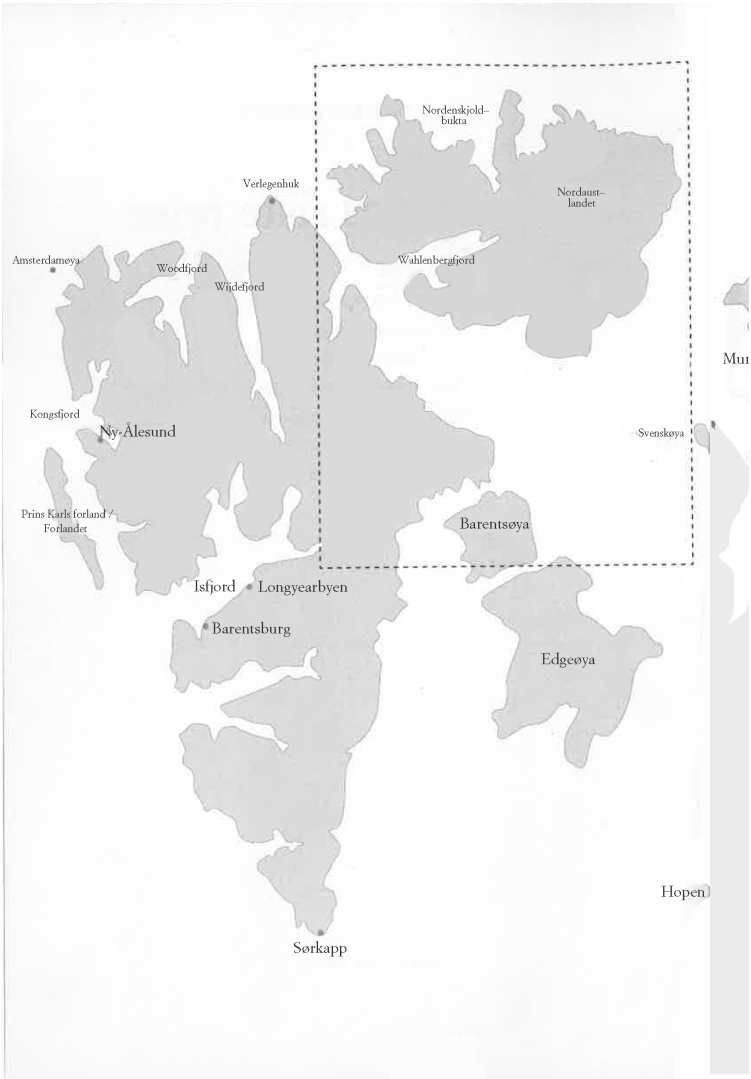


Monica Kristensen  
L'ULTIMO VIAGGIO  
DI AMUNDSEN

Traduzione di  
Sara Culeddu



IPERBOREA





Karl XII-øya ↑

Føynøya

Nordkapp

Capo Platen

Stretto di Beverly

Nordenskjoldbukta

Duvefjord

Storøya

Capo Leigh Smith

Murchisonfjord

Nordaustlandet

Wahlenbergfjord

Capo Mohn

Stretto di Hinlopen

øya

open

Per consentire al lettore di seguire gli itinerari delle varie spedizioni sulla cartina suggerita dall'autrice ([toposvalbard.npolar.no](http://toposvalbard.npolar.no)), è stata conservata il più possibile la toponomastica norvegese.

## Prologo

*Tromsø, 18 giugno 1928*

La stanza era immersa nella penombra, mentre alle finestre la luce del giorno era accecante. La bella villa di tre piani in stile svizzero si trovava a metà della via principale di Tromsø, Storgata, che attraversa tutta la città.

Era qui che, all'alba di lunedì 18 giugno 1928, si erano rifugiati il celebre esploratore polare Roald Amundsen e il pilota norvegese Leif Dietrichson. Sia giù al molo sia intorno alla villa, che aveva il pianterreno tutto occupato dalla farmacia Nordstjerne, si era radunata una folla di gente che chiacchierava animatamente: il vecchio eroe polare era finalmente arrivato in città.

L'idrovolante francese Latham 47 II era atterrato nello Stretto di Tromsø poco dopo le sei del mattino. Aveva attraccato sul lato orientale del canale, accanto al magazzino della compagnia Vestlandske Petroleumskompani, e l'equipaggio – composto da quattro francesi e due norvegesi – aveva raggiunto la terraferma con una scialuppa. A bordo del velivolo era salito un custode, ingaggiato lì a Tromsø, che aveva l'incarico di rimanere sull'idrovolante mentre il personale di bordo si riposava.

René Guilbaud, il capo pilota, e Leif Dietrichson erano personaggi noti nell'ambiente aeronautico, famosi per la loro destrezza e i loro voli pionieristici, ma era la presenza di Roald Amundsen ad aver scatenato l'eccitazione gene-

rale e occupato i titoli dei giornali. Il percorso a piedi dal molo al centro di Tromsø non era lungo e la gente, nonostante fosse mattina presto, si era radunata in strada per assicurarsi di vedere l'esploratore polare almeno di sfuggita.

Roald Amundsen era abituato alle acclamazioni. Facevano parte della sua vita da più di vent'anni. Sorrideva cordialmente cercando di tenere il passo lungo e senza fermarsi a rispondere alle domande. Il giorno prima aveva rilasciato un'intervista a Bergen. Per quanto lo riguardava, era più che sufficiente. A Tromsø aveva tempi stretti e non voleva essere disturbato. La meta esatta della prossima tappa del volo verso nord non era ancora stata fissata. C'erano decisioni importanti da prendere.

Non proprio tutti i convenuti, però, potevano essere evitati, per esempio Helmer Hanssen, un vecchio amico di Amundsen che aveva partecipato a ben tre delle sue spedizioni maggiori. Dopo vari litigi nei sette anni della missione *Maud* nel Mar Glaciale Artico, il recupero dell'amicizia si era dimostrato difficile: e adesso Helmer Hanssen era venuto a dargli pubblicamente il benvenuto, gesto in cui molti videro un'offerta di riconciliazione. Che ne pensasse Amundsen, non possiamo saperlo. Si fermò, strinse la mano al compagno di un tempo e scambiò con lui qualche parola, ma il proprietario della bella villa di Storgata, Fritz Gottlieb Zapffe, si adoperò abilmente perché l'esploratore polare e Leif Dietrichson riparassero in casa al più presto. Helmer Hanssen non fu invitato a unirsi a loro.

I quattro francesi si sistemarono nel vecchio e più che rispettabile Grand Hotel, a due edifi-



Roald Amundsen (Borge, 16 luglio 1872 – Mar Glaciale Artico, 1928).

ci di distanza dalla villa di Zapffe, e si misero a letto per riposare qualche ora. Il volo dalla Francia – da Caudebec, per la precisione – era stato lungo e le condizioni meteorologiche sul Mare del Nord difficili, con tempeste e grandinate lungo parte della rotta.

Avevano fatto scalo a Bergen per accogliere a bordo Amundsen e Dietrichson, ma nessuno era riuscito a dormire granché prima della ripartenza per Tromsø. La tappa seguente, alle isole Svalbard, sarebbe stata una nuova, grande sfida. Nessuno dei francesi aveva esperienza di zone artiche: le loro imprese con il Latham avevano avuto luogo molto più a sud, sul Mediterraneo.

Zapffe e Amundsen erano in salotto a parlare tra loro in tono confidenziale. Ogni tanto Dietrichson li interrompeva portando notizie dall'esterno, per poi correre di nuovo via con le loro risposte. Era in contatto costante con l'Istituto di geofisica ed entrava ad aggiornarli sulle condizioni meteorologiche: al momento erano sfavorevoli, ma nel corso della giornata potevano migliorare. Amundsen aveva già fatto colazione e anche un bagno, ma non voleva dormire. Sembrava rimuginare su un qualche problema e rispondeva alle raffiche di domande di Dietrichson quasi sovrappensiero.

Le ricerche internazionali del dirigibile *Italia*, che era scomparso nel viaggio di ritorno dal Polo Nord, stavano diventando la più grande azione di salvataggio mai effettuata in quella zona. Solo ora il Latham si stava unendo alle ricerche e sembrava che, almeno in Norvegia, in questa spedizione si riponesse molta fiducia:



se c'era qualcuno in grado di ritrovare e salvare l'equipaggio del dirigibile italiano, quello era Roald Amundsen.

Dalla strada giungevano rumori in lontananza. Era come se il tempo si fosse fermato. Ma, da qualche parte della casa, dei rintocchi sordi e cupi suonarono la mezz'ora.

Il farmacista era in pensiero. Voleva a tutti i costi rincuorare l'ospite rabbuiato. Ovviamente era felice per lui, che poteva partire per le Svalbard a cercare il dirigibile italiano, ma cosa poteva dirgli senza rischiare di irritarlo o di offenderlo? Meglio restare sulle questioni pratiche: l'attrezzatura e il carburante da caricare sul Latham, le provviste da stivare. L'idrovolante, che alla partenza da Bergen risultava già piuttosto pesante, sarebbe ripartito da Tromsø ancora più carico per via della benzina di scorta richiesta da Dietrichson.

Fritz Zapffe sapeva bene che Amundsen era quasi completamente incapace di costanza nei rapporti: negli anni lo aveva visto allontanare un gran numero di amici e colleghi. Lui, invece, era riuscito nell'impresa di restare suo fidato collaboratore per oltre venticinque anni.

Nel 1901 un giovane e inesperto esploratore polare era arrivato a Tromsø per comprare e attrezzare un'imbarcazione con l'intento di attraversare il passaggio a nordovest. Nella cittadina polare le voci avevano cominciato a girare e Fritz Zapffe, che era corrispondente del *Morgenbladet*, era andato a incontrarlo al molo. Era così che aveva scoperto che Amundsen stava cercando una nave per la sua spedizione.

Il farmacista era noto in città, aveva una gran quantità di contatti e diverse navi polari da sug-

gerirgli e da mostrargli. Alla fine la scelta era ricaduta su un'imbarcazione a vela vecchia e usurata che Amundsen aveva comprato per una piccola somma dal capitano Hans Christian Johannesen,<sup>1</sup> esperto di navigazione polare. La *Gjøa* era un ex peschereccio di dimensioni eccezionalmente modeste per un viaggio tanto lungo e impegnativo, un'imbarcazione di settanta piedi di lunghezza, venti di larghezza e una capacità di carico di quarantacinque tonnellate nette, costruita nel cantiere di Rosendal nel 1872. Amundsen aveva affidato la riparazione e il consolidamento dell'imbarcazione al cantiere navale di Tromsø. Questa collaborazione col farmacista Zapffe, che aveva tre anni più di lui, era stata il principio di un'amicizia lunga una vita.

Per volere dei genitori, Roald Amundsen all'inizio aveva intrapreso gli studi di medicina, ma fin dall'adolescenza aveva cominciato a prepararsi a una vita da esploratore polare. Per lui era stato naturale cercare consiglio e supporto in Fridtjof Nansen, di undici anni più grande e al tempo già esploratore di fama mondiale grazie alla spedizione sul Mar Glaciale Artico con la nave *Fram*, celebre tanto quanto lui. Col tempo il rapporto tra Amundsen e Nansen aveva assunto la fisionomia di un rapporto formale tra allievo e maestro. L'aiuto di Nansen prima del viaggio con la *Gjøa* del 1903 era stato fondamentale perché la spedizione potesse realizzarsi: nel corso dei preparativi, Amundsen si era indebitato molto e i creditori non gli avevano pignorato la nave solo grazie al buon credito di cui godeva Nansen.

Dopo quella prima e fortunata speditio-

ne nel passaggio a nordovest, Zapffe era stato sempre presente, dietro le quinte: come amico e confidente, collettore entusiasta di fondi e di prodotti gratuiti per le spedizioni, organizzatore, responsabile della logistica e fulcro di giovialità per l'equipaggio. Più di chiunque altro, fatta eccezione forse per Oscar Wisting, era stato accanto ad Amundsen nei molti anni di fatiche, delusioni e avversità, interrotti dai brevi momenti di festa e riconoscimenti che seguivano ogni impresa.

Peter Wessel Zapffe, il figlio del farmacista, nel 1928 aveva ventinove anni e per tutta la vita era stato testimone dell'ammirazione di suo padre per Roald Amundsen. In seguito, in uno dei suoi saggi avrebbe scritto che alle soglie del Ventesimo secolo erano quattro le grandi scoperte geografiche ancora da compiere nell'area polare: il passaggio a nordovest, il Polo Sud, il passaggio a nordest e il Polo Nord.<sup>2</sup> Vent'anni dopo, nel 1920, Roald Amundsen ne aveva portate a termine per primo ben tre. Rimaneva solo il Polo Nord, anche se Amundsen aveva precisato in più occasioni che i suoi obiettivi principali erano la ricerca e la mappatura della parte più interna del Mar Glaciale Artico. Ancora una volta il supporto di Nansen si rivelò fondamentale.

Era finito il tempo delle spedizioni eroiche con tute di pelliccia, cani da tiro e anni di congelamenti e sofferenze. Amundsen approfittò delle possibilità che gli si presentarono. Nel 1925, insieme a un equipaggio di cinque uomini tra cui Leif Dietrichson, partì da Ny-Ålesund con due idrovolanti Dornier Wal in direzione nord. La meta era il polo, ma atterrarono a



Il *Norge* poco prima di partire da Ny-Ålesund l'11 maggio 1926. L'equipaggio di terra trattiene il dirigibile con le funi. All'ingresso della gondola si intravede Amundsen.

88° N. Un nuovo record, certo, ma non precisamente il polo. Fu nel 1926 che Amundsen raggiunse finalmente l'obiettivo, e anche stavolta fu il primo. Il dirigibile italiano *Norge*, guidato dal suo stesso costruttore Umberto Nobile, toccò il Polo Nord alle 02:20 del 12 maggio 1926.

Quella mattina, a Tromsø, erano passati esattamente venticinque anni da quando, in piena notte, era partita dal molo di Oslo la prima spedizione di Amundsen con la *Gjøa*. Ma i due vecchi amici non parlarono granché dell'anniversario. Anzi, non passarono nemmeno in rassegna i dettagli dell'imminente missione del Latham, con l'eccezione di alcune caute domande da parte di Zapffe, che comunque rimasero per lo più senza risposta. Nei tanti anni trascorsi da quando si erano conosciuti, nelle tante visite private e occasioni pubbliche, in tutte le spedizioni cui aveva preso parte come suo fida-

to collaboratore, Zapffe non ricordava di averlo mai sentito così distante, irraggiungibile.<sup>3</sup>

Ole Andreas Krogness, direttore dell'Istituto di geofisica, fu chiamato al telefono perché aggiornasse Amundsen sulle ultime condizioni meteorologiche del tratto Tromsø-Bjørnøya.<sup>4</sup> Dalle stazioni polari delle Svalbard le notizie sulle rilevazioni giungevano tre volte al giorno – alle sette del mattino, all'una di pomeriggio e alle sette di sera. Già alla partenza della spedizione *Italia*, tra gli italiani e l'istituto erano stati presi accordi che prevedevano di inviare informazioni più di frequente da una serie di stazioni situate lungo la costa del Finnmark e nel Mare Artico, oltre che di attivare rilevazioni speciali nell'area delle Svalbard. Tali accordi diventavano più importanti che mai ora che il dirigibile italiano si era schiantato sul pack, probabilmente a nordest delle isole artiche.

Forse ad Amundsen e Dietrichson avrebbe fatto comodo vedere coi loro occhi le carte meteorologiche aggiornate, con i pronostici e gli sviluppi delle condizioni tra Tromsø e le Svalbard, ma l'Istituto di geofisica si trovava in Kirkeveien 60, a Prestvannet, vicino al vecchio cimitero. Il tragitto fin lassù era lungo e ripido. In un primo momento bisognava accontentarsi delle telefonate. Krogness riferì che per alcuni giorni aveva soffiato un forte vento freddo nella zona di mare che il Latham doveva sorvolare, ma ora sembrava che le raffiche fossero calate e avessero intenzione di desistere. Su Bjørnøya c'era nebbia, mentre più a nord le condizioni erano buone, l'aria serena e limpida. La partenza da Tromsø fu fissata ottimisticamente per metà giornata.

Le informazioni ricevute da Zapffe nella telefonata delle undici e un quarto fecero svanire le speranze in una partenza tanto rapida: l'istituto aveva avuto notizia – probabilmente dalla stazione meteorologica di Myggbukta, nella Groenlandia orientale – di un'ondata di bassa pressione sullo Stretto di Fram. Il direttore Krogness a questo punto suggeriva di aspettare le rilevazioni previste per l'una.

Le telefonate dell'Istituto di geofisica non erano l'unico canale da cui confluivano informazioni nella villa di Storgata 42. Tromsø ribolliva di chiacchiere ed era piena di giornalisti in contatto con le agenzie di tutto il paese. Da Vadsø era arrivata voce che il pilota italiano Umberto Maddalena, a bordo del Savoia-Marchetti S55, fosse pronto per decollare col suo equipaggio, diretto a Kings Bay.\* Solo dopo che la notizia era giunta alle orecchie di Amundsen, era arrivata la precisazione: Maddalena aveva già fatto un tentativo il giorno prima, ma era tornato indietro all'altezza di Bjørnøya per via della nebbia. Era poi decollato alle dodici e un quarto di quello stesso lunedì e ci si aspettava che arrivasse a Ny-Ålesund entro sera. Inoltre, un altro idrovolante italiano era in viaggio da Luleå, in Svezia, diretto a Vadsø, da dove sarebbe ripartito per l'ultimo tratto fino alle Svalbard.

Nello Stretto di Tromsø c'era il ben equipaggiato aereo di linea da trasporto civile *Uppland*, uno Junkers G24 trimotore guidato dall'esper-

\* È questo il nome utilizzato per Ny-Ålesund, cittadina mineraria del Kongsfjord (o Baia del Re), di fatto gestita per servizi e forniture dalla società mineraria Kings Bay Kull Compani. (N.d.T.)

to capo pilota Viktor Nilsson. Accanto attendeva il *Turku*, uno Junkers F13 finlandese pilotato dall'altrettanto esperto Gunnar Lihl. I due uomini avevano dichiarato sia alla stampa che all'Istituto di geofisica di voler volare insieme al Latham fino a Ny-Ålesund, per ragioni di sicurezza. Tuttavia avevano avuto difficoltà a parlare con Amundsen, che si era trincerato nella villa di Fritz Zapffe.

Zapffe, dal canto suo, aveva l'impressione che il suo amico avesse preso delle decisioni e non volesse dividerle né con i piloti concorrenti né con la stampa. I due non divulgarono i dettagli del volo imminente, ma tutti sapevano che il primo aereo che fosse riuscito a percorrere il tratto dalla costa norvegese alle Svalbard avrebbe ottenuto tutta la gloria. Una nuova conquista polare era certamente tra le ambizioni dell'uomo che aveva già raggiunto traguardi straordinari in Artide e Antartide.

Subito dopo l'una, sulla base degli ultimi aggiornamenti meteo, l'Istituto di geofisica diede il via libera. Se si voleva partire con il Latham quel giorno, bisognava farlo al più presto. Si attendeva un'ondata di maltempo da ovest. La partenza fu fissata per le due. Era arrivato il momento dei saluti.

Tuttavia, comodamente seduto nel salotto di Zapffe, Amundsen indugiava. La testa china, il viso segnato dalla stanchezza. Si girava e rigirava in mano un vecchio accendino ed era come se su di lui incombesse una nube: così fu descritto dall'amico molti anni dopo.<sup>5</sup>

Quando ruppe il silenzio fu per dire che forse Zapffe non si era aspettato di rivederlo a Tromsø tanto presto. Non era passato molto dall'ultima

volta che erano stati insieme: qualche settimana prima il farmacista era andato a trovarlo nella villa di Svartskog, dove aveva ricevuto un gradito regalo, un dipinto che raffigurava il muro antartico, mentre la signora Zapffe aveva avuto in dono uno scrigno portagioie giapponese. Per ricordo, aveva detto l'esploratore. Ora, nella villa del farmacista, era difficile ritrovare quella confidenza.

Eh già, ammise Zapffe, non si era aspettato di rivederlo così presto dopo la visita a Oslo con la moglie. Avevano anche pianificato un viaggio insieme sull'isola Spitsbergen per quell'estate. Amundsen rispose che il destino aveva deciso diversamente e che nessuno poteva sapere quando si sarebbero rivisti. Lo disse in un tono grave.

Zapffe non poté fare a meno di domandargli se fosse soddisfatto del mezzo, se secondo lui era all'altezza dell'impresa. Amundsen si dilungò un po' nel rispondere: sì, certo, il Latham si era comportato bene nel volo da Bergen a Tromsø, ma lui avrebbe preferito un Dornier Wal, con cui aveva già esperienza. Inutile ricordargli la spedizione con i Wal N24 e N25, no? Quella con l'equipaggio composto da Dietrichson, Riiser-Larsen, Omdal, il motorista tedesco Feucht e l'americano Ellsworth. Erano passati solo tre anni dal drammatico atterraggio d'emergenza sul mare ghiacciato a 88° N. Il farmacista, in veste di responsabile della logistica, li aveva accompagnati fino a Kings Bay per poi aggirarsi preoccupato nella città mineraria per tre settimane, in attesa del ritorno di Amundsen e del suo equipaggio.

Zapffe aveva qualche perplessità sull'idrovolante francese, specialmente perché prima



della ripartenza da Bergen era stato riparato un galleggiante, ma ad Amundsen non ne parlò. A cosa sarebbe servito? L'amico era in grado di valutare il mezzo molto meglio di lui e ovviamente era al corrente della riparazione. Amundsen non poteva far altro che proseguire per le Svalbard. Non poteva interrompere il viaggio del Latham lì a Tromsø. Era impensabile. Che motivazioni avrebbe potuto addurre per una scelta tanto drastica? Cosa avrebbe detto la gente? Cosa avrebbero scritto i giornali?

Zapffe domandò con discrezione cosa aveva deciso di caricare a bordo del Latham lì a Tromsø, a parte la benzina e l'olio motore. Tutto quello che aveva chiesto Nobile, tagliò corto l'esploratore, per poi cambiare di nuovo argomento e tornare ai vecchi ricordi, la primavera sull'Artico, la luce celeste sul ghiaccio. Un lungo monologo carico di nostalgia. Ora stava per tornare lassù. Ma la sua tristezza e la sua espressione cupa non poterono che turbare l'amico.

Calò di nuovo il silenzio, che Amundsen alla fine interruppe per dire che l'accendino che si stava rigirando in mano era rotto. Forse il problema era la pietra focaia. Zapffe si offrì subito di ripararlo, disse che ci voleva un attimo e che gliel'avrebbe restituito come nuovo prima di scendere con lui al porto, dove il Latham attendeva già carico e pronto.

Amundsen sollevò la testa e guardò l'amico. Non importava, disse. Non gli sarebbe servito più. Poteva tenerlo lui come ricordo di quell'ultima spedizione.<sup>6</sup>