

Ernest Shackleton

Sud
La spedizione dell'*Endurance*

Traduzione di Amilcare Carpi de Resmini

*Con le fotografie originali della spedizione di Frank Hurley
e un saggio introduttivo di Filippo Tuena*



Indice

Titolo originale: *South. The story of Shackleton's last expedition 1914-1917*

Traduzione dall'inglese di Amilcare Carpi de Resmini

La seconda parte del saggio introduttivo di Filippo Tuena (pp. 13-16)
è tratta dal suo romanzo *Ultimo parallelo* (Rizzoli, 2007)

Si ringrazia l'editore per la gentile concessione

© 2009 Nutrimenti srl

Prima edizione novembre 2009

www.nutrimenti.net

via Marco Aurelio, 44 – 00184 Roma

Art director: Ada Carpi

ISBN 978-88-95842-47-9

Ernest Shackleton. L'esploratore dei ritorni e l'inadeguatezza del racconto dei mortali <i>di Filippo Tuena</i>	pag. 7
Prologo	pag. 21
Capitolo primo. Nel mare di Weddell	pag. 33
Capitolo secondo. Nuove terre	pag. 55
Capitolo terzo. Mesi invernali	pag. 79
Capitolo quarto. La perdita dell' <i>Endurance</i>	pag. 109
Capitolo quinto. Ocean Camp	pag. 137
Capitolo sesto. La marcia intermedia	pag. 155
Capitolo settimo. Patience Camp	pag. 161
Capitolo ottavo. Fuga dai ghiacci	pag. 173
Capitolo nono. Il viaggio per mare	pag. 213
Capitolo decimo. Attraverso la Georgia del Sud	pag. 255
Capitolo undicesimo. Il salvataggio	pag. 269
Capitolo dodicesimo. Isola Elephant	pag. 283
Capitolo tredicesimo. La squadra del mare di Ross	pag. 303
Capitolo quattordicesimo. L'inverno nel canale di McMurdo	pag. 325
Capitolo quindicesimo. Allestimento dei depositi	pag. 339
Capitolo sedicesimo. L' <i>Aurora</i> alla deriva	pag. 371
Capitolo diciassettesimo. L'ultimo soccorso	pag. 403
Capitolo diciottesimo. La fase finale	pag. 407
Appendici	pag. 411

Ernest Shackleton. L'esploratore dei ritorni
e l'inadeguatezza del racconto dei mortali



Ritratto di Ernest Shackleton.

I

Immobile e nascosto per centinaia di secoli come il drago che custodiva il vello d'oro, il continente antartico sembra destarsi in maniera inconsulta e spietata ai primi del Novecento, riportato alla coscienza da un manipolo di esploratori apparentemente dissennati, mossi al contrario da una forza di volontà quasi incommensurabile, che lo attraversano e lo percorrono in ogni direzione. Occorre sottolineare quel 'quasi' perché basandosi sulla fallace immobilità dell'Antartide, gran parte dei loro piani dovrà scontrarsi con l'inaspettata ferocia del continente che, scuotendosi proprio come il mitologico drago, difendeva la sua inviolabilità. La barriera di Ross, che si credeva terra ghiacciata, si rivelò al contrario un'immensa stratificazione di ghiacci in perenne movimento sospesa sul mare, aggrappata a montagne altissime e inviolabili. Sul versante opposto, la penisola antartica apparve come cima frastagliata ed emergente di una sottomarina catena montuosa, rinsaldata dai ghiacci d'inverno ma frantumata a ogni estate antartica in un arcipelago bagnato dal più insidioso mare della terra. A separarli, un quasi infinito altopiano, il più vasto del mondo, ampio come un continente e alto più di tremila metri.

Dopo che Amundsen aveva raggiunto il polo geografico e l'australiano Mawson quello magnetico, alla spedizione

transantartica di Shackleton non era rimasto molto, se non provare a dar vita alla più incredibile utopia che quel continente poteva consentire: percorrerlo da una costa all'altra e misurare i due opposti – la penisola antartica e la barriera ghiacciata – in una spaventosa marcia di duemila miglia, attraversando il polo e realizzando così il paradosso di creare una linea retta che si dirigeva prima verso sud e poi, raggiunto il polo, continuava rettilinea, avendo però come meta il nord. Tutto questo senza modificare la direzione. Parlando in termini marinari è come se un veliero, con andatura di poppa, dirigendosi verso sud, d'un tratto, senza che siano cambiati vento o corrente o sia stata eseguita alcuna manovra alle vele o al timone, solo attraversando un punto teorico, si trovi improvvisamente a fare rotta verso nord. O come se un uomo, addentrandosi nel futuro si trovi a ripercorrere e rivivere il proprio passato.

È questo uno degli infiniti paradossi, affascinanti e terribili, che determinano l'inafferrabilità dell'Antartide e del suo punto focale, il novantesimo parallelo.

Per questo, se altrove, in altri continenti, lungo altre vie, l'esplorazione è e rimane un evento essenzialmente geografico, in Antartide, è facile rendersene conto, la questione è diversa. Qui si tratta di mettere in rapporto l'uomo con il sovvertimento di regole codificate quali l'alternarsi di giorno e notte e, appunto, la direzione dell'andare.

Nel progetto di Shackleton c'era il sapore amaro di una rivincita. Nel 1908 aveva tentato di raggiungere il polo, aggredendolo dal mare di Ross, ma s'era fermato a centotrentacinque miglia geografiche dalla meta, vinto dal tempo avverso e dalla fatica. Prima ancora, nella spedizione Discovery di Scott del 1902, aveva seguito il capitano e il dottor Wilson nella prima grande puntata verso l'interno del continente, costeggiando la catena montuosa della Regina Alessandra. Era stato colpito dallo scorbuto e rimpatriato a forza da Scott, che aveva colto in lui la pericolosa determinazione di un avversario indomabile più che di un compagno fedele. Per questo, nonostante il polo fosse già stato raggiunto da Amundsen, nonostante la tragedia più nera avesse coronato l'impresa di Scott del 1912, l'Antartide esercitava su di lui una fascinazione

irresistibile. Quella era la terra del limite estremo, dove si mettevano alla prova corpo e spirito fino al punto di rottura.

Nel 1914 aveva deciso di ritentare la sorte, poco propenso ad accettare la duplice sconfitta delle sue esperienze precedenti e deciso a vendicare anche quella di Scott. Partendo dalla penisola australe avrebbe dovuto prima percorrere terre inviolate e poi, raggiunto il polo, tornare sui suoi passi, perché pur esplorando terre incognite si sarebbe trovato a ripercorrere, al contrario, sentieri già battuti. Nel suo programma, a metà del viaggio, avrebbe dovuto imbattersi nei resti della lugubre tenda norvegese, di fronte alla quale Scott e i suoi s'erano persi quel 16 gennaio 1912 e avevano smarrito desideri e speranze. Avrebbe dovuto ritrovare i segni del suo ultimo accampamento a centotrentacinque miglia dal polo e, seguendo la medesima pista, avrebbe dovuto ridiscendere il Beardmore, riattraversare la barriera ghiacciata e tornare ad avvistare il mare di Ross alla fine della sua esplorazione. Dunque, prendere alle spalle il continente, ingannarlo furtivo come un ladro di notte. Non vi riuscì. Anche se la sua impresa restò memorabile. Abortita prima di cominciare, le circostanze gli consentirono tuttavia di riaffermare il suo ruolo: quello dell'esploratore che ritorna sui propri passi. Colui che torna a salvare i compagni, colui che conosce il pericolo del limite e ha la forza di non superarlo e inverte la direzione della marcia senza restare vinto dalla sconfitta, colui che esplora sempre con occhi e spirito nuovi la terra che lo rifiuta e dove tornerà per morire.

La prima parte di questo libro rende conto del fallimento della squadra dell'*Endurance*, guidata dallo stesso Shackleton, dell'angoscia del restare imprigionati nel pack mobile, mentre la nave si sfascia, stritolata dalle opposte pressioni dei ghiacci marini. La sua spaventosa anabasi verso l'isola Elephant, trascinando tre scialuppe sul pack e poi guidandole attraverso mari tempestosi, l'avventura della *James Caird* che percorse ottocento miglia in cerca di soccorsi e l'attraversamento a piedi delle montagne della Georgia del Sud sono tutti eventi entrati nella leggenda delle esplorazioni polari, che hanno regalato all'esploratore britannico fama indimenticabile. Ma questa vicenda ha anche segnato la fine delle esplorazioni del periodo

classico, di quella che Scott pensava dovesse essere la maniera adatta di aggredire il continente: il *man-hauling* ovvero la marcia a piedi trascinando le slitte.

La tragedia della squadra del capitano Mackintosh – che occupa la seconda parte del libro – che avrebbe dovuto (e lo fece) partendo dal mare di Ross approntare i depositi ai piedi del Beardmore con viveri e combustibile per Shackleton e i suoi compagni che provenivano dalla direzione opposta, dimostrò il contrario. Ignari delle vicissitudini dell'*Endurance*, penetrarono nel continente affrontando una marcia inutile e spaventosa per rispettare il programma stabilito da Shackleton due anni prima, impossibilitati com'erano a stabilire un contatto radio con la squadra del loro comandante che li informasse del fallimento. Il loro sterile sforzo generò una catastrofe ancor più sanguinosa di quella dell'*Endurance*.

Impossibilitato Shackleton dal naufragio della sua nave a mettere persino piede sul continente, toccherà alla squadra di Mackintosh ritrovare le tracce delle precedenti esplorazioni. Nella marcia che li conduceva lungo la grande barriera ghiacciata s'imbattono – e nel libro questi incontri non sono meno impressionanti dell'apparizione del fantasma di Amleto – nei relitti delle slitte a motore di Scott e persino in un messaggio di Apsley Cherry-Garrard lasciato in quel desolato deserto di ghiacci mentre attendeva inutilmente il ritorno del suo comandante. Ma il continente antartico consente a volte questi ritrovamenti singolari. Oates sulla via del ritorno ritrovò la sua pipa, perduta sulla vetta del Beardmore, Bowers i suoi sci, il Search Party di Atkinson la tenda dove Scott e i suoi attesero la morte.

La vicenda di Amundsen, vincitore del continente, non era ripetibile. Forse il suo era stato un caso fortunato, certamente l'esperienza dimostrava che non era possibile attraversarlo a piedi, con equipaggiamenti scadenti, razioni di cibo insufficienti, sperando nella buona sorte. Soltanto lui aveva condotto in salvo tutti gli uomini della sua spedizione. Soltanto il suo era stato un viaggio fortunato. (Ma uno dei compagni al suo ritorno in Norvegia si suicidò vinto dall'ostilità del suo comandante che lo aveva accusato di ammutinamento). Scott era morto sulla via del ritorno, portando con sé quattro

compagni. Douglas Mawson, l'australiano che nel 1913 aveva raggiunto il polo magnetico, era sopravvissuto per miracolo, mentre i suoi due compagni erano morti, precipitati in un crepaccio o vinti dalla fame e dal freddo.

Il resoconto del Southern Party di Mackintosh condivide i medesimi temi del diario di Scott, descrive le stesse atmosfere prima vastissime, poi claustrofobiche. Se la squadra di Shackleton sembra combattere con un paesaggio in continua mutazione – ghiacci che si scontrano, pack che va alla deriva, mare tempestoso – l'Antartide percorsa da Mackintosh è immobile quanto ostile, battuta da venti incessanti, solcata da crepacci profondissimi, misurata da marce estenuanti e che, inesorabilmente, stende un velo di oscurità sull'andare sempre più faticoso degli esploratori sino a reclamare la vita di tre di loro.

Il clima nel mese di febbraio sulla grande barriera ghiacciata è spietato, volubile, imprevedibile e nessuna spedizione polare l'ha sopportato senza subire perdite dolorose. L'impresa di Amundsen aveva dimostrato che la barriera era percorribile sino a fine gennaio. La tragedia di Scott e quella di Mackintosh confermarono drammaticamente questa realtà. Una volta entrati all'interno del continente antartico era possibile uscirne solo affrontando la via del ritorno molto in anticipo sull'insorgere dell'inverno polare. Se il sole si celava dai primi di aprile per il lungo letargo invernale, il clima cominciava a mutare ai primi di febbraio. Da metà ottobre a metà febbraio: non più di quattro mesi concedeva il continente per essere percorso.

L'Antartide non consentiva intrusioni, aggressioni, stupri, se non perpetrati con la diabolica velocità di Amundsen. Questo dice la conclusione della transantartica di Shackleton, magistralmente documentata da questo libro che utilizza sapientemente frammenti di diario ma che è essenzialmente il resoconto, a posteriori, di un azzardo che esaltò l'eroismo britannico, che in quei mesi dava prova di sé nelle trincee europee, nei campi di battaglia della Grande Guerra, pur se gli esploratori ne ignoravano le vicende.

Shackleton, non ammettendolo, riuscì a trasformare il fallimento in un'impresa epica e ineguagliabile, che misurava

i limiti della resistenza umana, interessato più a stabilire questi confini che non quelli geografici dell'Antartide. La sua esplorazione ha come campo d'indagine l'uomo e le sue risorse individuali piuttosto che i ghiacci quasi infiniti che sono soltanto il campo di battaglia di questa sfida. Anche se la vicenda dell'*Endurance* ammaliò studenti sognatori e signorine della buona società, marinai e avventurieri, a quella tragedia sarebbe seguito un periodo di stasi nelle esplorazioni, fino a quando gli statunitensi con il capitano Byrd avrebbero trovato i mezzi adatti – aerei e trattori – per percorrere il continente.

Ma questa è un'altra storia, che riguarda mezzi meccanici piuttosto che uomini.

Quanto a Shackleton, sarebbe morto nel 1922 poco prima di sbarcare in Antartide per una nuova missione, abortita sul nascere. Fu seppellito nella Georgia del Sud e la sua tomba è meta di pellegrinaggi di turisti che, affettuosamente, la profanano. Molti si fanno fotografare accanto alla stele di granito e sorridono verso l'obiettivo. Pubblicano poi, con un certo orgoglio, le loro foto su internet. Al contrario, nessuno può sorridere orgoglioso accanto alle tombe inesistenti di Scott e Amundsen, svaniti tra i ghiacci, nei poli opposti, quasi a misurare lo spazio che compete al peregrinare dell'uomo. I corpi dei tre grandi esploratori riposano nelle terre che hanno esplorato, come se il loro andare avesse finalmente raggiunto la meta.

Ma i libri non cessano mai di esplorare i panorami che descrivono o essere esplorati da coloro che li leggono. Tale è il destino anche di *Sud* di Shackleton.

II

*There are more things in heaven and earth, Horatio,
Than are dreamt of in your philosophy.*

William Shakespeare, *Hamlet*, I, V, 174-175

Nei ricordi degli esploratori, riferiti a volte a molta distanza di tempo dagli avvenimenti, e paurosamente annebbiati anche se riordinati attraverso il processo della memoria, appare, incappucciata al loro fianco, mentre la fatica della marcia si fa insopportabile e sembra esigere ed esaurire ogni piccola energia residua, l'inquietante figura dell'uomo in più – *gliding wrapt in a brown mantel, hooded* – colui che procede avvolto in un mantello bruno.

Seduto alla sua scrivania, chino sui fogli, nell'emisfero opposto, decine di migliaia di miglia lontano da quei luoghi e ad anni di distanza da quegli eventi, è stato un poeta borghese vicino alla perfezione, Thomas S. Eliot, a ricordarsi di questa inafferrabile presenza, donandole un'esistenza forse immortale, e a segnalare il fatto come evento memorabile, sottolineando la singolarità del suo apparire nella quinta parte di *The Waste Land*, agli splendidi versi 359-365:

*Who is the third who walks always beside you?
When I count, there are only you and I together
But when I look ahead up the white road
There is always another one walking beside you
Gliding wrapt in a brown mantel, hooded
I do not know whether a man or a woman
– But who is that on the other side of you?*

Chi è quel terzo che cammina sempre al tuo fianco?
Quando conto, ci siamo soltanto tu e io, insieme
Ma quando guardo avanti verso il sentiero bianco
C'è sempre un altro a camminarti al fianco
Che scivola avvolto in un mantello bruno, incappucciato
Non so se sia uomo o donna
– Ma chi è quello che ti sta dall'altra parte?

La domanda raggelante si perde nel nulla perché non c'è nessuna risposta da dare e quand'anche la si avesse, non si avrebbe il tempo di formularla perché il poeta improvvisamente cambia atmosfera, andando oltre con il passo risoluto di un uomo determinato, lasciando dietro di sé un'ombra che oscura l'animo e un interrogativo che rimane sospeso ad attendere una risposta: *But who is that on the other side of you?*

Il lettore si rende conto che non è tanto il *who* (la presenza misteriosa) a inquietarlo, quanto che essa compaia *on the other side of you*, al suo fianco, perché appare evidente che Eliot sta parlando a lui che procede in compagnia di qualcosa o qualcuno che non gli si rivela.

Il poeta mette in gioco il suo antagonista; vanifica i suoi convincimenti, la sua sicurezza e da semplice lettore di un rischioso testo poetico, lo trasforma in pellegrino all'ora del tramonto, lungo un sentiero indeterminato, con l'inquietante sensazione di avere qualcosa o qualcuno al proprio fianco.

The Waste Land viene dato alle stampe nel 1922 e contiene i versi dell'apparizione dell'uomo incappucciato quando Eliot ne ha ormai inglobato la memoria in termini offuscati, confusi, perché anch'egli ha di quell'essere la medesima vaga nozione che ne avevano avuto gli esploratori mentre erano sottoposti a uno sforzo immane che rendeva annebbiati e incerti i contorni di quella figura.

Per questo, nel mare di citazioni spesso oscure di cui è composto il poema, per sciogliere l'enigma di quel passo, Eliot sentirà il bisogno di aggiungere una delle poche note esplicative autografe:

“I versi seguenti sono stati ispirati dalla relazione di una delle spedizioni antartiche (non ricordo quale, ma credo una di Shackleton): vi si riferiva che ogni componente del gruppo degli esploratori, allo stremo delle forze, avesse continuamente l'impressione che ci fosse *una persona in più* di quante se ne potessero effettivamente contare”.

Eliot ricorda bene perché è nel resoconto della drammatica spedizione antartica dell'*Endurance* di Shackleton che il singolare evento viene riportato: Shackleton, Worsley e Crean (proprio il Crean che aveva partecipato cinque anni prima alla spedizione di Scott e che era tornato sull'Antartide vinto da

un'insostenibile passione per quelle terre) compiono un'impresa disperata scalando una montagna, di notte, per raggiungere una base di balenieri dalla quale sarebbero poi ripartiti per portare soccorso ai compagni abbandonati da settimane su un'isola deserta.

Shackleton termina il racconto di quella notte spaventosa con queste parole:

“Ricordo che nella lunga e tormentosa marcia di trenta-sei ore fra le montagne e i ghiacciai senza nome della Georgia del Sud mi sembrava spesso che fossimo in quattro anziché in tre. [*It seemed to me often that we were four, not three*]. Non ne avevo parlato con i miei compagni, ma qualche giorno dopo Worsley mi disse: ‘Capo, durante la nostra marcia avevo la strana sensazione che ci fosse un'altra persona con noi’. Crean mi confessò la stessa impressione. [*‘Boss, I had a curious feeling on the march that there was another person with us’. Crean confessed to me the same idea*].”.

E anch'egli sente la necessità di aggiungere un commento all'inusitato accadimento, nel quale afferma di aver avvertito il bisogno di riportare il fatto, senza voler aggiungere nulla alla sua comprensione:

“Si può percepire ‘la miseria delle parole umane, l'inadeguatezza del racconto dei mortali’ nel tentativo di descrivere eventi intangibili, ma il racconto di questa nostra marcia sarebbe stato incompleto se non avesse fatto cenno a una sensazione tanto vicina al nostro animo”.

La citazione tra virgolette è tratta da un poema di John Keats, *Endymion*, libro II:

– *O dearth / Of human words! roughness of mortal speech!*

È proprio in questa postilla, negando quanto poche righe prima aveva affermato, che Shackleton rende manifesto come all'esploratore appaia impossibile dar notizia delle proprie sensazioni; come se davvero quella presenza percepita ma rifiutata procurasse un brivido difficilmente giustificabile rimanendo la sua origine avvolta nell'incertezza.

Anche la sincerità di Eliot è ingannevole, e il suo desiderio di chiarezza fuorviante se in una nota precedente, a proposito di una figura dei tarocchi che compare nel poema, scrive quasi contraddicendosi: “L'Impiccato... lo associo con

la figura Incappucciata nel passo dei Discepoli a Emmaus nella parte V”, tanto che il vero argomento del dialogo non è la visione degli esploratori, ma l’apparizione di Cristo risorto agli “inconsapevoli” discepoli sulla via di Emmaus; apparizione di una divinità creduta morta e che ritorna dall’oltretomba a manifestare la sua imperitura esistenza, anche se l’accostamento una volta formulato diviene inalienabile, incancellabile e non si potranno più leggere i versi 359-365 senza che questi rimandino, contemporaneamente, agli esploratori e ai discepoli; alla visione allucinata e all’apparizione della divinità. I due avvenimenti sono ormai indissolubilmente legati e ogni interpretazione che cancelli una delle alternative diverrebbe parziale o limitata.

E tuttavia è su questo brivido – sui versi di Eliot e sulla cronaca dubitativa di Shackleton e sull’altro dubbio di Keats – se le parole possano davvero raggiungere il nocciolo del problema – che il viaggio degli esploratori si fa paradigmatico tanto da poter affermare che si partecipa tutti di una medesima esperienza come se i poeti e gli esploratori, i lettori e i discepoli attraversino terre deserte dove una presenza estranea, ancorché impossibile, si manifesti e dove nel loro andare ne percepiscano la presenza, senza raggiungere una conoscenza perfetta.

Filippo Tuena

Sud
Il racconto dell’ultima spedizione di Shackleton, 1914-1917

*Ai miei compagni
che caddero nella bianca battaglia
al Sud e sui
rossi campi di Francia
o delle Fiandre*

Prologo

Dopo la conquista del polo Sud, nella quale Amundsen aveva preceduto di pochi giorni la spedizione britannica diretta da Scott, all'esplorazione antartica non restava che un unico grandioso progetto: la traversata del continente da un mare all'altro.

Di ritorno dalla spedizione appoggiata alla baleniera *Nimrod* nel corso della quale, giunti a novantasette miglia dalla meta, ma stremati dalle avverse condizioni, avevamo dovuto rinunciare al nostro proposito di innalzare la bandiera britannica al polo Sud, la traversata del continente si affacciò alla mia mente nella piena convinzione che Amundsen o Scott avrebbero raggiunto il polo Sud seguendo il nostro percorso o un itinerario a esso parallelo. Alla notizia del successo norvegese avviai dunque la preparazione di un'ultima grande impresa, per portare una spedizione britannica a realizzare la prima traversata dell'Antartide.

Il progetto è fallito, ma la storia della nostra impresa è riportata in questo libro, e ritengo che, pur dovendo documentare il chiaro insuccesso del nostro tentativo, ci siano pagine in cui si parla di avventure al limite della sopravvivenza, di giornate estenuanti, di notti solitarie, di esperienze irripetibili e soprattutto dell'inflessibile determinazione, dell'estrema lealtà, del generoso spirito di sacrificio dei miei uomini. Tutto

questo, anche in questi giorni che ci hanno resi testimoni dei sacrifici delle nazioni e dell'estremo coraggio dei singoli individui, non lascerà indifferenti e forse sarà meglio compreso da quanti, tornando ora felicemente dal rosso orrore della guerra e dalle tensioni e dal logorio degli ultimi cinque anni, potranno leggere il racconto della 'bianca guerra' del Sud. Le lotte, le delusioni, la tenacia di questa piccola squadra britannica, sequestrata per quasi due anni nell'abbraccio dei ghiacci polari, intenta a realizzare gli obiettivi previsti e completamente all'oscuro della crisi che il mondo stava attraversando, costituiscono un capitolo unico nella storia dell'esplorazione antarctica.

Molti documenti riguardanti l'organizzazione e la preparazione della nostra spedizione sono andati perduti con l'*Endurance* e nelle disavventure dell'*Aurora*. Non avevo comunque intenzione di addentrarmi nei dettagli sulla preparazione, sulla raccolta dei materiali e su altri aspetti importanti, ma di scarso interesse generale per il lettore, tanto più che, dall'inizio di questo secolo, quasi tutti i libri sulle spedizioni antartiche si sono largamente occupati di tali aspetti. Mi limiterò dunque a delineare i principi e l'organizzazione della spedizione, affidandomi al programma che avevo a suo tempo preparato per attirare l'interesse del pubblico sul progetto.

La squadra transcontinentale

La prima traversata dell'Antartide da un mare all'altro passando per il polo, oltre al suo interesse nella storia delle esplorazioni, ha un indiscutibile valore scientifico.

L'itinerario, con una lunghezza totale di circa milleottocento miglia, partirà dal mare di Weddell e nella sua prima metà condurrà al polo attraversando terre sconosciute. Ogni suo passo segnerà un progresso per la geografia. Si potrà chiarire se la grande catena montuosa Victoria, il cui percorso è stato tracciato dal mare di Ross fino al polo, continua oltre, completando il collegamento del continente con le Ande del Sud America (fatta eccezione per l'interruzione oceanica), e se il grande altipiano che circonda il polo digrada progressivamente verso il mare di Weddell.

Le sistematiche rilevazioni magnetiche eseguite nel corso della marcia e, in particolare, quelle sull'inclinazione dell'ago della bussola in prossimità del polo magnetico, integreranno le attuali conoscenze pratiche sul magnetismo. La continua registrazione delle condizioni atmosferiche potrà contribuire a chiarire diverse questioni legate alla meteorologia.

Di sicuro interesse saranno infine i dati sulle formazioni di ghiaccio e sulla composizione delle rocce raccolti dagli esperti di glaciologia e di geologia.

Lavoro scientifico di altre squadre

Mentre la squadra transcontinentale affronterà sotto la bandiera britannica la più importante spedizione polare finora intrapresa, altre squadre si dedicheranno a ricerche scientifiche.

Dalla base sul mare di Weddell partiranno due squadre su slitte, una delle quali si dirigerà a ovest verso la Terra di Graham per raccogliere campioni geologici e per accertare se vi siano in quella regione montagne collegate a quelle che esistono sull'altro versante del polo.

La seconda squadra marcerà con obiettivi analoghi verso la Terra di Enderby, mentre una terza, acuartierata alla base, si occuperà di meteorologia e di studi sulla fauna terrestre e marina.

Sull'altro versante, dalla base del mare di Ross una squadra si spingerà verso sud per attendere l'arrivo della squadra transcontinentale, possibilmente al punto più alto del ghiacciaio di Beardmore in prossimità del monte di Buckley, dove furono scoperte le prime tracce di carbone dell'Antartide, una regione di grande interesse geologico perché sembra documentare con le sue rocce molto della storia del continente.

Entrambe le navi della spedizione saranno attrezzate per dragare e scandagliare il fondo marino. La nave del mare di Weddell tenterà di tracciare la linea costiera ignota della Terra di Graham consentendo agli studiosi a bordo di raccogliere dati di indubbia importanza.

Le diverse squadre di terra e gli equipaggi delle due navi svolgeranno dunque un'attività di esplorazione geografica e

di ricerca scientifica di un'entità e su un'area finora mai previste per una spedizione polare.

Questo sarà il primo tentativo di utilizzare il mare di Weddell come base esplorativa: le varie squadre potranno scoprire vaste estensioni di terre sconosciute. Va sottolineato che questo lavoro viene condotto sotto l'insegna della bandiera britannica, dato che tutta l'area che si estende a sud in direzione del polo è territorio britannico. Nel luglio del 1908 un'ordinanza del guardasigilli poneva sotto la giurisdizione del governatore delle isole Falkland anche la Terra di Graham che delimita a ovest il mare di Weddell; un altro paragrafo dello stesso decreto definiva territorio britannico l'area a sud del cinquantesimo parallelo meridionale compresa fra i 20° e gli 80° di latitudine Ovest. Quest'area include la zona in cui è destinata a operare la nostra spedizione, come si può verificare con l'uso di una mappa.

Traversata del continente

Nell'ottobre del 1914 la nave destinata al mare di Weddell salperà da Buenos Aires con tutti i componenti della spedizione destinati a operare da quella base, con l'obiettivo di attraccare in dicembre a una latitudine di 78° Sud.

Se questo obiettivo verrà raggiunto la squadra transcontinentale darà immediatamente avvio al tentativo di marciare per milleottocento miglia attraverso il polo, raggiungendo la base del mare di Ross entro cinque mesi. Nel caso di un attracco più tardivo, la squadra installerà i quartieri d'inverno, predisponendo nell'autunno e nella primavera successivi alcuni depositi lungo il futuro itinerario, per affrontare la traversata al più presto possibile nel 1915.

La squadra transcontinentale, composta da sei uomini e guidata da Sir Ernest Shackleton, utilizzerà cento cani da slitta e due slitte a motore. L'equipaggiamento comprenderà quanto di meglio è suggerito dall'esperienza del capospedizione e dei suoi esperti. La squadra, una volta raggiunta la zona del polo dopo avere percorso ottocento miglia in territorio ignoto, volgerà a nord verso la testa del ghiacciaio di Beardmore, dove si spera potrà unirsi alla squadra sopraggiunta dal mare

di Ross. Così riunite, le due squadre punteranno verso la base del mare di Ross, dove si trovano i quartieri invernali delle precedenti spedizioni.

In totale verranno sbarcati dall'*Endurance* sul mare di Weddell quattordici uomini. Di questi, sei saranno destinati alla marcia transcontinentale, tre andranno a ovest e tre a est, mentre due rimarranno alla base dedicandosi al lavoro già sopra accennato.

L'*Aurora* sbarcherà sei uomini presso la base del mare di Ross, con l'incarico di allestire alcuni depositi lungo l'itinerario che sarà seguito dalla squadra transcontinentale. Essi marceranno verso sud per assistere questa squadra e per dedicarsi agli studi già sopra delineati.

Se, come si spera, la squadra transcontinentale riuscirà a realizzare la traversata nella prima stagione, potrà rientrare nel mondo civile nell'aprile del 1915. Le altre sezioni della spedizione la seguiranno nell'aprile del 1916.

Le navi della spedizione

Delle due navi scelte per la spedizione, l'*Endurance* transporterà la squadra transcontinentale nel mare di Weddell, esplorando successivamente la linea costiera ancora sconosciuta. Si tratta di una nuova nave specificamente progettata sotto la supervisione di un comitato di esploratori polari per la navigazione nei mari glaciali. È stata costruita a Sandefjord da Christensen, famoso costruttore norvegese di navi per la caccia alle foche. Attrezzata a goletta, l'*Endurance* è dotata di una macchina a vapore a tripla espansione che le consente di raggiungere una velocità di nove-dieci nodi. Può portare un carico di carbone e di olio combustibile che le consente di tenere a lungo il mare. Ha una stazza di circa trecentocinquanta tonnellate ed è costruita con legno scelto di pino, di quercia e di beberu.¹ La nave è costata quattordicimila sterline.

Abbiamo acquistato dal dottor Mawson l'*Aurora*, destinata a trasportare la squadra del mare di Ross. In tutto simile

¹*Nectandra rodioei*. Albero della Guyana il cui legno duro ed elastico veniva impiegato nel rivestimento esterno delle navi destinate a navigare fra i ghiacci. [Tutte le note sono del traduttore].

alla *Terra Nova* dell'ultima spedizione del capitano Scott, l'*Aurora* ha subito numerose modifiche richieste dall'autorità governativa australiana per renderla adatta alla spedizione del dottor Mawson. Al momento si trova a Hobart in Tasmania, dove a ottobre s'imbarcherà la squadra del mare di Ross.

Ho iniziato i preparativi a metà del 1913 senza darne pubblicamente notizia fino al 13 gennaio 1914. Il lavoro preliminare cui mi dedicai nella seconda metà del 1913 era infatti un pesante e faticoso impegno di scarso interesse per il pubblico, ma essenziale per una spedizione che si proponeva di collocare due navi agli opposti confini del continente e di affrontare una marcia di milleottocento miglia, destinata a svolgersi per la prima metà su un terreno del tutto sconosciuto.

Il primo gennaio del 1914, avendo ricevuto l'assicurazione di un sostegno finanziario sufficiente a garantire il varo della spedizione, ne diedi notizia al pubblico.

In risposta a questo primo annuncio fui sommerso da un'ondata di circa cinquemila domande di partecipazione provenienti dalle più disparate classi sociali; fra queste selezionai cinquantasei uomini.

Nel mese di marzo, con grande disappunto e preoccupazione vennero a mancarmi gli aiuti finanziari promessi, privandomi dei fondi con cui avrei dovuto onorare sia i contratti stipulati per l'acquisto della nave sia gli impegni assunti con i partecipanti. Avviai immediatamente una campagna per richiedere aiuti, incontrando vasti e generosi consensi. Non posso qui elencare i nomi di chi rispose alle mie richieste ma, mentre approfitto di questa occasione per ringraziare quanti, anche da paesi lontani come la Cina, il Giappone, la Nuova Zelanda e l'Australia, mi hanno fatto giungere il loro aiuto, devo ricordare la generosa donazione di ventiquattromila sterline del compianto Sir James Caird e quella di diecimila sterline del governo britannico. Devo anche ringraziare il signor Dudley Docker, che mi consentì di completare l'acquisto dell'*Endurance*, e la signorina Elizabeth Dawson Lambton che, fin dal 1901, è stata una fedele sostenitrice dell'esplorazione



Mappa del mare di Weddell, con il percorso della spedizione di Shackleton.

antartica, dandoci anche in quest'occasione il suo generoso contributo. La Royal Geographical Society ci ha donato mille sterline; un ultimo ma non per questo meno sentito ringraziamento voglio infine rivolgere alla signora Janet Stancomb Wills alla cui generosità è dovuto l'equipaggiamento dell'*Endurance* (con particolare riguardo alle scialuppe che risultarono strumento prezioso per la nostra salvezza); il suo aiuto non solo ci giunse fin dagli inizi, ma ci sostenne anche nei giorni oscuri in cui eravamo in ritardo sui pagamenti e dovevamo fronteggiare le esigenze dei partecipanti alla spedizione.

Per ringraziare quanti lo hanno sostenuto, all'esploratore è concesso un unico compenso e un unico privilegio: quello di assegnare alle nuove terre scoperte il nome di chi ha permesso di realizzare la spedizione.

L'emergenza della guerra ha ritardato a lungo la pubblicazione del libro; le carte dettagliate dei luoghi esplorati verranno pubblicate insieme alle monografie scientifiche. Ma resta a me l'onore di assegnare alle nuove terre, accanto ai nomi che ho sopra menzionato, anche quello di altri generosi finanziatori della spedizione. Ho dato alle duecento miglia della nuova costa del mare di Weddell il nome di costa di Caird; alle tre scialuppe con cui riuscimmo a sottrarci alla stretta dei ghiacci il nome di tre importanti benefattori: *James Caird*, *Stancomb Wills* e *Dudley Docker*. Le due ultime, sotto il cui riparo ventidue dei miei compagni trascinarono una durissima esistenza per quattro mesi e mezzo, si trovano ancora sulla desolata lingua sabbiosa dell'isola Elephant.

La *James Caird* si trova ora a Liverpool, dove è stata riportata dalla Georgia del Sud dopo il suo avventuroso viaggio attraverso l'Oceano Subantartico.

Gran parte delle scuole pubbliche inglesi e scozzesi hanno contribuito all'acquisto dei cani: le ho ricordate dando il loro nome a molti di essi. Ma, insieme a queste donazioni, devo ancora ricordare la collaborazione di molte altre persone.

Con il procedere dell'organizzazione e dell'equipaggiamento comprai l'*Aurora* da Sir Douglas Mawson e ottenni che Mackintosh andasse in Australia per prendersene cura; inviai in quella sede le slitte, l'equipaggiamento e gran parte delle provviste necessarie ma mi affidai anche all'amicizia dell'Australia

e della Nuova Zelanda per il carbone e per altri materiali, ben ricordando l'aiuto con cui questi due paesi avevano sostenuto l'esplorazione di quello che potrebbe considerarsi il loro entroterra.

Verso la fine di luglio, quando tutto sembrava ormai essere a buon punto, nel cielo d'Europa andavano addensandosi molte nuvole nere.

Avevo dato disposizione che l'*Endurance* si spostasse a Cowes per essere ispezionata da Sua Maestà nel lunedì della settimana di Cowes. Ma il venerdì precedente un messaggio m'informò che il re non sarebbe potuto essere presente. I lettori ricorderanno quanto rapidamente si materializzò la minaccia della guerra. Insieme ai miei compagni ero pienamente cosciente dei pericoli che minacciavano la pace nel mondo.

Salpammo da Londra venerdì primo agosto 1914 e rimanemmo al largo di Southend per tutto il sabato. Nel pomeriggio della domenica, sempre più preoccupato dalle voci che andavano diffondendosi, portai la nave al largo di Margate; il giorno successivo, sceso a terra, lessi sul giornale del mattino l'ordine di mobilitazione generale.

Tornato a bordo radunai l'intero equipaggio, proponendo di telegrafare all'ammiragliato dichiarandoci disposti a offrire al paese, in caso di guerra, le nostre navi, le nostre provviste e, se tutti fossero stati d'accordo, il nostro personale servizio. Unica nostra richiesta sarebbe stata che, nel caso fosse stata dichiarata la guerra, la spedizione venisse considerata come un'unità singola, in modo da mantenerne l'omogeneità. Il nostro gruppo comprendeva infatti uomini sufficientemente addestrati per formare l'equipaggio di un cacciatorpediniere. Nello spazio di un'ora mi giunse un laconico telegramma dall'ammiragliato con la risposta "procedete". Due ore dopo un più lungo telegramma di Winston Churchill ci ringraziava aggiungendo che il governo desiderava veder procedere una spedizione che godeva del largo appoggio di società scientifiche e geografiche.

Obbedendo a queste istruzioni, l'*Endurance* veleggiò verso Plymouth e il martedì fui convocato dal re per la consegna della bandiera nazionale britannica affidata alla spedizione.

A mezzanotte di quel giorno scoppiò la guerra e il sabato successivo, 8 agosto, seguendo gli ordini dell'ammiraglio, l'*Endurance* salpò da Plymouth. Riferisco questi particolari in risposta alle critiche circolate che accusavano la spedizione di avere abbandonato il paese: devo qui sottolineare che la preparazione della spedizione durava ormai da più di un anno e che erano state impegnate ingenti somme di denaro. Ci eravamo dichiarati disposti a fermare la spedizione senza nemmeno avere consultato chi ci aveva donato queste somme e nemmeno l'ultimo dei nostri pensieri ci faceva prevedere che la guerra sarebbe durata cinque anni, coinvolgendo il mondo intero. Del resto la spedizione non si proponeva di fare una pacifica crociera nelle isole dei mari del Sud, ma di affrontare un lavoro pericoloso, difficile ed estenuante che non di rado aveva imposto la perdita di vite umane. Infine, dopo il ritorno in patria, tutti i componenti della spedizione usciti incolumi dai pericoli dell'Antartide presero posto nei più vasti campi di battaglia, spesso pagando la loro generosità con il prezzo della vita.

Dopo un viaggio privo di eventi fino a Buenos Aires, salpammo da questo porto il 26 ottobre diretti verso la Georgia del Sud, l'avamposto più meridionale dell'Impero britannico. Qui rimanemmo impegnati per un mese nei preparativi finali. A Buenos Aires avevamo avuto le ultime notizie della guerra. In quel momento il rullo compressore russo stava avanzando ed era opinione prevalente che la guerra sarebbe finita in sei mesi. Così partimmo con il rammarico di non poter dare il nostro contributo, ma anche convinti di partecipare a una vigorosa impresa volta a dare credito al nostro paese.

Devo a questo punto ringraziare, insieme alle singole persone e alle società private, il governo del Dominion della Nuova Zelanda e quello della Federazione degli Stati australiani per l'aiuto fornito all'avvio della spedizione destinata al mare di Ross. Alla popolazione e al governo del Dominion della Nuova Zelanda esprimo ancora la mia gratitudine per il continuo, insostituibile aiuto prestato nei giorni oscuri che hanno preceduto il recupero della squadra del mare di Ross.

Nei confronti del signor James Allen, primo ministro, dello scomparso signor McNab, ministro della Marina, dei

signori Leonard Tripp, Mabin, Tongood e di molti altri ho assunto un debito di gratitudine che non potrà mai essere ripagato.

È giunto ora il momento di ringraziare il governo dell'Uruguay per aver generosamente concesso l'uso del motopeschereccio *Instituto de Pesca* nel secondo tentativo di salvataggio dei miei uomini sull'isola Elephant.

Va infine riconosciuto al governo del Cile il merito di aver direttamente assunto la responsabilità del salvataggio dei miei compagni. Questa Repubblica del Sud America fu instancabile nello sforzo di portare felicemente a termine il salvataggio e a essa va la gratitudine di tutta la squadra. Devo in particolare sottolineare l'amichevole disponibilità dell'ammiraglio Muñoz Hurtado, capo della Marina, e del capitano Luis Pardo, comandante dello *Yelcho*, nell'ultimo fortunato atto della nostra avventura.

Sir Daniel Gooch ci accompagnò fino alla Georgia del Sud. Lo devo ringraziare per la collaborazione nella gestione dei cani; a tutti noi è spiaciuto rinunciare alla sua cordiale compagnia quando salpammo per il Sud.