerabile per impedire il passo ad una nave anche dotata di una macchina potente; quindi è un coefficiente di riduzione al numero degli eventi fortunati da cui deve essere secondato un viaggio nel ghiaccio e che deve certo essere tenuto presente, sia dalla nave che trovasi ivi prigioniera e deve cercare di uscirne per avere la libertà, sia da altra, che, ignara di ciò che si trova più lungi, si accinge a passare una zona di ghiaccio, avendo indizio d'acqua libera più lontana, o supponendo che ve ne sia. È indubitabile però che, quando non si è molto internati nel ghiaccio e si è a principio o a mezzo della stagione navigabile, si può correre il rischio di restare presi solo per qualche giorno (1), mentre, alla fine di detto tempo propizio alla navigazione artica, la prigionia di poche ore può essere fatale.

(1) Molti balenieri restano prigionieri alle volte sul ghiaccio novello; si sono dati dei casi in cui alcune navi sono rimaste quindici giorni fisse nel ghiaccio di nuova formazione. Però questi balenieri non vi si internano molto, ma stanno sempre al limite.

Alla fine del mese, al N.-E. delle navi furono visti sorgere dei *torossy* d'estate abbastanza grandi. Il ghiaccio aveva sempre il suo movimento più o meno spiccato, e, a seconda del movimento, chiudendosi ora quei pochi stretti crepacci esistenti, si levavano dei *torossy* alle loro sponde, che, se il ghiaccio non riaprivasi, restavano su, altrimenti cadevano in pezzi nell'acqua per essere sminuzzati ancora più in una chiusura susseguente.

Questo movimento di apertura e chiusura dei crepacci non ha una importanza minima nella trasformazione del ghiaccio. Nell'inverno esso accumula dei *torossy*, che, i varî pezzi uniti e congelatisi insieme, formano dei grandi ghiaccioni; nell'estate esso sminuzza il ghiaccio, lo consuma, direi quasi, con pezzi piccolissimi, che in breve, per l'azione del sole, spariscono.

È mia idea, per la quale non potrei portare prove di fatto, che nel Mar di Kara, nell'estate è più il ghiaccio che è distrutto, che quello che può derivare attraverso gli stretti nel mare ad occidente della Nuova Zemlia; eccetto dunque alcuni anni speciali, io credo che la diminuzione del ghiaccio nel detto Mar di Kara nell'estate è dovuta molto meno al vento, che spinge il ghiaccio in deriva all'O della Nuova Zemlia, che alla distruzione di una parte di esso. Ma, ripeto, questa è un'idea, e quindi posso essere caduto in un falso apprezzamento.

Derivando ci allontanammo dalla costa di Yalmal; e il luogotenente Hovgaard pensava che non fosse difficile che la nave ritornasse al punto di partenza. Ma sulla deriva una cosa sicura poteva vedersi, ed era ch'essa si avvicinava ai paraggi dove precedentemente già altre navi in questa stagione avevano navigato, quindi probabilmente saremmo in breve stati in un posto, dove potevamo con maggior ragione sperare nella libertà.

Ora, poichè da un momento all'altro potevamo avere qualche movimento che doveva rompere quella superficie unita, e pel quale la incolumità della nave era problematica, si cominciò, col mese di luglio, a riprendere la vecchia abitudine dell'inverno, cioè a tenere sempre la sera tutti i giornali, tutte le carte, tutti i documenti pronti in una cassa di latta che restava a tiro per essere presa, quando fossimo costretti a lasciare la nave.

E per essere pronti a tutto, anche ai casi favorevoli, il 1° luglio si completò la provvista d'acqua.

Il giorno 28 giugno avemmo vento fresco a raffiche dal N., che produsse la chiusura del crepaccio al N.-E. della nave con pressioni alle sue sponde, ed esso fu visto seminato di pezzi che già avevano costituito dei *torossy* e quindi erano caduti in esso nel riaprirsi.

Questo crepaccio fu anche osservato da riva al N., N.-N.-E. ed E.-N.-E. i giorni 4 e 5 luglio.

Il periodo tranquillo era finito oramai. La mattina dell'11 luglio, davanti alle navi vi fu un movimento notevole: il ghiaccio novello formatosi nel crepaccio del 7 gennajo si chiudeva, ed una volta chiuso, alle sponde di esso si sollevavano, per effetto di pressioni, dei *torossy*, nei quali facevano mostra dei blocchi imponenti.

Un'ora dopo, per un altro movimento del ghiaccio, la « Varna » restò libera colla poppa. Alle 8, quindi, il ghiaccio attorno alla « Dijmphna » le si serrò ai fianchi, e per un altro movimento fummo tutti in coperta pronti ad abbandonare la nave. Di tanto in tanto esso rinnovava le pressioni contro i fianchi della nave, il che era manifestato da uno scricchiolio nel fasciame e nelle ossature.

Come doveva prevedersi, il ghiaccio formatosi nel crepaccio che correva sul piano longitudinale della nave (determinatosi il 28 dicembre) era tutto rotto e il crepaccio era aperto.

Ritornavamo dunque alle antiche preoccupazioni delle pressioni, se non che colla variante, che ora i *torossy* si formavano silenziosamente e senza il minimo rumore si vedeva sollevare vicinissimo un blocco enorme seguito da altri e quello era un *torossy*. Ciò dipende senza dubbio dalla differente costituzione fisica del ghiaccio in questo periodo dell'anno da quello dell'inverno.

In seguito a tutto la « Varna » era affondata un poco. Con le escursioni fatte non si potè accertare, fuori di un certo raggio limitatissimo, attorno la nave alcuna novità nel ghiaccio, nè più fu visto dalla botte di vigia; quindi il movimento avuto nel mattino era tutto locale.

La notte dormimmo vestiti.

Nei giorni seguenti il ghiaccio fu sempre irrequieto, ed ora premeva contro il fianco della « Dijmphna », ora se ne allontanava, sicchè quella nave ora si sbandava a dritta, ora si raddrizzava per isbandare più tardi a sinistra.

Il giorno 15 luglio si ebbe qualche apprensione più grave. Alle 9 1/2 di sera fu sentita una scossa nella nave, il ghiaccio raccolto contro i suoi fianchi la premeva, e di poppa, vicinissimo al timone e all'elica, esso era in pressione. Alle 10 pom. montai a riva, ma non vidi la minima traccia d'acqua, altro che quella poca che scorreva nei piccoli singoli crepacci attorno alla nave. Mezz'ora dopo fu vista la « Varna » indietreggiare alquanto di sbalzo e quindi affondare molto; ma più tardi (11 pom.) per nuove pressioni essa fu sollevata di nuovo. Noi fummo in coperta, al solito, per abbandonare la nave.

La ritirata era, in questo tempo, apparecchiata in modo, che il battello dovesse essere il mezzo principale di trasporto e non le slitte. Disponevamo

di 3 battelli; in 2 trovavansi 7 uomini ed in uno 6. Sulla *Nuova Olanda* gli Olandesi ed i Norveghiani avevano i loro 4 battelli e tutto l'occorrente per la ritirata.

Poichè il ghiaccio aveva stretti i fianchi della « *Dijmphna* », i mantigli delle grue dei battelli vennero in bando e il tappeto cerato, disteso sul ponte in quadrato, si sollevò.

La « *Varna* » nella notte cominciò di nuovo ad abbassare e continuò così ad affondare lentamente nei giorni successivi.

Non mi fu mai possibile, anche col tempo chiarissimo, vedere attorno a noi la minima traccia di acqua libera, a meno che per tale non volesse intendersi l'acqua che liberamente scorreva in quei pochi crepacci aperti in questi ultimi giorni vicino alla nave, e quella che liberamente scorreva sul ghiaccio proveniente dalla pressione di esso.

Il mattino del 22 luglio, apertosi un poco il ghiaccio intorno alla nave, questa, spinta dal vento, indietreggiò di circa 30 metri nel crepaccio che era nella sua direzione longitudinale; e, poichè la larghezza di questo non permetteva di andare oltre, si arrestò sbandata alquanto a dritta.

Fu accesa la macchina per ritornare all'antico posto, ma, dopo lungo lavoro, non riuscimmo ad avanzare che di circa 20 metri, e restammo in una posizione non buona, avendo la poppa della « *Varna* » attraverso il nostro fumajuolo. Difatti quella, affondando, ciò che poteva aspettarsi da un momento all'altro, avrebbe potuto retrocedere e spingersi contro il nostro bordo, e particolarmente contro l'elica e il timone, assieme al ghiaccio che vi era fra noi ed essa.

Ma una buona stella ha sempre protetto la « *Dijmphna* »; ad essa si deve tutto.

Il giorno 23 vi fu sempre movimento nel ghiaccio, e la nave andò indietro un poco e continuò sempre a sbandare, ora più, ora meno, secondo che il ghiaccio si serrava ai suoi fianchi o se ne allontanava, e l'elica e il timone ora erano nell'impossibilità di muovere, ora libero l'uno, l'altra no, ora anibidue.

Dalla botte di vigia, favorito da tempo chiarissimo, non potei osservare la minima apparenza di acque libere.

Infine il giorno 24 l'incubo cessò, la « *Varna* » affondò come meglio poteva desiderarsi. Alle 8 $1\frac{1}{2}$ del mattino si era occupati a tirar su la draga, quando un marinajo gridò: « *La « Varna » affonda!* » Tutti fummo immediatamente in coperta, perchè, oltre all'interesse che per se stesso aveva il fatto della povera nave, che scendeva a dormire il sonno eterno sul fondo del mare, vi era quello di vedere che effetto avrebbe ciò prodotto sulla « *Dijmphna* » e sul ghiaccio circostante.

La « Varna » prima affondò di sbalzo colla poppa più di mezzo metro; la prora era sempre tenuta fissa nel ghiaccio, indi sembrò arrestarsi qualche momento. Alcuni pezzi di ghiaccio montarono alla superficie, al suo fianco dritto e di poppa, e fra essi un gran blocco. Bentosto la nave cominciò a discendere più giù colla poppa, e quando il cassetto fu in parte coperto d'acqua, essa retrocedette un poco, e nello stesso tempo la prora si abbassò di un metro. La poppa scendeva sempre più, dacchè la nave faceva perno sulla prua, e l'acqua nascose poco a poco tutta la coperta, e dopo avere indietreggiato ancora un poco, la povera « Varna » si abbattè di 90°; l'alberello di trinchetto sfiorò il ghiaccio che era alla nostra dritta e si immerse; l'ultima parte della nave che vedemmo fu la prora. Alle ore 9 la « Varna » era sparita per sempre dai nostri occhi e calma scendeva in più di 130 metri d'acqua, senza aver prodotto alcun movimento che avesse potuto arrecarci il minimo danno.

Di questa nave, che avevamo visto aprirsi una via nel ghiaccio, piena di vita al principio del verno, e quindi, alla seconda volta, vittima delle pressioni, restare distrutta, e che in seguito per nove mesi, giorno per giorno, era stata là, sotto ai nostri occhi, a ricordarci il triste avvenimento, non rimaneva che il ricordo in noi e qualche pezzo di legno, qualche cassa che ritornavano a galla.

Profittando di un piccolo cambiamento nel ghiaccio, più tardi riprendemmo l'antico posto.

Continuando sempre il solito movimento, il 26 quasi tutti i crepacci attorno a noi erano totalmente chiusi; a prua, ad un 15 metri, vedemmo sollevarsi un *torossy*, ma più tardi i crepacci si riaprirono di nuovo per chiudersi ancora più tardi.

Il 27 s'udì un forte colpo nella nave; la poppa si sollevò circa 30 centimetri, e la nave sbandò un poco a sinistra. Più tardi il ghiaccio si allontanò dal bordo e continuò sempre la stessa storia, senza che novità positive sopraggiungessero.

La vita animale diveniva sempre più rara, e solo di tempo in tempo si vedeva ancora qualche uccello.

Il 31 luglio festeggiammo con un pranzo, certo non luculliano, perchè non avevamo molto a sfoggiare, in questo tempo, in viveri, l'ultimo giorno che gli Olandesi erano con noi.

Sulla « *Dijmphna* » non vi erano più viveri per tanta gente; anche se la nave fosse stata libera fra qualche giorno, il dottore Snellen non avrebbe mai avuto il tempo necessario per fare le osservazioni magnetiche a terra a Yalmal; il suo assunto nelle regioni artiche era finito, quindi decise,

consigliato anche dal luogotenente Lamie, a cominciare una ritirata coi proprî mezzi, essendo il tempo favorevole a tale viaggio. Anche i Norveghiani partivano. I nostri compagni avevano viveri per due mesi, pelliccie, armi, munizioni, ecc., e, come mezzi di trasporto, quattro battelli e quattro slitte. Gli Olandesi portavano con sè i risultati delle loro osservazioni e dei loro studi (fra questi qualcuno dei più notevoli rappresentanti della fauna sottomarina, raccolti nei dragaggi fatti), lasciando sulla « *Dijmphna* » gli strumenti, dei quali erano riccamente ed eccellentemente forniti, e qualche cassa riempita dei risultati zoologici.

PARTENZA DEGLI OLANDESI. — La mattina del 1^o agosto, alle 10 ant., gli Olandesi lasciarono il ghiaccione *Nuova Olanda*, sul quale avevano passato una gran parte della loro esistenza, e dove noi ci recammo per augurare loro un felice ritorno. Per fare via migliore, diressero per qualche tempo verso l'O. e quindi al S., che era la direzione generale che volevano tenere. La sera, alle 5.30, li vedemmo accampati al S. a circa due miglia e mezzo dalla nave; e il tempo, che al mattino sembrava voler essere favorevole, invece fu sempre nebbioso e piovoso, e il vento rinforzò sempre da N.-E..

Così cominciava piuttosto triste il mese di agosto. È vero che dovevamo essere contenti, perchè i nostri compagni inauguravano il loro viaggio di ritorno, che loro desideravamo felicissimo; ma era sempre una metà della piccola colonia della solitudine di questo mare di ghiaccio che si allontanava; con essa si erano passati più di dieci mesi, con varie vicende. E, del resto, la loro sorte era decisa. Ma la nostra?

CONTINUA LA PRIGIONIA DELLA « *DIJMPHNA* ». — Il vento, nella sera del 1^o, andò sempre rinforzando dal N.-E., quindi calmò di botto a mezzanotte e cominciò poi a soffiare fresco dal S.. In conseguenza di ciò, vedemmo, dalle 4 alle 8 ant. del 2, il ghiaccio a dritta avvicinarsi alla nave, tanto che alle 8 il timone era impedito. A mezzodì quindi si allontanava e lasciava alla nave maggior campo, tanto che fu possibile aver libera la draga e tirarla a bordo, dopo che da molti giorni era stata al fondo senza poterla ritirare, mentre la corda era tenuta stretta fra il fianco della nave e il ghiaccio che contro essa era addensato. Ma il movimento era locale, e solamente si era aperto il crepaccio, in cui eravamo e che girava più lungi al S.-E. della casa, in vicinanza della nave; gli altri crepacci erano inalterati.

Venne l'idea di girare la nave, onde avere la prora volta all'E., pronta a muovere in quella direzione, poichè era sempre intenzione del luogotenente Hovgaard di raggiungere la costa di Yalmal e quivi eseguire i la-

vori, ovvero dirigere al N. del Capo Celiuskin, come ho detto più sopra. Nè il tempo gli faceva paura; ma gli opponeva ostacolo all'attuazione dei suoi piani, poichè egli non voleva ripassare gli stretti che nei primi giorni dell'ottobre, o al più presto negli ultimi di settembre. Per girare la nave ed allontanarla dall'antico posto di 100 metri, si lavorò qualche ora e quindi, non potendo più procedere, ormeggiammo il fianco dritto della nave ad una delle sponde del crepaccio.

La sera, dopo pranzo, alcuni di noi andammo all'antico posto occupato per sì lungo tempo dalla « *Dijmphna* », e fummo ben contenti di non trovarci più in quel sito con la nave. Il ghiaccio, che in altro tempo era stato ai nostri fianchi, si era avvicinato in modo, che la nave non si sarebbe trovata in bella posizione in mezzo ad esso. Ma, mentre ivi il ghiaccio si era chiuso, due uomini dell'equipaggio, che eransi allontanati dalla nave per una passeggiata, dopo un'ora tornarono a bordo e raccontarono che il crepaccio, nel quale eravamo, si era aperto avanti a noi e che essi credevano possibile per la nave di avanzarsi.

Il tempo era nebbioso; dalla nave poi era impossibile vedere qualcosa; e poichè ogni metro era sempre qualcosa di guadagnato, tirata su la draga, s'incominciò, coll'uso dell'elica e con falsibracci, a fare avanzare la nave nel crepaccio tortuoso e non molto largo (in alcuni punti aveva un solo metro più del baglio maestro, ed in alcuni punti quattro volte questa dimensione). Ma dopo qualche tempo che per un giro strettissimo dovemmo usare solo i falsibracci, nel mettere la macchina in moto, essa girò velocemente; la nostra elica non era più al posto; era caduta al fondo del mare e, come vedemmo in seguito, l'asse era tagliato netto quasi rasente il punto, dove esso usciva dal dritto di poppa. Probabilmente l'elica aveva battuto contro qualche sporgenza *subacquea* del ghiaccio ed era stata portata via, essendo già l'asse avariato dalle pressioni.

Si tirò ancora un poco la nave avanti, in un posto dove il crepaccio, che già da qualche tempo cominciava a chiudersi, aveva una configurazione migliore, e restammo quindi ormeggiati col nostro fianco dritto al ghiaccio a circa 250 metri dal nostro antico posto, a traverso del lato dritto della casa (all'E. di essa) un 240 metri lontani.

La « *Dijmphna* » dunque doveva fare a fidanza sulle sue vele, per muovere quando il ghiaccio ce ne avesse dato il permesso.

Il giorno dopo fu apportato un gran cambiamento nella disposizione dei pesi a bordo, e per trovare posto a molti di essi ch'erano in alto, fu gettato via alquanto carbone che era nella stiva di prora. I viveri, destinati a prendersi in caso di una ritirata e che erano disposti in coperta in vicinanza dei battelli, e le slitte stesse furono messe sotto coperta. Infine,

dopo molti cambiamenti, mentre la nostra pescagione era, il 2 agosto a sera, m. 2.95 a prora e 3.25 a poppa, il giorno 11, quando fummo pronti, risultava di m. 2.54 a prora e 3.14 a poppa.

Ridotta la « *Dijmphna* » nave a vela, il luogotenente Hovgaard, stimando essere inutili a bordo una metà di noi, poichè insufficienti alla manovra della nave (come era già stato determinato), stabilì che, se questa non fosse restata libera, tutti l'avremmo abbandonata dopo il 18 settembre, la quale data non aveva altro valore, che quello di segnare precisamente un anno dal giorno che si era rimasti prigionieri nel ghiaccio.

Il mese di agosto era freddo nei suoi primi giorni, ma, del resto, lo fu sempre. Evidentemente, quando dico freddo, bisogna ben dare alla mia espressione un significato relativo: per l'estate certamente non era caldo, e in questi giorni nebbiosi rimpiangemmo il bel sole di primavera.

Spesso l'alberatura si rivestiva di uno strato cristallino di ghiaccio, sul quale poi, battendo il sole nei momenti di chiaro, esso produceva un effetto mirabilmente scintillante.

Si notava sempre il solito movimento di apertura e chiusura nei crepacci, mentre poi tutta la massa derivava all'O.

La nostra posizione non era per nulla piacevole, e, ogni giorno che passava, la prigionia diveniva sempre più noiosa. Chi doveva essere il meno contento era senza dubbio il luogotenente Hovgaard, che, come stavano le cose, ove la nave non avesse riconquistata la sua libertà, avrebbe dovuto abbandonarla, e probabilmente intatta, se il ghiaccio avesse continuato a rispettarla fino al momento dell'abbandono.

Il meglio da fare era di essere pronti a tutto, prevedere le varie circostanze di tempo ed aspettare gli avvenimenti, sperando sempre nei migliori. Sperare nel meglio non costa nulla e fa molto bene.

Per me, quando si è in balia del ghiaccio, se ne dipende assolutamente; e negli eventi, per profittarne, bisogna affidarsi molto più alla fortuna che alla scienza, la quale, pel momento, anche in una Minerva artica è *nulla*. Su 100 casi, 99 sono regolati dai due occhi cortigiani della Fortuna, ora sorridenti, ora sdegnati, minacciosi, e uno invece dai cento, calmi, sempre sereni della Sapienza. Il ghiaccio obbedisce a tante circostanze, che non è possibile presagire nulla, non vi è dottrina (in tale questione di movimento) che possa pronunciare una parola su di esso (1), e, laddove esso segna una regola generale, una massima, questa certamente non può argomentarsi che dopo lungo esame dei fatti; e non giova farsi ardito a dare oggi una sentenza, o una così detta *teoria*, per ricredersi l'indomani e dare fuori un'altra sequela di bene elaborate

(1) Parlo del ghiaccio delle regioni poco o nulla esplorate *positivamente*.

deduzioni, le quali non hanno nè sintesi, nè analisi e, laddove a prima vista sembrano frutto di un lungo e profondo ragionamento deduttivo della logica più stringente, sono delle chiacchiere e non altro.

Noi abbiamo potuto avere delle prove evidenti a bordo per vedere quanto giovino le teorie; ogni volta, che si è voluto teorizzare, s'è avuto un risultato contrario.

Potrei citare mille esempi, e, per non uscire da ciò che concerne direttamente questa mia relazione, dirò solo, tanto per addurre una prova, che il giorno 7 agosto pel vento fresco di N.-E. alcuni si argomentavano di vedere un disperdimento nel ghiaccio e la libertà; ma, ahimè! invece, quando la nebbia si dissipò, il ghiaccio attorno a noi si mostrò compattissimo; i pezzi smossi a dritta, a sinistra, di qua, di là, frazionati, con pressioni alle sponde dei ghiaccioni, e i *torosy* sollevati. Risultato finale: massa compatta, compattissima: l'acqua libera non poteva vedersi che coll'immaginazione. Taccio poi di altre teorie, che trattano di qualche cosa di più generale che un semplice movimento nel ghiaccio.

Continuò il movimento il giorno 8 e 9 e il bacino, nel quale eravamo, diveniva sempre e sempre più piccolo, il ghiaccio chiudendosi a poco a poco attorno a noi.

E il tempo seguitava uggioso con la nebbia e la pioggia, talvolta anche con la neve e nella notte del 14 agosto avemmo, cosa poco frequente, i tuoni e i lampi.

Intanto il macchinista di bordo era andato escogitando di dare una nuova elica alla nave. Noi avevamo quattro patte di ricambio, egli aveva quindi ideato un modo onde collegare queste quattro patte fra loro e fissare tutto all'asse ch'era tronco, senza mozzo. Il progetto era ingegnossissimo, di semplice costruzione, e da potersi eseguire tutto, come è chiaro, coi mezzi di bordo. Consisteva, per dirlo in breve, nell'unione delle patte per mezzo di basse di ferro e perni e dadi: un pistone di ricambio del cilindro della macchina era collocato nel posto lasciato libero in mezzo alle patte e che doveva essere occupato dal mozzo dell'elica, e per mezzo di viti era fermato nel piano normale all'asse, che entrava in un foro quadrato praticato in questo pistone; l'estremità dell'asse dunque doveva foggarsi a sezione quadrata ed esso doveva essere spinto più in fuori del dritto di poppa di poco più di 10 centim.. Nel punto poi dell'unione dell'asse dell'elica con quello della macchina, attaccato alla biella dello stantuffo, doveva essere collocato un pezzo cilindrico di legno (alto, naturalmente, poco più di 10 centim.) robusto e forte; e quattro perni a dadi collegavano il tutto. Inoltre, secondo il progetto, l'elica non doveva pesare del tutto sull'asse, a poppavia di essa era fisso un altro piccolo asse che

girava nel movimento del propulsore in una scazza fissata contro la faccia prodiera del dritto del timone.

Per questa speciale costruzione, le patte dell'elica restavano più inclinate, o, per dire più esattamente, il passo diveniva più grande, il che, se richiedeva uno sforzo maggiore dell'asse nel moto, il macchinista sperava che avrebbe impresso una maggiore velocità alla nave.

Il progetto piacque al luogotenente Hovgaard, che ordinò si cominciasse a lavorare per tale costruzione. Appena le circostanze lo permettessero, egli avrebbe fatto rotta all'O. e giunto alla Nuova Zemlia (parte occidentale), ivi possibilmente, avrebbe messo al posto la nuova elica, e quindi, a seconda del tempo disponibile, sarebbe ritornato all'E. degli stretti per esplorare lo stato del ghiaccio nel Mar di Kara. Ove mai poi fosse stato impossibile situare l'elica al posto alla Nuova Zembla, sarebbe collocata al posto a Vardö.

Ma quest'idea fu modificata come si vedrà in seguito.

Il 29 luglio avevamo avuto l'ultima volta il sole circumpolare; ora cominciavamo ad aver la notte; nei momenti di chiaro potevamo già, dopo il tramonto, vedere le stelle.

Eravamo sempre alla foce dello Stretto di Kara, direi quasi derivando un po'all'O., un po'all'E., poi al N. e poi al S., senza che per nulla il ghiaccio sembrasse aprirsi, tanto che il luogotenente Hovgaard cominciò a credere che la sola probabilità di libertà fosse in una deriva attraverso lo Stretto di Kara, continuando ancora noi a marciare in quella direzione.

Il 21 agosto per un altro movimento, il bacino naturale, nel quale eravamo, divenne più piccolo, il ghiaccio erasi chiuso con pressioni alle sponde dei vari ghiaccioni, e la *Nuova Olanda* era stata disunita, molti pezzi essendosene staccati d'attorno.

Il giorno seguente, mettendosi vento fresco da N.-E., si prepararono nei battelli i risultati scientifici, i documenti, le pelliccie, le armi, i viveri per 3 giorni, ecc.. Dopo il mezzodì avemmo della neve e la temperatura media delle ventiquattro ore fu di—1° 25.

L'agosto, ripeto, fu freddo: il 26, per esempio, alle 4 antimeridiane avemmo—7° 5.

Si pensò allora di profittare della inazione, alla quale la nave era condannata, per mettere l'elica al posto, la costruzione della quale giorno per giorno progrediva. Il luogotenente Hovgaard carezzava tanto più quest'idea in quanto che egli vedeva così la possibilità, potendo la nave disporre della sua macchina, di restare a bordo per un secondo inverno solo con quattro uomini, se la « *Dijmphna* » non avesse riacquistata la libertà.

Tenuto conto dei viveri esistenti a bordo, si calcolava, che gli altri

potessero restare fino al principio di ottobre avanti di partire per il ritorno e attendere fino all'ultimo un'eventualità fortunata.

La ritirata doveva sempre eseguirsi per Chabarova, e si pensava di essere ajutati dai Samojedi tanto sull'Isola di Vaigac quanto sulla terra ferma. I cinque che restavano a bordo, se la nave fosse stata distrutta dalle pressioni dell'inverno prossimo, ciò che era molto probabile, avrebbero battuto la ritirata su Obdorsk.

Questa decisione di mettere ora l'elica al posto produceva un inconveniente; dandosi un'occasione favorevole, essendosi occupati in quel lavoro, la nave non avrebbe potuto profittarne; ma su ciò, del resto, il luogotenente Hovgaard stava tranquillo, dacchè era convinto che l'occasione presentatasi non sarebbe svanita, e quanto più tempo passava, essa tanto più sarebbe divenuta favorevole.

Mentre in macchina si lavorava alacremente per ultimare il motore, cominciarono i preparativi per sollevare la poppa della nave di tanto quanto era necessario per avere l'asse dell'elica fuori acqua. Il 31 di sera, tutti divisi in due guardie, cominciammo a darci attorno per tale scopo. Furono sospesi a prora di fianco alla nave due grandi battelli ed il terzo ammainato sul ghiaccio (poichè era sospeso a poppa): al bompreso furono attaccati dei pesi e delle botti da essere riempite d'acqua; fu vuotata la cala di poppa, e il contenuto disposto a prora parte in coperta, parte sotto coperta; e dopo ciò la nave erasi sollevata colla poppa circa 30 centimetri, da quanto poteva giudicarsi. Si cominciò quindi a sbarcare sul ghiaccio a dritta tutto il carbone, che era stivato a poppavia dell'albero di maestro; e finito col carbone, dopo aver passato ancora altri pesi da poppa a prora, si riempirono d'acqua le botti sospese al bompreso, ed in parte i due battelli. Si imbarcò quindi tanto carbone quanto era possibile (20 tonnellate) in coperta a proravia dell'albero di trinchetto, e, poichè la poppa non si era ancora sollevata di quanto si sperava, si dovettero riempire completamente d'acqua i due battelli.

Ciò non apportò un grande mutamento nell'immersione. Si vuotò quindi la caldaja, e tutto il ferro che era in macchina, come pezzi di ricambio, istrumenti ed altro, furono trasportati a prora. Ma nonostante ciò, il foro del passaggio dell'asse attraverso il dritto di poppa non era fuori d'acqua; siccome però gli espedienti erano esauriti, non vi era altro da fare che lavorare per situare l'elica al posto, mentre l'asse era a circa 45 centim. sotto il livello dell'acqua. Per questo occorre un lungo lavoro, dalle 8 ant. alle 8 pomeridiane del 2 settembre.

Quindi si cominciò a lavorare per disporre ogni cosa in ordine, e rimettere la nave alla normale pescagione, ciò che fu finito alle 4 pomeri-

diane del 3. La sera del 4 fummo pronti in macchina ed il giorno dopo provammo l'elica.

Nel frattempo ci aveva dato non poco da pensare il tempo, che era stato sempre minaccioso, ma fortunatamente fu benigno e tutto rimase allo stato di minaccia, col cielo coperto, nebbia sempiterna e di tanto in tanto la pioggia.

Dopo un mese che gli Olandesi avevano abbandonata la casa, questa, mal reggendosi sulle basi, dovette essere, fin dal mese di luglio, puntellata in molte parti, e poichè il ghiaccio fondeva inegualmente sotto di essa, la sera dell'1 settembre si abbattè indietro sul suo lato S..

Fin dalla mattina del 2, nei momenti in cui la nebbia si dissipò un poco, potè vedersi che nel ghiaccio vi erano dei piccoli cambiamenti: fra gli altri al S.-E. della *Nuova Olanda* si era aperto un corto, ma largo crepaccio, ed il giorno dopo, profittando di un momento favorevole, dalla botte di vigla vidi che fra noi e il ghiaccione *Nuova Olanda* un crepaccio, già esistente e chiuso in direzione N.-S., si era aperto, ma alquanto più al S. che al N., e attorno a quel ghiaccione l'altro ghiaccio si era un poco allontanato.

Al N. della nave, circa a 400 metri da questa, un po'd'acqua, che più o meno ristretta si era vista fino all'11 luglio, aveva un'estensione poco maggiore. Ma del resto null'altro vi era a notare; in ogni caso però era sempre qualche cosa, a meno che non fosse stato uno dei soliti movimenti nella massa, che da molto tempo vedevamo.

Il giorno 3 settembre, verso sera, si mise vento fresco dal N. e rinforzò molto nella notte con raffiche fortissime; il giorno dopo diminuì, ma continuò fresco. Questo vento ebbe per effetto di fare sin dal mattino cominciare a chiudere i crepacci ed a mezzodì ci diede un allarme. Si udì una vera scossa sulla nave e montati sul ponte vedemmo che il ghiaccio attorno a noi si moveva rapidamente ed il nostro bacino chiudevasi; due dei fortibracci, che erano attaccati ai grampini o ancorotti da ghiaccio che ci tenevano ormeggiati, furono strappati. In seguito a tale movimento, quasi tutti i crepacci erano chiusi, il ghiaccio compresso e v'era poca acqua da vedere, e quella poca ricoperta di ghiaccio nella sera e, caduta la neve, la mattina del 6 il campo attorno a noi aveva l'aspetto bianco misto, tal quale erasi mostrato nell'inverno.

Intanto, derivando, ci eravamo allontanati da Capo Bolvanoski (a N.-E. di Vaigacé) ed eravamo a 55 miglia distanti da questo, che era la terra più vicina. Nelle ore pomeridiane del giorno 8 si videro aperti qua e là al N.-E. e un poco anche al N.-O. dei crepacci, ed uno era appena circa 180 metri dalla nave, al di là di un ghiaccione che ci stava serrato con-

tro davanti, e formava uno dei lati del nostro bacino. Questo bacino aveva quasi una forma triangolare.

I due lati, che convergevano verso la nostra poppa, erano le antiche sponde del prolungamento del crepaccio che si era formato nel senso longitudinale della nave nell'inverno, e un gran blocco, entrato fra questo, formava il terzo lato trasversale davanti alla nave.

Il giorno dopo, furono visti i crepacci più allargati, tanto che si tentò nelle ore pomeridiane di smuovere il ghiaccione che ci stava dinanzi per raggiungere l'acqua al di là di esso, dove eravamo pronti a muovere, ove il ghiaccio lo permettesse. Ma smuovere un ghiaccione di 50,000 tonnellate e più di spostamento e spingerlo non era impresa per la « *Dijmphna* », colla sua macchina di 25 cavalli, tanto più quando esso, nei suoi contorni, era compresso dal ghiaccio circostante. Il luogotenente Hovgaard, che oramai era quasi sicuro di dover cominciare un secondo inverno, più per contentare l'equipaggio, e anche perchè non fosse possibile d'accusarlo di aver trascurato alcun tentativo per far ricuperare alla nave la sua libertà, lasciò lavorare i marinai per rompere il ghiaccio intorno al nostro duro custode per farlo libero. Del resto questo ghiaccione, che ora si malediceva, ci aveva reso non piccoli servigi, e nei moti avuti nella massa che ci circondava dal giorno che occupavamo questo posto, esso aveva sempre impedito che il nostro bacino, chiudendosi perfettamente, serrasse le sue sponde ai fianchi della nave e questa in un tenero amplesso.

Ma più giorni di arduo lavoro dell'equipaggio non valsero a nulla, bene la natura fece quello che doveva esser il meglio per noi, come dirò più oltre.

Nella notte fra il 9 e il 10 settembre il tempo fu veramente cattivo, con pioggia, lampi, tuoni e nebbia, ma il vento fu debole (S.-O.); sul far del giorno il tempo si mise al bello, e a mezzodì, montato a riva, potei vedere un gran cambiamento nello stato del ghiaccio. Esso dall'O. al N. e dal N. al S.-S.-E. era compattissimo, in modo da non riconoscere più il ghiaccio, arra di buoni auspici del giorno avanti; solo quattro o cinque linee nere, sottili, non lungi dalla nave, indicavano dell'acqua. Il crepaccio davanti a noi chiudevasi. Al S.-E. e al S. vi era più acqua che il giorno prima, e, mentre il ghiaccione la *Nuova Olanda*, come ho detto sopra, giorni sono era un'isola, ora era stato avvicinato dall'altro ghiaccio, e al S.-E. di esso alcuni pezzi sollevati mostravano che vi erano state delle pressioni. Verso sera vidi che anche al S.-E. l'acqua diminuiva.

La nave aveva cambiato direzione, ma da questa variazione più o meno grande non si può, nè si deve arguire che tutto il ghiaccio attorno a noi, così frazionato quantunque unico, avesse girato allo stesso modo (1).

(1) La massima variazione nella direzione della prora in questi giorni fu di 5 rombi al più.

I singoli ghiaccioni, nel moto generale della massa, ora spingendosi il ghiaccio qua, ora aprendosi là, è chiaro che sono soggetti a girare alquanto; ma, se uno gira, non tutti subiscono lo stesso movimento, e mille volte, mentre il ghiaccio, nel quale eravamo, era fisso, dei ghiaccioni poco distanti da noi (nell'estate) giravano quasi direi di 180° .

I giorni seguenti passarono senza novità: ora si notava che l'acqua aumentava da un lato e diminuiva dall'altro, e più tardi avveniva il contrario.

Infine, la mattina del 14 settembre vedemmo che nella notte il ghiaccio attorno alla nave si era aperto e il crepaccio in direzione circa E.-O., nel quale eravamo, misurava circa 60 metri: la casa distava dalla « *Dijmphna* » circa 400 metri, e dell'altro ghiaccio era entrato alla nostra sinistra fra questa e quella.

Profittando dunque di questa occasione favorevole, alle 4 ant. si girò la nave, e salutato il posto e il famoso ghiaccione che ci aveva a sua volta difesi e tenuti prigionieri (negli ultimi giorni) e forse per nostro meglio, e per il quale molti si erano disperati, a tutta forza dirigemmo all'E., secondo i progetti; poichè, come ho già detto, il luogotenente Hovgaard credeva trovare facile la via in quella direzione per raggiungere presto dell'acqua libera lungo le coste di Yalmal.

Ciò che era più lontano, non poteva vedersi; per il momento potevamo avanzare per due miglia buone senza difficoltà, quindi il ghiaccio sembrava più compatto, ma era gran cosa il potersi muovere un poco, dopo tanto tempo di inazione.

Avanzammo lentamente (la macchina non ci imponeva una velocità maggiore di due miglia all'ora); ma passato il crepaccio libero, quando incominciavamo già ad incontrare del ghiaccio, che ci costringeva a tenere differenti rotte ed a fare delle frequenti evoluzioni, a circa due miglia dalla casa, l'elica non girò più coll'asse. Si constatò in seguito che, come erasi arguito, l'avaria era in quel pistone di ricambio, nel quale, in un foro a sezione quadrata, entrava l'estremità dell'asse dell'elica. Questo pistone non era massiccio, quindi, nell'agire la macchina, per la resistenza opposta dall'elica a girare, si era del tutto guasto il foro quadrato, e l'asse girava liberamente in esso senza far presa.

La « *Dijmphna* », per la seconda volta, non poteva affidarsi alla macchina.

Si stabilirono tutte le vele possibili, e malgrado del vento favorevole da O. e l'aiuto che si cercò di dare con falsibracci alati con verricello a vapore, il ghiaccio permise di procedere solo per pochi metri. Non bisogna credere, pertanto, che la nave fosse restia alla vela; abbiamo visto

dopo, negli ultimi giorni del mese stesso, che, se essa non è un veliere modello, può con molta utilità giovare della sua alberatura; ma il ghiaccio era tale, che dubito molto avrebbe potuto essere superato anche da una nave a vapore fornita di una macchina potentissima. Non ci restava altro da fare che assicurarci ad un ghiaccione ed attendere.

Nel pomeriggio il vento girò al S.-O., rinfrescando, e sopraggiunse della nebbia, ma pertanto, all'1 pom., il ghiaccio attorno a noi mostrò di voler essere benigno e permetterci di muovere. Quindi, con fiocco, randa e parrocchetto sui palanchini di terzarolo, ci avanzammo nelle vie praticabili, tenendo differenti rotte dal N.-O. all'E., cercando di procedere in quest'ultima direzione.

Dissipata la nebbia (3^h45), in giro vedemmo del ghiaccio densissimo. eccetto che al S. e al posto donde venivamo.

Fu deciso poco dopo di arrestare, come era giocoforza, e alle 4 1/2 la nave aveva fissato i suoi grampini ad un vasto ghiaccione antico e si era ormeggiata col suo fianco sinistro a questo. Noi eravamo ad una delle sponde (al S.-E.) di un lago, o meglio di un piccolo bacino aperto nella massa bianca, e nel quale erano dispersi dei massi di ghiaccio.

Il ghiaccio chiuso, agglomerato dalle sponde del bacino, andò stringendosi attorno a noi, e l'acqua di esso bentosto sparì. Fu tentato, a sera, di raggiungere un'apertura che vedevasi all'E., ma una zona impossibile a varcarsi ci divideva da essa, e noi eravamo talmente stretti e chiusi, che impiegammo un'ora solamente per abbattere la prora nella direzione da seguirsi.

A conti fatti, in questo giorno ci eravamo allontanati per 5 miglia dall'antico posto, la casa restandoci a tale distanza e ad O.-N.-O..

Nella notte il ghiaccio si chiuse ancora più intorno alla « *Dijmphna* », ciò che potei verificare al mattino, quando la luce del giorno mi favorì e la nebbia si dissipò per qualche istante. La casa la rilevavamo sempre per O.-N.-O., ma era più vicina di quello che non fosse la sera precedente. Il ghiaccio, anche dal posto donde venivamo, ora era denso, chiuso.

Al S.-S.-E. si presentava meno sconcertante, tanto che volevamo dirigere là, ma con molte ore di lavoro non si ottenne altro che alare la nave avanti un 30 metri; noi eravamo tenuti molto stretti dall'immacolato ghiaccio, per isfuggir così facilmente al suo candido amplesso.

Avvenendo sempre qualche piccola trasformazione in questa gran massa, nella quale eravamo ancora prigionieri, verso sera i punti meno desolanti a guardarsi erano al S.-S.-E., S.-S.-O. e N., ma lungi dalla nave, e ad essi non era possibile pervenire. Dall'O. il ghiaccio erasi sempre avvicinato e la casa era distante da noi circa 4 miglia.

Se si facesse esercizio di pazienza in questi giorni è inutile il dirlo; non è mio scopo fare commenti e piagnistei sulla nostra sorte; io intendo solo raccontare gli avvenimenti.

La mattina del 16 settembre si tentò di nuovo di uscire dal torpore, ma invano; cosa fare contro quella massa, che ci stava serrata d'attorno e nella quale, proprio a noi vicino, giganteggiavano quattro grandi ghiaccioni?

Ma all'1 pom. si notò un movimento favorevole di aperture ai fianchi della « *Dijmphna* »; facendo a meno di dirigere all'E., deliberando invece di profittare della via che ci era lasciata, il luogotenente Hovgaard decise volgere al S.. Alle 4 pom., dopo avere alata la nave un 400 metri in mezzo a ghiaccio denso, si pervenne in un canale libero e in una piccola apertura, e da questa passammo con un po' di fatica in un'altra più grande, dove navigammo col solo fiocco, favoriti da una splendida notte rischiarata dalla luna e da una bellissima aurora boreale; ma, come è naturale, alle 9 pom. non potemmo andare più innanzi. Davanti a noi si parava del ghiaccio compatto, nel quale forse quà e là vi poteva essere qualche apertura, ma per essersi il cielo ottenebrato, ci ormeggiammo ad un esteso ghiaccione in attesa dell'aurora del 17, allo spuntar della quale si ricominciò il lavoro.

Otto ore ci vollero per dare con falsibracci sui ghiaccioni alla nostra prora, per alare la nave un chilometro circa al vento, e alle 4 1/2 pom. infine si fece vela. Entrammo ben presto in un bacino libero, dirigendo al S.-S.-E. e quindi al S.-S.-O., ma a sera fummo obbligati ad assicurar la nave ad una massa di ghiaccio, aspettare il giorno, poichè all'orizzonte si vide del ghiaccio e nella notte oscura e alquanto nebbiosa, non si voleva dare alla nave una direzione, che forse ci avrebbe condotto nuovamente in trappola.

Il ghiaccio derivava al N.-E.; il vento da O. si calmò per dar luogo a quello di S.-O. e quindi a quello di S.-E. che nella diana del 18 andò rinfrescando.

Alle 4 1/2, quando l'atmosfera fu sufficientemente chiara, si fece vela, e per rotte diverse si avanzò al S.-O.. Poco dopo le 5 la « *Dijmphna* » entrava in ghiaccio più chiuso, attraversando qua e là dei campi di ghiaccio di nuova formazione, per il che fummo costretti a servirci continuamente del timone, profittando dei passaggi migliori; alle 8. 20 arrestammo davanti ad una impenetrabile massa cristallina, nella quale vedevansi dei ghiaccioni estesissimi e robusti. Il vento si mise a frescare da N.-E. accompagnato da una tempesta di neve. E questa neve caduta si fermava già su quel poco d'acqua esistente nei ghiaccioni o sul ghiaccio di nuova formazione formando uno strato vischioso verdastro, là dove essa copriva

l'acqua. La neve cadente a larghi fiocchi e la nebbia ci lasciavano veder poco o nulla.

Arrestati, si cercò di far cadere l'elica dal suo posto in mare addirittura, perchè essa toglieva della velocità alla nave e non giovava ad un buon governo della medesima.

Il ghiaccio derivava con grande velocità al N.-O., tanto che fummo pronti nella notte a dover lasciare la nave e si dormì completamente vestiti, temendo che avremmo derivato attraverso lo Stretto di Kara. Dalla stima risultava che non dovevamo essere molto lungi dalla costa N.-E. di Vaigac.

Dalle 6 alle 9 pom. si lavorò per alare la nave ed ormeggiarla in una insenatura, da lato ad un grande ghiaccione, dove eravamo in certo modo protetti dall'altro ghiaccio, che derivava con esso, ora con velocità maggiore, ora minore.

Il vento cominciò a calmare e cessò anche la tempesta di neve, e a mezzanotte, favorito dalla luna che fece varie volte capolino dalle nubi, dalla botte di vigia vidi il ghiaccio compattissimo in giro a noi, tutto coperto di un denso manto di neve, che ricordava in tutto il nostro campo delle notti invernali, che ci teneva legati. Solo al N. e meno al N.-O. si vedeva qualche po' di nero, che indicava dell'acqua libera, il quale faceva uno strano contrasto con tutta la grande massa bianchissima, illuminata di tanto in tanto dalla luce pallida della luna.

La mattina seguente il cielo era sereno e tutta la natura tranquilla e calma, solo il ghiaccio continuava la sua deriva e la temperatura, quantunque non oltremodo fredda, in poche ore aveva fatto rivestire quei pochi bacini liberi, che potevano vedersi, di un leggiero strato di ghiaccio novello. Però sul far del giorno il nostro occhio potè discernere all'orizzonte qualcosa che da molto tempo non era più abituato a fissare: la terra, la costa N.-E. di Vaigac, era da noi distante circa 15 miglia. In deriva, prigionieri, un anno era trascorso, un anno preciso dal giorno che per l'ultima volta avevamo visto la terra.

Volendo profittare ancora di qualche spazio libero, si cercò di avanzare verso l'O., dove esso appariva. Da principio il ghiaccio di nuova formazione si apriva per l'urto della prua della « *Dijmphna* », ed era dai fianchi di questa tagliato così netto, che dietro noi lasciavamo una via dritta, un canale come fosse stato separato da due coltelli affilatissimi mossi parallelamente sul ghiaccio novello.

Ma per forza motrice avevamo solamente una leggera brezza da O., e dopo 6 ore di lavoro, alando la nave con falsibracci fissati con grammini di ghiaccione in ghiaccione, s'era andati avanti a noi soli 500 metri.

Il ghiaccio di nuova formazione diveniva più resistente, e collegava solidamente il vecchio, in modo che una nave a vapore non avrebbe potuto vincere l'ostacolo; arrestammo quindi e ormeggiammo a due grandi campi di ghiaccio che erano dinanzi a noi.

Tutta la massa era in forte movimento e derivava al S. e nella notte si strinse attorno alla nave; il ghiaccio di nuova formazione spaccato dalle pressioni, ci fece risentire il ben noto suono dei tempi passati, che speravamo non dovere più sentire.

Il mattino del 20 settembre ci trovammo più vicini alla costa, seppellita anche essa sotto il bianco e malinconico mantello invernale, e alle 10 ant. potevamo essere a 6 miglia da Capo Bolvanowski, e a 11 miglia dall'Isola Olenie, ma noi ci allontanavamo dalla costa, derivando al N. col ghiaccio. Questo poi era compattissimo, agglomerato attorno alla nave e non si tentò, neanche dopo il mezzodì, di muovere verso l'O. come era nostra intenzione. Il vento verso sera si mise fresco da N.-E. e andò sempre rinforzando; e cominciammo, sempre prigionieri, a derivare attraverso lo stretto, mentre che attorno a noi avvertivamo dei movimenti da tener desta la nostra attenzione. Nel moto generale di deriva forzata attraverso lo stretto, ogni pezzo aveva un suo movimento speciale, l'uno spostandosi più dell'altro, facendosi strada per le vie meno ingombre; e fu bene per ciò che un falsobraccio che avevamo stabilito di prora su di un ghiaccio fosse strappato. Nei battelli avevamo pronti i viveri per tre giorni.

La deriva continuò sempre tutta la notte, e alle 11.40 ant., in un momento di chiaro, fui nella botte di vigia e vidi solo un po' d'acqua al N., al S.-S.-E. e all'E.; il ghiaccio più compatto era al S.-O. (direzioni magnetiche).

Alle 7.20 ant. il ghiaccio a noi circostante ebbe un movimento notevolissimo e la « *Dijmphna* » più d'una volta subì delle pressioni ai fianchi, ma fortunatamente durarono pochi istanti, altrimenti la povera nave non ne sarebbe uscita salva. Tutti andammo in coperta pronti a ritirarci coi battelli.

Ripeto, tutta la massa seguiva in deriva una direzione generale, ma i vari pezzi, dei quali era formata, correvano con velocità differenti spostando da vari lati, incalzandosi e strisciando l'un contro l'altro.

Alle 5 ant. si stimava essere in $70^{\circ} 25'$ lat. N. e $57^{\circ} 49'$ long. E. Greenwich, ma invece alle 6 11/2 ant. vedemmo terra dall'O.-S.-O. al N.-O.. Era la costa S.-O. di Nuova Zemlia e le isole circostanti, vecchie conoscenze, e ciò significava che la nave era più all'E. e più al N. di quello che avevamo supposto.

E la deriva continuando sempre, a un'ora pom. avvistammo l'Isola di

Voronow a circa 12 miglia e quindi la costa N.-O. di Vaigac verso la quale poi eravamo condotti; la terra scorta il mattino era sempre in vista.

Il ghiaccio era denso, chiusissimo dappertutto, ed eccetto, una singola corta linea nera, circa all'orizzonte al S.-E., indizio d'acqua, tutto il resto era bianco, e l'occhio, per riposarsi da questo continuo aspetto, non aveva altro da fissare che la terra bassa, anch'essa in parte nascosta sotto lo stesso manto immacolato.

Più tardi cominciammo ad allontanarci dall'Isola di Vaigac e a derivare verso l'O. (?), tanto che si temeva nella notte di avere delle pressioni cagionate da un bassofondo al S. di Kusow-Zemlia.

Senza alcuna funesta conseguenza eravamo derivati attraverso lo stretto. È vero che eravamo ancora in mezzo al ghiaccio, inabili a muovere, ma è fuori di dubbio che, usciti dal Mar di Kara, era molto più probabile di riacquistare la libertà.

Mercè questa probabilità maggiore poi non si pensava più, almeno pel momento, a quel tristo avvenire che ci era destinato prima e che sempre più avvicinavasi, che, restando 5 uomini sulla « *Dijmphna* », 15 se ne separassero per cominciare una ritirata.

Avendo derivato in vista di terra, furono presi dei rilevamenti e segnata la posizione della nave e quindi, calcolando la longitudine con un'altezza di sole, si poté su per giù vedere, che i nostri cronometri erano in errore di poco più di 4 minuti verso E.; il metodo era inesatto, specialmente quando da molto tempo non si conosceva la variazione subita dai cronometri nel loro corso, ed essendo poi la carta compilata con calcoli e rilievi fatti nei tempi antichi e con istrumenti primitivi.

Il giorno dopo, volendo profittare di un istante favorevole, in cui il ghiaccio si era aperto un poco attorno alla nave, si cercò di muovere verso la costa S.-O. di Nuova Zemlia, che era sempre in vista all'orizzonte, ma senza altro risultato che procedere per circa 25 metri e rompere un falso-braccio adoperato a tirare la nave avanti. Verso sera fu vista dell'acqua dall'O. al N.-N.-O.; al di là di essa al N.-N.-O. e N.-O. vi era la terra e all'O. dell'altro ghiaccio.

Il 23 settembre avemmo sempre in vista la costa S.-O. di Nuova Zemlia, la parte più vicina verso N. (circa 10 miglia) al mezzodì, quando fummo più prossimi. In quella detta direzione, ad 1 miglio o poco più dalla nave, si vedeva nel ghiaccio un bacino aperto, e dietro a quello del ghiaccio ancora e quindi nello stesso senso del primo un altro sottile bacino, e poi il ghiaccio unito alla terra. Quei due crepacci avevano una direzione O.-E., ma il primo, quello quasi ad 1 miglio dalla nave, all'orizzonte all'E.-N.-E. era chiuso e mi sembrava possibile che fosse chiuso anche all'O.-N.-O..

Quanto al secondo, poco se ne poteva vedere, perchè troppo stretto e troppo lontano.

Nelle altre direzioni il ghiaccio era compattissimo.

A mezzanotte, fra il 23 e il 24 settembre, parve che il ghiaccio si disperdesse al N., e difatti alle 6 1/2 ant., approfittando della buona circostanza, con fiocco e parrocchetto, si fece rotta al N.-E. per raggiungere la terra. Ma sia pel ghiaccio di nuova formazione, sia per l'antico, che ci obbligò a far lunghe manovre, anco più incresciose per il tempo, che non seppe fare altro che regalarci pioggia e grandine, si era andati avanti per un mezzo miglio, quando alle 8 1/4 si dovette arrestare.

Aggiunto il trinchetto alle vele sopradette, si ripartì a mezzogiorno in mezzo a ghiaccio disperso, spinti da vento fresco da S.-O.. Nella mossa era avvenuta una favorevole metamorfosi attorno alla « *Dijmphna* ». Traversammo dei campi di ghiaccio di nuova formazione, e in alcuni luoghi fu d'uopo usare di falsibracci per alzare la nave avanti attraverso il ghiaccio, e, percorso ancora poco più di mezzo miglio, alle 6 pom. assicurammo la nave ad un gran ghiaccione. Una barriera compatta ci divideva da un bacino, dietro il quale più al N. era dell'altro ghiaccio e quindi la terra.

Il vento si mantenne fresco da S.-O. e, dico il vero, non si era soddisfatti di ciò, si temeva di essere respinti indietro in deriva, e che il ghiaccio si chiudesse intorno alla « *Dijmphna* »; ma anche questa volta fu preso abbaglio; la teoria aveva condotto ad arguire un risultato finale, che fu del tutto differente da quello effettivo che vedemmo, e il vento dal quale temevamo tanti mali, ci apportò del bene e del gran bene!

Nella notte vi fu un forte movimento nel ghiaccio, e si poteva chiaramente vedere che esso in molti punti aprivasi, in altri chiudevasi; ma la cosa più notevole era, che la nave risentiva di un certo rollio, che doveva indicare, senza dubbio, la presenza non molto lontana di acqua libera. La mattina del 25 alle 5 1/2 ant. cercammo di avanzare verso il N. per raggiungere la costa secondo i piani stabiliti, ma alle 8 eravamo andati innanzi soltanto circa 50 metri, non senza aver molto lavorato. Un battello aveva dovuto rompere il ghiaccio novello davanti la « *Dijmphna* » sulla rotta, che essa percorreva; con falsibracci si era cercato di trarre la nave avanti e aiutare così l'effetto delle vele, ma, come ho, detto il risultato era stato misero. Avvistammo l'Isola di Sakanika; si continuò a lavorare fino a mezzodì per avanzare verso il N., ma, visto che si procedeva poco o nulla verso il luogo, l'Hovgaard rinunziò ai suoi disegni e decise dirigere al S.-O., dove il ghiaccio aveva un aspetto migliore.

Ritornammo dunque indietro (eravamo secondo la stima in 70° 17' lat.

N. e 55° 52' long. E. Greenwich) e alle 3 pom. eravamo quasi al posto donde avevamo mosso il mattino.

Il ghiaccio al mattino erasi mostrato disperso al S.-E., S. e S.-O..

Il vento nel frattempo erasi calmato del tutto, e oramai doveva prendersi la palla al balzo e non lasciarsi sfuggire un'occasione favorevole. Chi poteva accertare che il ghiaccio, che al S.-O. ora mostravasi disperso, non avrebbe continuato così fino alle acque libere? E chi poteva assicurare che nella sera stessa, per altro vento, avremmo perduto quest'occasione favorevole? Furono filati i battelli in acqua, e, restando solo a bordo il luogotenente Hovgaard, che dalla botte di vigia poteva sorvegliare la direzione da tenersi, ed il cuoco, che all'uopo, lasciando la mestola, correva al timone, tutti ci imbarcammo nei battelli e rimorchiammo la nave un 3 miglia al S.-O.. Alle 6 pom. furono alzati i battelli, il ghiaccio sulla rotta si presentava egualmente disperso, nè vi era alcun indizio che potesse far supporre volersi esso mostrare più lungi meno favorevole, e, avendo l'equipaggio molto lavorato nel giorno, furono spiegate le vele, aspettando il vento.

Dopo le 8 si mise una barra dal S.-E., ma, portando poco o nulla le vele, alle 10 fu assicurata la nave ad un ghiaccione; però un'ora e mezzo dopo si dovette lasciare questo posto, perchè una parte del ghiaccio circondava la « *Dijmphna* ».

Verso mezzanotte il vento cominciò a soffiare dal N.-E., si navigò quindi al S.-O. in ghiaccio molto disperso, senza che si opponesse il minimo impedimento. Alle 3 1/2 del 26 incontrammo sulla nostra rotta dall'O. all'E. del ghiaccio più compatto, che per altro ci lasciava il passo, ma l'oscurità non permetteva discernerlo chiaramente; si restò quindi orromeggiati ad un ghiaccione fino alle 4 1/2, poi, fatto chiaro, favoriti sempre dal vento da N.-E., movemmo, e alle 10 ant. vedemmo, come sentinelle avanzate, gli ultimi ghiacci in deriva.

Di quell'elemento, di quella gran massa di ghiaccio, composto sia di pezzi di un bianco purissimo, solcato da strati azzurrini, o color verde bottiglia, o terreo, o azzurro scuro, sia coperto o no di neve, forte, robusto nell'inverno, sotto il manto bianco, sia consumato nell'estate o avvilluppato nella nebbia, di pezzi di ogni dimensione, di ogni foggia, di ogni età, dopo il 7 agosto non un giorno la nostra vista ne era stata libera.

La temperatura dell'acqua, che alle 4 ant. era — 1° 1, nel resto del giorno fu + 2° 4 e + 2° 8.

Il vento fresco di S.-O. del giorno 24 ci aveva beneficiati, ci aveva aperta una via nella massa del ghiaccio e quindi le porte al viaggio di ritorno!

Ma la nostra gioja non doveva essere completa; e non così presto potemmo allontanarci da questo ghiaccio, nel quale eravamo rimasti 14 mesi, prima di ritornare nel mondo civile, nella nostra patria: non avevamo in certo modo preso la nazionalità glaciale?

RITORNO IN PATRIA. — Il vento andando sempre rinforzando dal N. (8 e 9 secondo la scala di Beaufort), ci obbligò a prendere la cappa, e la « Dijnphna », che aveva dormito un lungo sonno, si scosse dal torpore, dacchè era sbattuta dalle alte onde, esposta al pericolo di derivare al S. non solo contro i bassifondi all'O. dell' Isola di Vaigac, ma probabilmente nel ghiaccio.

Alle 2 pom. del giorno dopo si fece vela di nuovo.

Per non indugiare nel racconto di un viaggio a vela poco fortunato, che, del resto, era comunissimo per la stagione dell'anno e pel mare sul quale eravamo, dirò che le 550 e più miglia, che ci separavano dalla Norvegia, non furono così presto percorse, che, per tempeste avute per cinque volte, restammo alla cappa, sempre col pericolo di derivare o sui bassifondi, o sul ghiaccio.

L'ultima volta, che prendemmo la cappa, fu in un modo non comune. La sera del 2 ottobre ci stringeva il vento da S.-O., fresco, a raffiche, con mare a sinistra, quando di salto, alle 1 1/2 pom., con una raffica fortissima (10 scale di Beaufort) il vento saltò al N.-O. e restò in questa direzione e sempre così violento. Restammo alla cappa fino all'1 1/2 pom. del 4, quindi il vento calmò e girò al O.-N.-O. e allora dirigemmo al S.-O..

Alle 6 pom. si avvistò la costa N.-E. di Kolgujuk, e il giorno dopo restammo sempre in vista della costa N. di quell'isola, e finalmente, alle 4 pom. del 6, passammo all'O. della congiungente del Capo Gussinoi col limite N.-E. della detta isola.

Il vento si mise favorevole girando all'E., e cominciò allora una navigazione felicissima; all'annottare si serravano il velaccio e le vele di stralcio per precauzione, e al mattino si stabilivano di nuovo.

La sera del 7, entrando nelle acque del mondo incivilito, accendemmo i fanali di via, e non prima del mattino del 10 (ore 9) fummo in vista dell'Isola Vardö. La terra, pel tempo coperto e nebbioso e per essere sepolta sotto la neve, non la scorgemmo se non quando ne fummo a 4 miglia, e per un fortunato disperdimento della nebbia.

Poco dopo il mezzodì davamo fondo a Vardö e ci trovavamo nuovamente nel mondo dei viventi.

Profittando del grande cambiamento nel livello delle acque prodotto dalla marea in quella località, colle acque alte si portò la nave a toccare

Il fondo, e colle basse, rimasta tutta la poppa a secco, si tolse l'elica di posto, e, riparatane la sostruzione, fu con egual procedimento rimessa al posto.

Le avventure del nostro viaggio pertanto non erano finite. Lasciammo Vardø la sera del 22 settembre (7 pom.) e dirigemmo lungo la costa, per entrare quindi, dopo aver passato il Capo Nord Kyn, fra l'Isola Magerø e la terraferma e continuare il viaggio fra quest'ultima e le isole e i numerosi scogli che la circondano (lo *Skjærgaard* in norvegiano).

Alle 10.40 ant. del 23 avvistammo Nord Kyn, ma, poichè giungemmo nella sera al posto nel quale dovevamo entrare nello *Skjærgaard*, proseguimmo all'O., decidendo di entrare invece per lo Stretto di Rolf. Senonchè una corrente fortissima ci spinse molto al largo nella notte (al N.) e la mattina del 24 alle ore 3 1/2 ci trovammo al N.-N.-E., circa, del fanale dall'Isolotto Tou (il fanale più settentrionale dell'Europa) e a 26 miglia da esso. Dirigemmo su questo, ma, non favoriti dal vento, avanzammo lentamente: e alle 4 pom., rinfrescando il vento del S., non potendo da altra parte entrare nello Stretto di Rolf, anche perchè di notte, prendemmo la cappa, colla speranza che fino alla mattina non avremmo molto derivato verso il largo, sebbene fosse sopraggiunto vento più favorevole.

Ma questo rinforzò sempre e ben presto perdemmo di vista il fanale, e, non migliorando per nulla in vento, sempre derivando al largo, sbattuti dal mare, restammo fino alle 5 ant. del 27 (dalla stima risulta che eravamo in 72° 20' lat. N. e 25° 20' long. E. Greenwich), quando infine, calmando il vento e il mare, si fece rotta verso terra. Non prima delle 4.10 ant. del 28 avvistammo il Capo Nord e il Knivskør (punta più settentrionale d'Europa) e quando ne distavamo (dall'ultimo) circa due miglia e mezzo soltanto, pel tempo oscuro, quantunque la costa fosse altissima. Lasciati gli Scogli Stapen alla sinistra, passammo nello Stretto Bred e quindi entrammo nello Stretto di Rolf e Sörö.

Girato in seguito l'Isolotto Melk e in franchia della secca ad esso vicina, dirigemmo verso l'E. per l'ancoraggio di Hammerfest. Alle 8 1/2 pomeridiane, a circa un miglio dal fanale, l'elica non agì più; si fece vela, ma il vento debolissimo del S.-O. finì ben tosto per calmare del tutto, quando fortunatamente avevamo già passato il fanale e quindi si filarono 2 battelli in acqua, si rimorchiò la nave e alle 10 1/2 si diede fondo. Per la terza volta la « *Dijmphna* » era nave esclusivamente a vela.

Ma l'avaria era questa. Dianzi ho detto come, per la speciale costruzione, l'asse dell'elica si aveva dovuto spingere fuori del dritto di poppa; quindi, al punto dove esso era unito colla parte dell'asse attaccata agli stantufi, si era dovuto frapporre un tacco cilindrico di legno, e legare il

tutto con quattro perni di ferro. Questi perni si erano volti e quindi era rotta la connessione.

Furono acquistati a terra due perni nuovi ed altro di ricambio e, partiti da Hammerfest alle 2 1/2 pom. del 3 novembre, fummo a Tromsø alle 9 1/2 pom. del 4. Lasciammo questo porto il giorno 6 (5 ant.) ed, essendo costretti ad arrestare la notte, non potendo per l'oscurità navigare nei paraggi difficoltosi, arrivammo il 13 a Christiansund (1 ant.), ne ripartimmo il giorno dopo (8 ant.) e il 15 a sera (7 1/2), traversato appena un difficoltoso paraggio, due dei sopradetti perni di connessione si ruppero e fino alle 3 pom. del giorno seguente restammo alla vela nel Fiord di Askö. Il giorno stesso giungemmo infine a Bergen (9 1/2 pom.). Salpammo il 18 (2 1/2 ant.), ma, oltrepassato il Fiord di Selbø, per vento tempestoso dal S., tornammo indietro alquanto e ancorammo all'Isolotto Bag (8 pom.), dove restammo fino alle 8 ant. del 21, e quindi in 3 piccole tappe (per vento contrario e non volendo cimentare la macchina a duri sforzi) giungemmo a Skudesnoes il 23 alle 4 pom.. Ivi restammo 5 giorni, perchè il vento spirò sempre frescone da S.-S.-E., S. e O., e noi dovevamo attendere ch'esso spirasse favorevole per poter mettere in opera le vele, non potendo fidarci molto della macchina.

Il 29 (alle 7 ant.) partimmo, col vento O.-N.-O., ma, girando esso al S. di nuovo, il mare essendo mosso alquanto, per prudenza si rimase la notte a Stavanger.

La mattina seguente (7 ant.) lasciammo questo posto e usciti dallo Skjoergaard, favoriti alquanto dal vento, potemmo infine alle 5 pom. del 1° dicembre vedere il fanale Hirshals delle coste nordiche di Danimarca, e il giorno dopo eravamo a Götheborg (11 ant.), che lasciammo alle 10 ant. del 8 dicembre per esser a Copenaghen il 9 (2 pom.).

In mezzo agli applausi della popolazione, che dava il benvenuto, la « Dijnphna », dopo il suo viaggio fortunato, ritornava, malgrado i mille eventi, intatta, e, come la nave, nessuno di noi aveva avuto a soffrire alcun disturbo, benchè breve, nell'assenza. Le vicende passate, se a farle dimenticare già non fosse bastata la festosa accoglienza fattaci dovunque, erano interamente cancellate dalla mente di tutti noi, anelanti un saluto della patria e dei nostri cari, un segno di approvazione per quel poco che avevamo fatto, sempre felici, sempre contenti di poter lavorare per l'opera sacrosanta del progresso delle conoscenze umane, per l'illustrazione della storia del nostro paese.

Senza voler accennare alle mille congetture fatte sulla nostra sorte, alle spedizioni di ricerca di cui già parlavasi, darò solo qualche notizia sulla sorte dagli Olandesi.

Essi ci avevano lasciato il 10 agosto, avevano diretto al S., come era stato stabilito, ma dopo alcuni giorni, da un'osservazione astronomica ottenuta poterono verificare che tutta la massa del ghiaccio, derivando, li trascinava al N.-O. e che essi erano vicinissimi al posto donde erano partiti. Decisero quindi di procedere verso l'O. e furono agevolati dal ghiaccio, che seguiva allo stesso tempo nel suo cammino la medesima direzione. Esso era compattissimo e giammai furono adoperati i battelli. Il 16 avvistarono l'Isola di Vaigac, il 19 giunsero ad un'Isola dello Stretto di Kara (?) e il giorno seguente presero terra sull'Isola già citata di Vaigac; poi diressero al S. e il 25, giunti alla parte S.-O. dell'isola, videro una nave, il « Nordenskjöld » e quindi le altre due « Luise » ed « Obi ». Imbarcarono nella seconda, e questa, perduta l'elica, fu presa a rimorchio dal « Nordenskjöld », e il 10 settembre era ad Hammerfest.

Nessuna nave era penetrata nel Mar di Kara, nè quest'anno, nè lo scorso, tranne la « Dijmphna », la « Varna » e la « Luise », la quale, più fortunata di tutte, aveva potuto svignarsela e raggiungere la Norvegia, lasciando noi prigionieri nel ghiaccio.

Ripeto ancora che sono molto soddisfatto di quanto ho visto e che il viaggio non mi ha fatto per nulla sgomento, anzi ricordo a me stesso, pur troppo, che chi non ha posto a cimento la vita colle proprie forze, non sa quel che vale, e che la lotta contro le cose fa l'educazione della volontà e della mente. Inoltre fare quel che è in potere di sè stesso, per l'onore della patria, è il più grande orizzonte azzurro che si possa intravedere nelle notti più buie, il più gran compenso ad ogni sacrificio e, quando nell'adempimento del proprio dovere ci si mette della passione, allora il secco, scarno, prosastico dovere, diventa florido, poetico e si ama praticarlo.
