

II. — COMUNICAZIONI E RELAZIONI

Roald Amundsen

Con la scomparsa di Roald Amundsen la scienza geografica perde quegli che giustamente poteva dirsi il maggiore fra gli esploratori dei tempi nostri, sia per l'importanza dei viaggi compiuti e dei risultati ottenuti, sia per la sua stessa preparazione, che, sin dai primissimi anni della giovinezza, egli aveva rivolto volutamente e tenacemente ai viaggi polari in modo esclusivo.

Roald Amundsen era nato a Borge presso Oslo il 16 luglio 1872 e per consiglio della madre, più che per vocazione propria, si era dato dapprima agli studi di medicina, ma già all'età di 15 anni, eccitato da letture fatte, in ispecie da quella dei viaggi di John Franklin, aveva decisamente scelto la sua via ed aveva iniziato anzitutto la sua preparazione fisica, coltivando gli sports, e in prima linea gli sci, di cui era entusiasta. Egli stesso narra, nelle vivaci ed interessantissime pagine del suo libro, *La mia vita di esploratore*, di un primo tentativo fatto insieme con un suo amico, a guisa di prova e di allenamento, di traversare d'inverno l'altipiano ghiacciato a Nord di Oslo, tentativo che egli condusse effettivamente a termine, mettendo a repentaglio la vita.

La meditata lettura di racconti d'imprese polari lo aveva convinto che il capo di una spedizione deve egli stesso essere in grado di comandare la sua nave, e perciò aveva deliberato di acquistare la pratica di uomo di mare. Marinaio a 21 anno, dopo aver partecipato ad alcune campagne estive, fu nel 1897 assunto come primo ufficiale nella famosa spedizione antartica della « Belgica », comandata dal De Gerlache. Fu quella la sua prima visita alle regioni antartiche; dalla lunga, difficile, ma fruttuosa esplorazione egli tornò nel 1899, a 27 anni, già ricco di esperienza e ormai maturo di preparazione.



ROALD AMUNDSEN

Da allora data il suo proposito di tentare il passaggio del Nord-Ovest e di determinare la posizione del Polo magnetico boreale. Questo proposito lo indusse a compiere studi di magnetismo ad Amburgo e poi ad effettuare una spedizione oceanografica di prova (1901) sulle coste della Nuova Zemlia, dello Spitzberg e nella porzione di mare interposta fra questo arcipelago e la Groenlandia orientale.

Il passaggio del Nord-Ovest fu compiuto, come tutti sanno, con la nave « Gjøa » dal 1903 al 1906 e fu il primo periplo completo delle coste settentrionali del Nord America. La spedizione rimase memorabile, non meno per il felice esito che per la sapiente preparazione e per la magnifica esecuzione. Essa rese necessari tre successivi sverni, durante i quali furono effettuate osservazioni e raccolte di ogni genere. Oltre alla precisa determinazione del Polo magnetico, furono compiuti importantissimi studi di magnetismo terrestre; i materiali raccolti sulla vita degli Eschimesi furono tra i più ricchi e preziosi che fossero stati fino allora messi insieme da esploratori polari. La spedizione aveva già raggiunto tutti i suoi obbiettivi ai primi di settembre 1905, essendo arrivata all'isola Herschel, ma la stagione era ormai troppo avanzata e fu necessario rassegnarsi ad un terzo sverno. Del lungo periodo invernale, Amundsen profitto per una diversione per terra, fino a raggiungere, con slitte trainate da cani, il più vicino ufficio telegrafico e comunicare così al mondo civile il felice esito della sua impresa. Poi ritornò nella primavera 1906 alla « Gjøa » e nell'ottobre giunse a S. Francisco.

Nel maggio dell'anno seguente Roald Amundsen venne per la prima volta a Roma, ospite della R. Società Geografica Italiana, per tenere una conferenza sul suo memorabile viaggio; in quell'occasione gli veniva consegnato il diploma di membro corrispondente.

Nel periodo di relativo riposo che Amundsen concesse a sè stesso dopo questa spedizione, egli maturava il progetto di raggiungere il Polo Artico per la stessa via e con lo stesso sistema seguito dal suo grande compatriotta Nansen ed anche con la stessa nave, la vecchia e gloriosa « Fram », che egli poté ottenere e che venne allestendo con minuziosa cura. Il progetto era quello di farsi imprigionare dai ghiacci molto più ad est di quanto era riuscito di fare a Nansen, nella speranza poi di essere trascinato dalla

corrente di deriva verso il Polo. Ma, mentre ancora duravano i lunghi preparativi, giungeva notizia che il Polo Artico era stato raggiunto per altra via da Roberto Peary nell'aprile 1909.

Amundsen rivolse allora la sua attenzione al Polo Antartico pur senza nulla far trapelare del nuovo divisamento, mentre si stavano effettuando altri tentativi verso quella stessa meta. E quando la « Fram » partì nell'agosto del 1910, il pubblico degli studiosi credeva che si dirigesse verso lo Stretto di Bering. Invece l'Amundsen s'indirizzava all'Antartide, toccava il Polo Sud il 14 dicembre 1911, cinque settimane prima dello Scott, e poteva tornare incolume dall'arditissimo viaggio, mentre il suo competitore periva tragicamente coi suoi compagni sulla via del ritorno. Le vicende della spedizione furono narrate anche al pubblico italiano dall'Amundsen stesso in una conferenza tenuta presso la nostra Società il 19 dicembre 1912; in quella solenne circostanza gli veniva consegnata la grande medaglia d'oro decretatagli dal Consiglio Direttivo.

Il felice successo dell'Amundsen fu dovuto anche questa volta alla minuziosa, accuratissima preparazione, e soprattutto alla felice scelta della base d'operazione, la Baia della Balena, ed alla predisposizione dei mezzi di trasporto, che erano dati anche qui da slitte trainate da cani.

Restituitosi in patria, l'Amundsen, anche per adempiere agli obblighi contratti coi sovventori della sua impresa, pensava ad una nuova spedizione artica; ma lo scoppio della guerra mondiale lo obbligava ad una sosta della sua attività. Allora, per un paio di anni, profittando della neutralità del suo paese, egli si dedicava al traffico marittimo e poteva mettere insieme una discreta fortuna. Questa fu peraltro interamente impiegata nella costruzione di una nuova nave per viaggi polari da sostituirsi alla vecchia « Fram » ormai inutilizzabile; fu questa la « Maud », varata nel 1917.

Durava ancora la guerra, quando la nave partì nel luglio del 1918 per tentare il passaggio del Nord-Est. Anche questa impresa, che dall'Italia e dagli altri paesi belligeranti, troppo distratti ancora dalle conseguenze del conflitto mondiale, fu scarsamente seguita, venne condotta a compimento, ma attraverso difficoltà gigantesche. La « Maud » infatti raggiungeva Nome sullo Stretto di Bering solo nel luglio 1920. Era la seconda volta che il passaggio

del Nord-Est veniva compiuto per intero : la « Vega », che era stata la prima ad effettuarlo, vi aveva impiegato circa 4 anni. Ma i replicati tentativi fatti dalla « Maud » per immettersi, dallo Stretto di Bering nella corrente polare, riuscivano infruttuosi : dapprima un incidente sopravvenuto la obbligò a svernare presso Anadir sulla costa siberiana (1920-21) ; più tardi incontrò un seguito di stagioni sfavorevoli.

Amundsen tornò in patria per raccogliere fondi e ricevette sussidi anche dal Governo ; in questa occasione per la prima volta pensò seriamente all'impiego di mezzi aerei, ed acquistò un aeroplano Junker per tentare la trasvolata della calotta artica, ma si trovò sempre di fronte a condizioni avverse e ben presto avvertì di nuovo la penuria di mezzi finanziari.

A toglierlo da questo imbarazzo, sopravvenne nel 1924 l'incontro con l'americano Lincoln Ellsworth, che si offrì di sostenere le spese di una trasvolata polare, invertendone tuttavia l'itinerario, nel senso che lo Stretto di Bering o l'Alasca dovessero costituire il punto d'arrivo, mentre come base di partenza veniva scelta la Baia del Re nello Spitzberg.

Le vicende degli ultimi anni sono a tutti note. È ancora vivo il ricordo di questa prima spedizione aerea, che, mossa il 21 maggio 1925 dalla Baia del Re con due idroplani Dornier Wal, tenne in ansia l'intero mondo scientifico per tre settimane, dopo le quali un apparecchio riportò incolumi gli esploratori che avevano raggiunto la latitudine di $87^{\circ} 43'$. E sono notissime anche le vicende della successiva impresa, per la quale Amundsen e Ellsworth ricorsero al dirigibile italiano costruito dall'allora Colonnello Nobile e battezzato col nome di « Norge », dirigibile, che, guidato dal Nobile stesso, riuscì a compiere nel 1926 la meravigliosa trasvolata dallo Spitzberg all'Alasca. Prima di iniziare il viaggio noi vedemmo ancora una volta l'Amundsen, insieme con lo Ellsworth, a Roma il 27 marzo 1926. Per l'impresa compiuta, la R. Società Geografica gli decretava poi una seconda medaglia d'oro.

Non è ancora spenta l'eco delle vivaci discussioni insorte dopo questa spedizione, le quali malauguratamente divisero gli animi ed allontanarono gli uni dagli altri gli esecutori della magnifica impresa.

Ma allorchè la spedizione Nobile partì col nuovo dirigibile « Italia » per il suo ultimo tentativo, Amundsen la seguì da lontano

con vigile attenzione; e quando giunsero le prime notizie della tragica sorte toccata agli aeronauti italiani, egli, mosso da nobilissimo impulso, con una di quelle improvvise decisioni che erano proprie del suo carattere, partì per recar soccorso ai naufraghi, su di un idroplano Latham pilotato dal Capitano Guilbaud e avendo a bordo il tenente Dietrichsen, vecchio suo compagno di avventure polari. Dopo la partenza da Tromsø il 18 giugno, nulla più si seppe dei generosi, e per lungo tempo si sperò che, come nel 1925, anche questa volta il silenzio sarebbe stato rotto dalla notizia improvvisa di un ritorno da tutti ansiosamente atteso; ma la scoperta fatta nell'agosto dei rottami di un galleggiante al largo delle Isole Lofoti rende probabile la ipotesi che Amundsen e i suoi valorosi compagni siano rimasti vittime di un accidente di volo, poco dopo aver lasciato le coste norvegesi.

Roald Amundsen era il solo tra i moderni esploratori polari che potesse gloriarsi di aver visto entrambi i poli, e di avere effettuato tanto il passaggio del Nord-Ovest quanto quello del Nord-Est. Egli aveva poi acquistato una meravigliosa esperienza di cose polari, ed a 56 anni avrebbe potuto consacrare ancora le sue vigorose energie ad altre imprese, se un fato crudele non avesse troncato la sua generosa esistenza.

L'Italia si associa al lutto della Norvegia, che è lutto di tutto il mondo scientifico.

La Reale Società Geografica Italiana, che ha spesso intrecciato il suo nome alle ardite e meditate imprese del Grande Esploratore e che ebbe l'onore di averlo suo ospite e consocio d'onore, lo ricorda con sentimento di vivissimo rimpianto nel momento in cui la Nazione norvegese ne esalta la leggendaria figura e il generoso sacrificio e si rende interprete del pensiero della Scienza geografica italiana, oltre che della Famiglia sociale, inviando un commosso riverente saluto alla memoria del Grande scomparso.

Gen. N. VACCHELLI.
