

la Repubblica 02/03/2008

## LA NAVE DEI TRIESTINI NELL'INFERNO DI GHIACCIO

*Per novecento giorni, dal 1872 al 1874, prima di Nansen e di Peary, il tenente di vascello Carl Weyprecht esplorò il mare artico*

**di Paolo Rumiz**

Venivano dalle terre della bora - si chiamavano Marola, Zaninovich, Scarpa, Lusina o Catarinich - e stupirono il mondo tornando vivi dall' inferno bianco che li aveva inghiottiti per novecento giorni. Una ciurma di quattordici marinai dalmati, fiumani e triestini che, dopo aver abbandonato la nave, rientrarono a casa dal mare artico con una terribile traversata a piedi tra i ghiacci, dopo due inverni di tenebra a meno cinquanta. Era il 1874 e quegli uomini, con i loro ufficiali, si erano spinti alla massima latitudine Nord mai raggiunta, gli 82' 51" gradi del desolato arcipelago da loro battezzato Terra di Francesco Giuseppe, punto più settentrionale d' Europa. Al ritorno in Norvegia, poi in Germania e a Vienna, furono accolti come eroi, ma ancora oggi il nome del loro comandante, Carl Weyprecht, triestino, dice poco o niente agli italiani. Che strano. Il 2008 è ormai il quarto anno polare mondiale, e il Belpaese sembra ignorare ancora questa favolosa storia. Eppure la prima grande spedizione scientifica verso il Polo non fu quella del norvegese Nansen o dell' americano Peary, ma venne compiuta da questo indomito triestino nato in Germania e della sua ciurma adriatica. Inglese e tedeschi gli riconoscono tale primato; il suo nome figura nel sito della Nasa - l' agenzia spaziale americana - come padre della ricerca scientifica internazionale; Vienna gli tributa onori e l' Accademia delle scienze austriaca pubblica proprio in questi giorni il suo epistolario; ma in Italia solo pochi specialisti ne hanno sentito parlare e persino a Trieste manca una via con il suo nome. Erano gli anni della febbre geografica mondiale e i mappamondi contenevano grandi spazi bianchi inesplorati. Il Polo Nord era il più grande di tutti e Weyprecht, tenente di vascello poco più che trentenne, pieno di ardore scientifico, contagiò del suo entusiasmo sponsor e istituzioni, raccogliendo quanto bastava. Fece costruire un piroscampo adatto ai ghiacci, lo foderò di ferro, caricò a bordo ventitré uomini scelti, e il 13 giugno del 1872 fece rotta sul Polo col compito di cercare anche il passaggio a Nordest per il Pacifico. Incappò in un' estate freddissima e fu subito intrappolato dalla banchisa senza avere alcun aiuto dalla corrente del Golfo che in condizioni normali avrebbe dovuto aprirgli la strada dagli iceberg per un migliaio di chilometri almeno. Quando il 28 ottobre il sole sparì e rimase sotto l' orizzonte, la pressione del gelo sulla chiglia era già così spaventosa che la nave si sollevò fra cigolii e tonfi terrificanti. Il buio era tale che per vincere la depressione dei suoi uomini il comandante inventò lavori di ogni tipo e lui stesso

tenne lezioni all' equipaggio, come su una nave scuola. A mezzanotte di capodanno tutti uscirono con fiaccole attorno alla nave e bevvero pezzi di champagne gelato, mentre qualche orso bianco tentava di arrampicarsi in coperta. L' estate dopo fu avvistata la nuova terra, ma i ghiacci si strinsero di nuovo e arrivò la notte del secondo inverno. Bisognò aspettare altri sei mesi per esplorare la Franz Josef Land, in tempo per iniziare la traversata a piedi verso la salvezza, la Novaja Zemlja. Una fatica di Sisifo, con i ghiacci che andavano alla deriva nella direzione opposta. Certo. Weyprecht compì l' impresa sotto bandiera austriaca. Ma crebbe a Trieste e ne fu fino all' ultimo cittadino entusiasta. Lì ebbe la sua formazione scientifica e marinara, e lì iniziò ad apprezzare i figli delle ventose montagne a picco sul mare. Narrano che quando rivelò ai tedeschi di voler affrontare il Mare Artico con marinai mediterranei, quelli sorrisero con sufficienza, ma lui non si lasciò smontare e ricordò che nella ritirata di Russia i reparti napoleonici che avevano subito meno perdite erano quelli delle province illiriche, fra Trieste e la Dalmazia. Anche sulle navi austriache i marinai che si ammalavano meno erano i figli della costa illirica, temprati da estati torride e inverni durissimi. Gli stessi uomini che avevano difeso Vienna e Venezia dai Turchi. A Bremerhaven si può vedere ancora oggi un obelisco dedicato a loro: i giuliani, istriani e dalmati che batterono l' Italia nelle acque di Lissa - correva l' anno 1866 - agli ordini dell' ammiraglio austriaco Wilhelm von Tegetthoff, cui sarebbe stata dedicata post mortem la nave polare di Weyprecht. A Pola, oggi Croazia, c' è un' altra lapide che con vanagloria non infondata esalta gli «uomini di ferro su navi di legno» che allora sconfissero «uomini di legno su navi di ferro». Gli "iron-men" erano il nostro nemico: ma in manovra parlavano veneto e a ogni bersaglio colpito gridavano «viva San Marco», in onore della grande Venezia per la quale avevano navigato per secoli. «Demoghe drento!» urlò letteralmente Tegetthoff al suo timoniere prima di speronare l' ammiraglia piemontese, zeppa di marinai napoletani. A Lissa Weyprecht affondò pure lui la sua nave, e c' è da capire perché sia finito nel vasto arcipelago delle amnesie nazionali. Trieste - l' italianissima - è luogo di memoria strabica, concentrata sull' epica irredentista e disattenta sul resto: soprattutto alle storie della lunga stagione asburgica, quando Trieste fu porta di un impero e toccò la sua massima fioritura. Così, gli italiani non sanno che qui fu inventata l' elica e la prima corazzata con i cannoni girevoli; che la scommessa dello scavo di Suez partì non a Parigi ma nella città di San Giusto; non sanno che a Gorizia furono progettati i primi aerei da combattimento oppure che nella vicina Pola vennero messi a punto i primi siluri e i primi overcraft sperimentali. L' Italia sabauda e quella fascista erano tirreno-centriche, e poiché l' Austria era stata erede di Venezia, anche la leggenda serenissima passò in second' ordine. E con essa i capitani coraggiosi dell' Adriatico. L' odissea del ritorno in un mare gelato a metà sfiancò gli uomini, già distrutti dalla diarrea, dal vento e dagli sbalzi di temperatura. Scrive Weyprecht:

«Il lavoro consisteva nel mettere alternativamente i battelli sul ghiaccio e poi rimetterli in acqua. I campi di ghiaccio erano piccolissimi, giacevano l' uno in stretta vicinanza dell' altro ed erano divisi per lo più da canali angusti. Qualche giorno, per ben venti volte si ripeteva il lavoro di mettere i battelli sopra le slitte e quindi le slitte sopra i battelli, e la maggior parte delle nostre fatiche andava perduta senza profitto alcuno». Testimonianze straordinarie, mai tradotte in italiano su pubblicazioni scientifiche, e semi-ignorate dal mondo accademico, nonostante il bel romanzo sull' epopea artica scritto più di vent' anni fa dallo scrittore viennese Christoph Ransmayr. Un silenzio rotto solamente da un dilettante triestino - Enrico Mazzoli - che ha dedicato anni a raccogliere scritti e immagini sulla grande avventura, anche per saldare il debito di memoria della sua città. Maggiore della polizia municipale e assiduo viaggiatore tra i poli e l' equatore, ha raccontato la storia in due libri ricchi di curiosità e iconografie: *Dall' Adriatico ai ghiacci* e *Viaggio ai confini del mondo*. Julius Payer, ufficiale dei Kaiserjaeger, comandante delle operazioni di terra e straordinario illustratore dell' avventura, ricorda in un libro sulla scoperta della Terra di Francesco Giuseppe che a bordo la confusione delle lingue rasentava il comico. «Tra loro i marinai parlano per lo più in slavo, ma in servizio usano l' italiano. In cabina si parla tedesco, e norvegese col ramponiere Carlsen... il quale conversa in inglese con l' ufficiale di coperta Lusina... Il dottor Kepes dialoga con gli uomini usando il suo latino professionale o l' ungherese, ma con Lusina parla in francese. Infine abbiamo a bordo una strana lingua, quella dei due tirolesi, che all' inizio riuscivo a comprendere io solo». Nove lingue a bordo: quella della "Tegetthoff" non fu una spedizione austriaca ma europea. La prima spedizione internazionale della storia. Il fascismo liquidò Weyprecht come tedesco dimenticando che, quando la stampa d' Oltralpe lo definiva tale, egli stesso si ribellava. Si offendeva, anzi. E ribadiva la triestinità di adozione, perché nel porto dell' impero egli aveva scoperto non solo il mare ma anche una visione internazionalista della scienza. La prova fu proprio quel piroscampo plurilingue che vinse una sfida inaudita e mai divenne Babele. Nelle sue ultime lettere il comandante dichiarò di non aver niente da spartire col nazionalismo crescente che già allora spingeva l' Europa verso il gran burrone. «Voglio tu sappia - scrive Weyprecht poco dopo essere tornato in terraferma all' amico scienziato Heinrich von Littrow - quanto sono stati bravi gli ufficiali e l' equipaggio durante tutto il periodo. Quale contrasto con l' indisciplinata accozzaglia della spedizione americana di Hall! Lì contrasti, mancanza di coraggio, ammutinamenti, meschinità. Da noi armonia, pronta ubbidienza, subordinazione fino alla fine, in quelle situazioni così difficili, talvolta senza speranza; mai un accenno di mancanza di coraggio, nonostante le sconcertanti prospettive e i duri strapazzi. Questo è il mio più bel trionfo, che io festeggio e tu con me, perché tu eri uno dei pochi che era d' accordo con me sulla scelta dell' equipaggio». Appena tornato dalle

terre del Nord, Weyprecht il triestino spese tutte le sue energie per spiegare che lo studio del pianeta Terra richiedeva uno sforzo internazionale i poli dovevano essere il baricentro di questa esplorazione. Tanto fece, che nel 1882 fu istituito il primo anno polare mondiale e dieci paesi costruirono quattordici basi tra Artide e Antartide, e altre trentacinque nel resto del mondo. Weyprecht morì poco dopo per una fulminante malattia, ma la sua opera rimase scolpita negli annali della scienza, al punto che nel 1907 - quando Amundsen, Scott, Shackleton e il Duca degli Abruzzi si riunirono per istituire la Commissione polare internazionale - il nome fu solennemente evocato per dire che la spinta determinante era partita da lui. L' ultimo a morire, di quel favoloso equipaggio, fu il dalmata Antonio Zaninovich, nel 1937 a Trieste, pochi mesi prima che vi fossero proclamate le leggi razziali e il mondo ripiombasse nella barbarie. i libri

**Sulla spedizione polare Weyprecht-Payer, Enrico Mazzoli ha scritto due libri: *Dall' Adriatico ai Ghiacci. Ufficiali dell' Austria-Ungheria con i loro marinai istriani, fiumani e dalmati alla conquista dell' Artico* (Edizioni della Laguna, Mariano del Friuli 2003, 25 euro, disponibile su ordinazione) e *Viaggio ai Confini del Mondo La spedizione polare Weyprecht-Payer, alle origini dell' Anno Polare Internazionale* (Biblion Edizioni, Milano 2007, 18 euro).**

Una versione parzialmente romanzata della storia è contenuta nel libro dello scrittore austriaco Christoph Ransmayr *Gli orrori dei ghiacci* pubblicato in Italia da Leonardo (1991) e da Il Mandarino (1989), ma ormai per entrambi fuori catalogo.

**Copyright La Repubblica © 2008**