

Nautilus
25

Robert F. Scott

L'ultima spedizione

Traduzione di Amilcare Carpi de Resmini

Nutrimenti  mare

Indice

In ricordo di Amilcare Carpi de Resmini (1924-2014)

Titolo originale: *Scott's Last Expedition*

Traduzione dall'inglese di Amilcare Carpi de Resmini

© 2021 Nutrimenti srl

Prima edizione in Tusitala ottobre 2014

Prima edizione in Nautilus gennaio 2021

www.nutrimenti.net

via Marco Aurelio, 44 – 00184 Roma

In copertina: Robert F. Scott fotografato da Herbert Ponting

Interni di copertina: acquerelli di Edward A. Wilson

ISBN 978-88-6594-809-5

ISBN 978-88-6594-342-7 (ePub)

ISBN 978-88-6594-343-4 (MobiPocket)

Prefazione <i>di Clements R. Markham</i>	9
British Antarctic Expedition, 1910	13
Capitolo uno – Attraverso mari tempestosi	17
Capitolo due – Nel pack	41
Capitolo tre – Terra	77
Capitolo quattro – Sistemazione della base	101
Capitolo cinque – Allestimento del deposito al campo One Ton	127
Capitolo sei – Avventure e pericoli	155
Capitolo sette – Alla capanna Discovery	173
Capitolo otto – Impressioni sul campo base ed escursioni	197
Capitolo nove – Lavoro e operatori	213
Capitolo dieci – Quartiere d'inverno: stile moderno	235
Capitolo undici – Verso il solstizio d'inverno	253
Capitolo dodici – In attesa della squadra del Crozier	281
Capitolo tredici – Il ritorno del sole	313
Capitolo quattordici – Preparazioni: la marcia primaverile	339
Capitolo quindici – Ultime settimane a capo Evans	355
Capitolo sedici – Marcia al Sud: la tappa della barriera	379
Capitolo diciassette – Sul ghiacciaio Beardmore	417
Capitolo diciotto – La marcia sull'altopiano verso il polo	435
Capitolo diciannove – Il ritorno dal polo	465

Capitolo venti – L'ultima marcia	487
Messaggio al pubblico	515
Il ritrovamento della tenda <i>di Edward L. Atkinson</i>	519
Tabella delle distanze percorse nella marcia al Sud	523

L'ultima spedizione

Quattordici anni fa Robert Falcon Scott era un promettente ufficiale navale abile, esperto, popolare, ben considerato dai suoi superiori e profondamente impegnato nella sua nobile professione. È stata una pesante responsabilità indurlo a diventare un esploratore, ma non esisteva uomo vivente a quell'epoca che potesse meglio di lui comandare la Grande Spedizione Antartica. L'impresa era nuova e non aveva precedenti. Si trattava di esplorare via terra lo sconosciuto continente antartico. Il capitano Scott affrontò il problema con entusiasmo associato a prudenza e buon senso. Bisognava documentarsi dettagliatamente sulla storia dei viaggi nell'Artico paragonandola alla conoscenza delle diverse condizioni caratteristiche delle regioni antartiche. Scott iniziò e condusse i primi viaggi in slitta in quelle regioni e realizzò importanti scoperte.

Nella più impressionante serie di marce polari accuratamente descritta, egli esplorò i dirupi della barriera e vi fece dei sondaggi, scoprì la Terra di Re Edoardo, l'isola di Ross e numerose altre isolette vulcaniche, studiò la superficie della barriera e descrisse le montagne Vittoria, una catena montuosa di grande altezza e lunga molte miglia fino a quel momento avvistata solo a grande distanza dal mare; soprattutto identificò l'enorme cappa di ghiaccio sulla quale si localizza il polo Sud. I risultati ottenuti nel corso di un lavoro faticoso e competente dalla piccola ma efficiente squadra scientifica della

Questa edizione si fonda sulla versione integrale del diario di Robert Falcon Scott, ripristinando, fra parentesi quadre, i passi espunti a partire dalla prima edizione inglese del 1913. Eccetto dove diversamente indicato, le note sono tratte da quest'ultima edizione.

sua spedizione sono stati pubblicati in dodici grandi volumi in quarto.

Questo grande esploratore non aveva alcuna intenzione di abbandonare il suo lavoro e si impegnò a completare la sua esplorazione in Antartide. Le esigenze del servizio navale lo portarono a comandare navi da guerra e a svolgere impegni riservati per l'Ammiragliato. Passarono così cinque anni prima che potesse ritornare al suo lavoro in Antartide.

La seconda spedizione di Scott, volta a obiettivi spiccatamente scientifici, intendeva completare ed estendere a tutte le branche della scienza i risultati precedentemente raggiunti. Egli aveva l'ambizione di avere a bordo la spedizione più ricca di uomini e mezzi che, partendo dalle nostre coste, sapesse affrontare i problemi scientifici inerenti alle regioni polari. Qui il suo successo fu completo. Aveva con sé la più ricca delle squadre polari formata da geologi, da esperti di geofisica, biologia, fisica e da topografi. Gli obiettivi del capitano Scott erano strettamente scientifici e includevano il completamento e lo sviluppo delle osservazioni precedenti. Prima d'ora non erano mai state condotte indagini meteorologiche, misurazioni magnetiche e osservazioni sulle maree nelle medesime località durante cinque anni. Dei piani del capitano Scott faceva parte anche la conquista del polo Sud con una lunga e difficile marcia, ma anche in questo caso lo scopo principale rimaneva quello di raccogliere dati scientifici lungo l'avanzata con la speranza di trovare dei fossili che gettassero una luce sull'antica storia della grande catena montagnosa che egli aveva fatto conoscere alla scienza.

Lo scopo principale di questo grand'uomo, che ha il diritto di essere collocato fra i *Dii Maiores* polari, era il progresso delle nostre conoscenze. Sotto ogni punto di vista Scott è stato l'uomo di spicco dei nostri tempi e la maggior parte dei lettori del suo diario rimarranno profondamente colpiti dalla bellezza del suo carattere. I tratti più notevoli che lo caratterizzavano in vita rimasero tali nelle ore della morte. Nella storia ci sono pochi eventi che possano paragonarsi alla grandezza e all'emozione che induce la scena finale che si svolge nel selvaggio silenzio della neve. Il grande capo, circondato dai corpi dei suoi affezionati compagni, scrive e scrive fino al momento in

cui la matita gli cade dalle dita morenti. Non esprime dispiacere per sé stesso ma solo il desiderio di dar conforto e consolazione alla tristezza degli altri. Le sue ultime parole furono scritte per liberare chi lo aveva indotto a dedicarsi all'esplorazione antartica.

“Se non posso scrivere a Sir Clements, ditegli che ho pensato molto a lui e non mi sono mai rammaricato che mi abbia messo al comando della *Discovery*”.¹

Clements R. Markham
(settembre 1913)

¹ Dall'ultima lettera di Scott alla moglie Kathleen [*n.d.t.*].

British Antarctic Expedition, 1910

SQUADRE DI TERRA

Ufficiali

Robert Falcon Scott	<i>capitano, C.V.O., R.N.</i>
Edward R.G.R. Evans	<i>luogotenente, R.N.</i>
Victor L.A. Campbell	<i>luogotenente, R.N.</i>
Henry R. Bowers	<i>luogotenente, R.N.</i>
Lawrence E.G. Oates	<i>capitano, 6° Dragoni Inniskilling</i>
G. Murray Levick	<i>medico, R.N.</i>
Edward L. Atkinson	<i>medico, R.N., parassitologo</i>

Squadra scientifica

Edward Adrian Wilson	<i>M.A., M.B., capo della squadra scientifica, zoologo</i>
George C. Simpson	<i>D.Sc., meteorologo</i>
T. Griffith Taylor	<i>B.A., B.Sc., B.E., geologo</i>
Edward W. Nelson	<i>biologo</i>
Frank Debenham	<i>B.A., B.Sc., geologo</i>
Charles S. Wright	<i>B.A., fisico</i>
Raymond E. Priestley	<i>geologo</i>
Herbert G. Ponting	<i>F.R.G.S., fotografo</i>
Cecil H. Meares	<i>soprintendente alle mute</i>
Bernard C. Day	<i>ingegnere meccanico</i>
Apsley Cherry-Garrard	<i>B.A., assistente zoologo</i>

Tryggve Gran *sottotenente, Regia Marina norvegese, esperto sciatore*

Uomini

W. Lashly *capo fuochista*
 W.W. Archer *dispensiere capo*
 Thomas Clissold *cuoco, già R.N.*
 Edgar Evans *sottufficiale, R.N.*
 Robert Forde *sottufficiale, R.N.*
 Thomas Crean *sottufficiale, R.N.*
 Thomas S. Williamson *sottufficiale, R.N.*
 Patrick Keohane *sottufficiale, R.N.*
 George P. Abbott *sottufficiale, R.N.*
 Frank V. Browning *sottufficiale 2^a classe, R.N.*
 Harry Dickason *marinaio scelto, R.N.*
 F.J. Hooper *dispensiere, già R.N.*
 Anton Omelchenko *stalliere*
 Demetri Gerof *guidatore di mute*

Robert Oliphant *marinaio scelto*
 Thomas F. McLeon *marinaio scelto*
 Mortimer McCarthy *marinaio scelto*
 William Knowles *marinaio scelto*
 Charles Williams *marinaio scelto*
 James Skelton *marinaio scelto*
 William McDonald *marinaio scelto*
 James Paton *marinaio scelto*
 Robert Brissenden *fuochista capo, R.N.*
 Edward A. McKenzie *fuochista capo, R.N.*
 William Burton *fuochista capo, R.N.*
 Bernard J. Stone *fuochista capo, R.N.*
 Angus McDonald *macchinista*
 Thomas McGillon *macchinista*
 Charles Lammas *macchinista*
 W.H. Neale *dispensiere*

EQUIPAGGIO DELLA NAVE

Harry L.L. Pennell *luogotenente, R.N.*
 Henry E. de P. Rennick *luogotenente, R.N.*
 Wilfred M. Bruce *luogotenente, R.N.R.*
 Francis R.H. Drake *cassiere in ritiro R.N., segretario e meteorologo a bordo*
 Dennis G. Lillie *biologo a bordo*
 James R. Denniston *sorvegliante dei muli a bordo*
 Alfred B. Cheetham *nostromo, R.N.R.*
 William Williams *capo macchinista, R.N.*
 William A. Horton *macchinista 3^a classe, R.N.*
 Francis E.C. Davies *primo carpentiere, R.N.*
 Frederick Parsons *sottufficiale, R.N.*
 William L. Heald *sottufficiale, R.N.*
 Arthur S. Bailey *sottufficiale 2^a classe, R.N.*
 Albert Balson *marinaio capo, R.N.*
 Joseph Leese *marinaio scelto, R.N.*
 John Hugh Mather *sottufficiale, R.N.V.R.*

Preparativi finali in Nuova Zelanda

Le prime tre settimane di novembre sono passate con tale rapidità da farmi dimenticare il diario, che ricostruisco ora affidandomi alla memoria.

Le date non sono importanti: per tutto questo periodo, ufficiali e marinai sono stati impegnati senza pause.

All'arrivo la nave è stata liberata di tutto il carico che comprendeva anche le capanne, le slitte ecc. Bowers elencava le varie merci, le esaminava, ne faceva un nuovo elenco, le ridistribuireva, ha riaperto numerose casse e ne ha distribuito il contenuto in un unico fondo, risparmiando in questo modo molto spazio. Nel frattempo Miller si dedicò alla ricerca di una falla localizzandola a poppa. Trovammo una fenditura nella ruota di poppa e un foro troppo largo rispetto al lungo bullone di poppa che lo attraversava. Come mi aspettavo, Miller fece una riparazione eccellente e, una volta rimessa in acqua la nave, l'infiltrazione d'acqua risultò estremamente ridotta e molto inferiore a quella che ci si può aspettare da una vecchia nave di legno.

Il flusso d'acqua, prima visibile e udibile all'interno della poppa, era cessato e l'infiltrazione poteva essere controllata con le pompe a mano in due interventi giornalieri di quindici-venti

minuti. Precedentemente, nelle condizioni di pieno carico attuali, sarebbero stati necessari interventi giornalieri di tre-quattro ore.

Prima che la nave lasciasse la darsena, Bowers e Wyatt erano al lavoro nel deposito: con una squadra di stivatori esaminavano ed elencavano di nuovo le merci destinate allo sbarco. Tutto sembra essere stato realizzato senza difficoltà. Sono stati raccolti tutti i doni ricevuti e gli acquisti fatti in Nuova Zelanda: burro, formaggio, pancetta, prosciutto, carne in scatola, lingua.

Nel frattempo sono state montate le capanne sull'ampio terreno che circonda il porto. Tutto è stato verificato, selezionato e marcato per evitare difficoltà una volta arrivati al Sud. Questo lavoro è stato eseguito da Davies, il nostro eccellente carpentiere, insieme a Forde, Abbott e Keohane. È stata anche innalzata la grande tenda verde dopo aver approntato i necessari pali di sostegno.

Una volta uscita dalla darsena, la nave offriva un quadro di piena attività. Gli ufficiali e i marinai, insieme a una squadra di stivatori, sistemavano il carico. Gli uomini di Miller costruivano le stalle dei cavalli, calafatavano i ponti e fissavano i carichi con bulloni e puntelli. Gli addetti alle macchine, insieme agli uomini di Anderson, operavano sui motori; gli scienziati sistemavano i loro laboratori; il cuoco riforniva la dispensa e così via: non c'era luogo che non fosse occupato da una squadra di uomini al lavoro.

Abbiamo provveduto a sistemare il carico nel modo seguente. La stiva principale contiene le provviste e una parte delle capanne; al disopra il ponte è stipato senza spazi vuoti dal restante legname delle capanne, dalle slitte, dai materiali di marcia e dai più grandi strumenti destinati all'uso degli scienziati. Tutto questo invade lo spazio destinato agli uomini, ma è stato deciso da loro stessi. Grazie a Evans hanno stabilito di non prendere in considerazione il problema: sono pronti a sistemarsi in qualsiasi modo: grazie alla loro buona volontà pochi piedi cubi² sono loro sufficienti.

Lo spazio destinato agli uomini si estende dal boccaporto anteriore alla ruota del ponte principale.

² Unità di volume del sistema britannico che equivale a 0,028 metri cubi [n.d.t.].

Sotto il castello di prua ci sono le stalle per quindici pony, che ne occupano l'intero volume; nell'irregolare e ristretto spazio che lo fronteggia è stipato il foraggio secco. Subito dietro il castello di prua si trova il secondo piccolo boccaporto, l'unica entrata alla mensa sottocoperta dei marinai in caso di tempo cattivo. Viene poi l'albero di trinchetto e, fra questo e il boccaporto, la cucina e l'argano; sulla sinistra del boccaporto anteriore ci sono le stalle per quattro pony, una solida struttura in legno.

Dietro il boccaporto di prua si trova la ghiacciaia. Siamo riusciti a stivarvi 3 tonnellate di ghiaccio, 160 carcasse di montoni e 3 di bue, e ancora alcune casse di dolciumi e di rognoni. Le carcasse, sistemate in file separate da tavole di legno, sono un esempio di perfetto immagazzinamento e mi auguro che questo ci assicurerà carne fresca per tutto l'inverno.

Sui due lati del boccaporto principale e in prossimità della ghiacciaia si trovano due delle tre slitte a motore; la terza è sistemata nello spazio libero di poppa precedentemente occupato da un argano.

Lo spazio di fronte a questo è occupato da una catasta di latte di benzina; un'altra catasta sormontata da balle di foraggio si trova fra il boccaporto principale e l'albero maestro, mentre sui due passaggi laterali sono allineati recipienti di petrolio, di benzina e di alcol.

Siamo riusciti a imbarcare 405 tonnellate di carbone nei carbonili e nella stiva principale e poco più di altre 30 tonnellate sul ponte superiore. I sacchi di carbone, insieme alle merci già menzionate, formano sul ponte un carico imponente e pre-occupante, ma abbiamo fatto del nostro meglio per fissare e bloccare ogni cosa. La confusione del ponte è completata da 33 cani incatenati a ganci e bulloni della ghiacciaia e al boccaporto principale fra le slitte a motore. Con tutto questo carico a bordo la nave emerge dall'acqua ancora per tre pollici³ sopra la linea di carico principale fra le slitte a motore. I serbatoi contengono foraggio compresso; uno solo è riempito con 12 tonnellate di acqua, sufficienti, lo speriamo, a portarci fino ai ghiacci.

³ Un pollice equivale a 2,54 centimetri [n.d.t.].

Foraggi. In un primo momento avevo ordinato a Melbourne 30 tonnellate di avena compressa. Oates ci ha convinti che questa quantità era insufficiente: così il foraggio per i pony è stato aumentato a 45 tonnellate, oltre a 3 o 4 per l'impiego immediato. Questo supplemento consiste in 5 tonnellate di avena, 5 o 6 tonnellate di pani di grasso, 4 o 5 tonnellate di crusca e una certa quantità di avena compressa. Non abbiamo aggiunto grano.

Siamo riusciti a caricare tutti i biscotti per i cani, circa 5 tonnellate; Meares è contrario a nutrirli con carne di foca, ma io penso che dovremo farlo durante l'inverno.

Siamo stati ospiti dei Kinsey nella loro casa 'Te Han' a Clifton, sulla cima degli scogli che si alzano a 400 piedi sopra il mare.⁴ Dalla casa si gode la vista della pianura di Christchurch e della baia settentrionale che la limita; poco al disotto si trova il bordo del porto e l'estuario tortuoso di due piccoli fiumi, l'Avon e il Waimakariri. Al di là della pianura si innalzano i profili mutevoli delle montagne e, se il tempo è bello, si intravedono, oltre il tratto settentrionale del mare, le cime innevate delle Kaikoura. Si tratta di una scena incantevole. Guardato da un angolo ombreggiato del giardino, il quadro dei fiori rossi e gialli esposti al sole crea un'impressione indimenticabile. Di notte dormivamo in questo giardino; di giorno stavo nel mio ufficio a Christchurch e talora me ne andavo sulla nave o all'isola tornando poi per terra a Port Hills. Di questo periodo mi ricordo con piacere, malgrado le interruzioni legate agli scambi di idee con Kinsey. Egli ha dedicato molta attenzione alla spedizione [a mio giudizio in modo del tutto disinteressato] e come esperto uomo d'affari mi è stato di grande aiuto. Kinsey opererà come mio agente a Christchurch durante la mia assenza: gli ho lasciata una procura e penso di averlo messo al corrente di tutte le questioni. [È una brava persona malgrado la sua personalità invadente e il suo modo di fare un po' spaccone]. La sua cortesia è stata superiore a qualsiasi elogio.

⁴ Un piede equivale a 30,48 centimetri [n.d.t.].

In viaggio



L'equipaggio della Terra Nova (foto H. Ponting).

Sabato 26 novembre. [Il marinaio Evans ubriaco ha disonorato la nave. Lasciato a terra l'ho poi incontrato al British Hotel e gli ho parlato duramente]. Abbiamo dato il segnale di partenza alle 15, e a tre minuti da allora la *Terra Nova* ha lasciato gli ormeggi. Assisteva alla partenza una grande folla. Insieme a K.⁵ ho partecipato a un pranzo sulla *Ruapehu*, una nave della Compagnia della Nuova Zelanda. Il signor Kinsey, Ainsley, Arthur e George Rhodes, Sir George Clifford, K. e io siamo poi passati sulla nave in partenza, ma ne siamo discesi dopo aver superato la *Cambrian*, l'unica nave presente, e siamo tornati a terra con il rimorchiatore del porto; due altri rimorchiatori seguivano la nave in mezzo a innumerevoli piccoli battelli. Ponting era impegnato con la macchina da presa cinematografica. Siamo saliti sulle colline a Sumner. La *Terra Nova* ci appariva come un minuscolo punto a sud est.

⁵ Scott cita qui con la sola iniziale la moglie Kathleen [n.d.t.].

Lunedì 28 novembre. [Il marinaio Evans si è riunito a noi]. Abbiamo preso l'espresso delle 8 per Port Chalmers, accomiatandoci da Kinsey. Wilson ci ha accompagnato mentre Rhodes ci ha raggiunto a Timaru. Un telegramma ci annunciava che la *Terra Nova* era giunta nella notte di domenica. Siamo arrivati a Port Chalmers alle 16.30. Tutto è in ordine [a eccezione del luogotenente Evans, agitato da un vago e feroce risentimento probabilmente contro il marinaio Evans per ragioni ovvie. L'ho calmato. Cena e a riposo per la notte].

Martedì 29 novembre. Ho incontrato in città Fenwick del *Central News*. Ho ringraziato Glendenning che ci ha donato 130 maglie di lana. Incontro in municipio con il sindaco. A bordo tutto è in ordine [Evans si comporta come se nulla fosse avvenuto].

Abbiamo lasciato il molo alle 14.30, alla luce splendente del sole – un'incantevole spettacolo. Ci seguivano battelli ancor più numerosi che a Lyttelton. La signora Wilson, la signora Evans e K. ci hanno lasciato con un rimorchiatore del porto. Altri battelli ci hanno seguito ancora insieme alla cannoniera della Volunteer Reserve. Pennell ha fatto virare la nave per regolare la bussola; poi in rotta.

Sera. Terra in vista con il faro di capo Saunders che lampeggia.

Mercoledì 30 novembre. A mezzogiorno 110 miglia.⁶ Per tutta la giornata brezza leggera da nord che rinfresca verso sera girando a nord ovest. Sole sfolgorante. La nave beccheggia per le onde da sud ovest. Tutti stanno bene salvo uno o due che soffrono il mal di mare. Siamo in alto mare e avanziamo facilmente e senza scosse nell'acqua, ma bruciamo carbone – 8 tonnellate in 24 ore misurate alle 20.

Giovedì 1 dicembre. In generale il mese inizia bene. Nella notte il vento si è rinforzato: abbiamo viaggiato fra gli 8 e i 9 nodi fino ai 9,5. Vento teso da nord ovest con mare in movimento di cui molti soffrono a bordo.

⁶ Salvo alcune eccezioni debitamente annotate, tutte le misure in miglia vanno intese come miglia nautiche (un miglio nautico = 1,852 metri) [n.d.t.].

In queste condizioni la nave assume un aspetto bizzarro e non del tutto piacevole.

Gli spazi sottocoperta sono totalmente occupati fino al massimo consentito dal buon senso; sul ponte quindici pony sono addossati gli uni agli altri sotto il castello di prua, sette da un lato e otto dall'altro con le teste accostate e lo stalliere fra gli uni e gli altri: tutti oscillano ininterrottamente per il continuo rullio della nave.



Oates con i pony sul ponte della Terra Nova (foto H. Ponting).

Guardando da un foro della paratia si vede una fila di teste con occhi tristi e pazienti che si innalzano tutte insieme a tribordo, mentre quelle a babordo si abbassano. Poi si innalzano quelle a babordo e si abbassano quelle a tribordo. Probabilmente per queste povere bestie è un tormento resistere a questa situazione giorno dopo giorno per diverse settimane; benché continuino a mangiare normalmente, è certo che questa situazione anomala finirà per riflettersi sul loro peso e sul loro comportamento. Tuttavia è difficile giudicare il loro malessere in base a criteri umani. Ci sono cavalli che non si coricano mai e tutti i cavalli possono dormire in piedi. Ogni zampa possiede un legamento che sostiene il peso del corpo senza provocare fatica. Così anche i nostri poveri animali possono riposare e dormire malgrado i violenti movimenti della nave.