

COMITATO FINANZIATORE

- 1) TORRUSIO On. Comm. Ernesto via A. Saffi, 24
Vice Podestà
- 2) MUSSOLINI Gr. Uff. Arnaldo " ~~via~~ *Passera 4*
Dirett. Giorn. "Il Popolo d'Italia"
- 3) TORPLITZ Gr. Uff. Giuseppe via Boccaccio, 47
Amministr. Deleg. Banca Commerciale Italiana
Geo. Venezia, 75
- 4) ORSI Gr. Uff. Carlo " " Credito Italiano
via Petrarca, 26
- 5) SOLZA Comm. Mario " " Banca Nazionale di Credito
via Romagnosi, 3
Consigl. " Presidente Banca Unione
- 7) DONZELLI Gr. Uff. Beniamino " Senato, 14
Presidente Banca Agricola Milanese
- 8) DE CAPITANI D'ARZAGO S. E. Gr. Com. Avv. March. Giuseppe via B. Luini, 12
Presid. Cassa Risparmio Provincie Lombarde
- 9) PIRINOLI Rag. Gr. Uff. Gerolamo viale Bianca Maria, 45
Direttore Gen. Banca Popolare di Milano
- 10) PONTI Comm. Alfredo " Banco Ambrosiano via V. Monti, 7
" " " A. Manzoni, 12
- 11) GOLDMANN Cesare Presid. Soc. Italiana di Credito
- 12) VITALI Gr. Uff. Vittorio Carlo via B. Porrone, 6
Amministr. Deleg. Banco di Roma
- 13) OJETTI On. Comm. Ugo Dirett. Giorn. "Il Corriere della Sera" via Solferino, 28
" " " " via ~~Manzoni~~ *Manzoni 10*
- 14) CRESPI Comm. Aldo Proprietari Giorn. "Il Corriere della Sera" via ~~Manzoni~~ *Manzoni 10*
Comm. Mario " " " " *Manzoni 10*
- 15) BEVIONE Sen. Gr. Uff. Avv. Giuseppe via ~~Manzoni~~ *Manzoni 10*
" " " " *Manzoni 10*
- 16) BERTINI On. Antonio Stefano via Bonforte, 52
Presid. Confederaz. Gen. dell'Industria Fascista
- 17) TARGETTI Ing. Gr. Uff. Raimondo piazza Castello, 2
- 18) NYLIUS Gr. Uff. Giorgio via Montebello, 32
- 19) MAZZOTTI BIANCINELLI Dott. Gr. Uff. Lodovico piazza Castello, 24
- 20) PEDROTTI Comm. Paolo via Verdi, 3
Consigl. Deleg. Banca Agricola Italiana
- 21) FALCK Gr. Cr. Giorgio Enrico Foro Bonaparte, 37
- 22) PORRO Avv. Gr. Uff. Eliseo via Solferino, 22
Presidente Club Alpino Italiano
- 23) BIANCHINI Gr. Cr. Avv. Giuseppe via Meravigli, 14
Presid. Confederaz. Gen. Bancaria Fascista
- 24) GRANPELLI Comm. Ezio via Rugabella, 9
Presidente Confed. Fascista dei Commercianti
- 25) ROSSI Sen. Comm. Dott. Prof. Baldo via Spiga, 1
 Rettore Magnifico R. Università di Milano
- 26) BOLCHINI Gr. Uff. Avv. Ferruccio via S. Maria Fulcorina, 17
 Rettore Università Commerciale S. Bocconi
- 27) BORBETTI Gr. Uff. Rag. Senatore via Rovani, 2

./.

- 28) PIRELLI S. E. Comm. Dott. Alberto via Carlini, 4
- 29) BONACOSSA Ing. Conte Alberto " Boccaccio, 47
4. Montebello
- 30) GEMPI Cav. Ettore via B. Zenale, 5
Presid. Sindac. Agenti di Cambio
Cso. Duomo, 43
436, 30
- 31) TARLARINI Gr. Uff. Ing. Carlo via B. Zenale, 5
Commiss. Strord. Camera Commercio
e Pres. Rotary Club
- 32) CONTI Sen. Gr. Cr. Ing. Ettore Cso. Magenta, 65
" " 84
- 33) MOTTA On. Gr. Uff. Ing. Giacinto " " 84
- 34) FURICELLI Gr. Uff. Ing. Piero via Donizetti, 57
- 35) DE MARCHI Comm. Avv. Marco via Borgonuovo, 23
- 36) GIAMPAOLI Comm. Mario " Colonneta, 2
Segretario Federale P.N.F.
- 37) BOGHETTI Comm. Prof. Rag. Giovanni " ~~Manzoni~~ *Manzoni 10*
Presidente Touring Club
- 38) MORGAGNI Gr. Uff. Manlio " Scarlatti, 27
Vice Podestà
- 39) CAPODIVACCA Comm. Giovanni " S. Fellico, 8
Direttore Giorn. "Secolo Sera"
- 40) CAJUMI Dott. Enrico " ~~Manzoni~~ *Manzoni 10*
" " " " *Manzoni 10*
- 41) BERSELLINI Comm. Achille " " " " *Manzoni 10*
Direttore " " " " *Manzoni 10*
- 42) NOTARI Comm. Umberto " " " " *Manzoni 10*
" " " " *Manzoni 10*
- 43) CERETTI Ing. Gr. Uff. Giulio via Boccaccio, 43
- 44) GRASSI Avv. Cav. Luigi " V. Monti, 8
Vice Presid. C.A.I. Sez. Milano
- 45) TEDESCHI Comm. Rag. Mario " G. Modena, 5

1a

1b

Figura 1a-b CAMI, Archivio generale, Carteggio, 1935, fasc. 134, cartella 12. Elenco dei membri del Comitato finanziatore della spedizione, s.d., ff. 1-2

Dal pack al Museo

Studiare la spedizione polare del 1928 attraverso gli oggetti

Marco Iezzi

Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci

Giovanni Pietrangeli

Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci

1 La spedizione e la sua organizzazione

Il Polo nord è sempre stato considerato, nella storia delle esplorazioni geografiche, una meta mitica e quasi irraggiungibile. Già nel 1899 il duca degli Abruzzi a bordo della goletta *Stella Polare* (il cui dritto di prua è esposto nel padiglione Aeronavale del Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci di Milano) cercò di raggiungere il Polo nord arrivando alla latitudine record per l'epoca di 86°34' Nord. Molti sono stati i successivi tentativi di avvicinamento ma solo negli anni Venti del Novecento si riuscì a raggiungerlo, per ben due volte nel giro di pochi anni, a bordo di dirigibili. Nel 1926 il norvegese Roald Amundsen sorvolò, a bordo del dirigibile *Norge* progettato e condotto da Umberto Nobile, il Mar glaciale artico e il Polo nord senza tuttavia atterrarvi. L'anno successivo lo stesso Nobile iniziò a organizzare una nuova spedizione polare, intenzionato a continuare l'esplorazione delle aree non ancora conosciute, a tracciarne le mappe e a condurre esperimenti scientifici nel campo dell'elettricità atmosferica, dell'oceanografia e del magnetismo terrestre. I primi decenni del XX secolo furono infatti gli anni in cui l'esplorazione a scopo coloniale e di conquista lasciò il passo a spedizioni con intenti più 'universalistici' di conoscenza, seppure ancora notevolmente influenzati dalla ricerca di prestigio nazionale, specie in Paesi come l'Italia, arrivati tardivamente alla conquista di un proprio spazio coloniale (Cuzzi 2022, 23). L'organizzazione della missione venne affidata dal sottosegretario

di Stato per l'Aeronautica Italo Balbo alla Reale Società Geografica Italiana; il Governo mise a disposizione gratuitamente il dirigibile N4, battezzato per l'occasione *Italia*, e l'equipaggio necessario [figg. 2a-c; 3a-d]. Questo sostegno fu tutt'altro che scontato. Sia la memorialistica che la documentazione d'archivio restituiscono un

clima piuttosto teso intorno all'organizzazione della spedizione, in particolare per la scelta di utilizzare il dirigibile come protagonista 'tecnologico' (Nobile 2002). Il 12 ottobre 1927, Italo Balbo scrisse infatti a Ernesto Belloni, podestà di Milano e sostenitore materiale del viaggio dell'*Italia*:

Durante la conversazione svoltasi su questo argomento con S.E. il Capo del Governo ho avuto l'impressione che sia desiderio vivissimo del Duce evitare in ogni modo una eccessiva pubblicità nella raccolta dei mezzi necessario per il compimento di questa impresa. Questo almeno per un primo tempo, dato che è tuttora in corso di svolgimento la sottoscrizione per l'offerta di velivoli alla R. Aeronautica e per la quale in tutta Italia si sta facendo la più diffusa propaganda. Sarà quindi assai più vantaggioso e conveniente che per il funzionamento della nuova impresa polare tu ti rivolga, almeno per ora, solo ai grandi enti bancari e industriali.¹

Il 21 luglio precedente, Belloni aveva infatti offerto, tramite una sottoscrizione privata, la cifra di 3.500.000 lire necessaria per organizzare l'impresa, secondo un sommario preventivo fatto da Umberto Nobile. Il preventivo di Nobile era così articolato: da una parte le spese per impianti e materiali, la riorganizzazione generale della base della Baia del Re, la revisione del pilone di ormeggio di Vadsö, il rifacimento della copertura dell'hangar alla Baia del Re compresa la messa in opera; per modifiche da apportare al dirigibile, strumenti scientifici, macchine fotografiche e cinematografiche, i materiali consumati nelle basi e per il loro trasporto. Dall'altro quelle per l'equipaggio e il personale coinvolto: assicurazioni; spese di viveri e indumenti per l'equipaggio; stipendi e indennità a membri estranei all'Aeronautica; indennità e spese di viaggio al personale da inviarsi alla Baia del Re, a Vadsö e in Russia (compresi alcuni viaggi preliminari da farsi in Germania, Russia e Norvegia

per prendere gli accordi necessari); premi ai membri dell'equipaggio della categoria operai e sottufficiali. Al totale di 3.300.000 lire, Nobile proponeva una ulteriore copertura di 200.000 lire per spese impreviste.² Per raccogliere la somma era stato creato un Comitato finanziatore, come da indicazione di Balbo. Il Comitato, che oltre alla spedizione Nobile avrebbe supportato anche quella al Karakorum guidata da Aimone di Savoia duca di Spoleto, era composto da 45 figure di primo piano del panorama economico, politico e culturale della città. Nell'elenco si notano nomi come Giuseppe Toeplitz, il futuro podestà Giuseppe De Capitani d'Arzago, Ugo Ojetti, Carlo Feltrinelli e Giorgio Enrico Falck (per altro produttore della struttura a traliccio dei dirigibili serie N) [figg. 1a-b]. Banca, industria, stampa: quello che doveva essere un ostacolo apposto da Roma aveva dato luogo a una importante mobilitazione di risorse da parte dell'establishment lombardo.³ Altri contributi, in

¹ ASSGI, Fondo amministrativo, b. 68, fasc. 6/A, 12 ottobre 1927.

² CAMi, Archivio generale, Carteggio, 1935, fasc. 134, cartella 13. Preventivo Nobile, s.d.

³ CAMi, Archivio generale, Carteggio, 1935, fasc. 134, cartella 12. Comitato finanziatore, s.d.

termini sia finanziari che materiali, arrivarono da singoli enti e imprese. Già in gennaio Nobile aveva segnalato al podestà un elenco di imprese che avevano fornito equipaggiamento alla spedizione del *Norge*, ricavandone una certa visibilità in termini promozionali. Tra queste la Pirelli, la Società elettrica ed elettrochimica del Caffaro (Brescia) e le Officine di Villarperosa (Torino). L'idea era quella di proporre loro una partecipazione al finanziamento.⁴ La pratica di supportare con forniture materiali questo genere di imprese era comunque ancora valida: per la spedizione del 1928 infatti abbiamo testimonianza di vari contributi in questi termini. Solo per citare alcuni esempi riportati nella documentazione

conservata dal Comune di Milano: la Ditta Lombardi lampade e lanterne diamond fornì lampade, una cucina e un ferro da stiro a benzina; la API Apparecchi a petrolio Italia due fornelli; la Casa Fratelli Luciani di Feltre 50 kg di alimento vegetale di tipo 'Bovis'; la società Italo americana Lampo offrì gratuitamente la benzina per la spedizione.⁵ L'attrezzatura per le rilevazioni scientifiche, affidate ai fisici Aldo Pontremoli e František Běhounek e al meteorologo Finn Malmgren, previste sia in volo che in una eventuale discesa sul pack, venne fornita dall'Istituto di fisica dell'Università di Milano: ce ne dà testimonianza un elenco dettagliato conservato presso la Cittadella degli Archivi del Comune di Milano [figg. 7; 8a-b].⁶

2 L'equipaggiamento della spedizione: il dirigibile *Italia*

Di elenchi di materiale - fornito, rientrato in Italia dopo il salvataggio, danneggiato o disperso - è ricca tutta la documentazione sulla spedizione. Attraverso gli oggetti è dunque possibile comprendere obiettivi, scopi e risultati della missione artica di Nobile. Nelle prossime righe, dunque, partiremo proprio dalla descrizione di alcuni dei più iconici beni materiali legati alla spedizione, per poi arrivare alla musealizzazione e conservazione di uno di essi - la Tenda rossa appunto - e al valore simbolico che questo ha assunto nel corso dei decenni. Iniziamo dal primo oggetto, il più evidente, se non altro per le dimensioni: il dirigibile semirigido N-4 battezzato *Italia* per la spedizione. La scelta di questo modello fu sostanzialmente forzata dal mancato completamento - per ragioni economiche - dell' N-5, anche questo modello semirigido, con capacità tre volte superiore a quella del

Norge (modello N-1). Il piano iniziale di Nobile era appunto quello di utilizzare l'N-5 perché, con le sue dimensioni, avrebbe consentito una capacità di trasporto di gran lunga superiore in termini di massa trasportata o di passeggeri imbarcati ma soprattutto di poter volare più a lungo senza scali (Nobile 1969, 120; Trojani 2007, 159-60). A bordo del dirigibile trovarono posto 18 persone (13 tra personale militare e civile di manovra, tre scienziati che avrebbero supportato il volo e si sarebbero poi dovuti occupare di raccogliere dati una volta arrivati sul Mar glaciale artico, due giornalisti) e il cane di Nobile, Titina. Il volo di un dirigibile, specie in ambienti così inospitali, richiedeva anche un notevole sforzo logistico. Per l'attracco alla Baia del Re, campo base della spedizione, venne utilizzato nuovamente un pilone di attracco installato nel 1926 per il *Norge*, dal quale l'equipaggio avrebbe potuto

⁴ CAMi, Archivio generale, Carteggio, 1935, fasc. 134, cartella 13, sottofasc. 17. Lettera di Umberto Nobile al podestà di Milano, 10 gennaio 1928.

⁵ CAMi, Archivio generale, Carteggio, 1935, fasc. 134, 10 gennaio 1928.

⁶ CAMi, Archivio generale, Carteggio, 1935, fasc. 134, cartella 13, sottofasc. 28. Elenco degli strumenti forniti dall'Istituto di fisica dell'Università di Milano, 28 marzo 1929.

SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA	
Protocolata il	3-10-1927
N. 2297	Clas. VI
Serie	C

2 Ottobre 1927

Anno V°

OGGETTO - ESPLORAZIONE SCIENTIFICA
ITALIANA DELLA CALOTTA ARTICA
COL DIRIGIBILE

SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA
000003
ARCHIVIO SOCIALE

Eccellenza

(Mussolini)

Per dichiarazione formale del Suo Podestà, On. Belloni, la città di Milano è pronta a finanziare una esplorazione tutta italiana della calotta artica col dirigibile, che segna un progresso sulla recente trasvolata del "Norge", e sia condotta dal generale Umberto Nobile, che ne ha presentato il progetto ed ha anche preso accordi in proposito con la Reale Società Geografica Italiana.

Non si tratta di ripetere un raid, ma di utilizzare subito l'esperienza fatta per una ricognizione geografica dell'area polare non veduta dal "Norge", quanto più larga sarà possibile, accompagnata da un'intensa raccolta di elementi scientifici, per lo studio fisico della regione e della sua atmosfera.

E' già stata assicurata al riguardo anche la disponibili-

SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA
000009
ARCHIVIO SOCIALE

lità di tutti gli impianti fissi che servirono già a facilitare la rotta del "Norge" da Roma allo Spitzberg.

S.E. l'On. Balbo, mentre per parte sua, ha già dato con entusiasmo, non soltanto la sua approvazione, ma anche il suo consenso e che sia messo a disposizione della spedizione un dirigibile del tipo "N₁" in allestimento completo e con l'equipaggio, ha dichiarato avere l'E.V. già approvato il disegno e accordato il suo alto consenso, in massima.

Nessuna spesa graverà sull'erario.

L'esperienza avendo dimostrato la necessità di anticipare di un mese sulla data del "Norge", la partenza, i pochi mesi che restano per arrivare ai primi di Marzo (il "Norge" lasciò Ciampino il 10 Aprile) sono appena sufficienti per i lavori di adattamento dell'aeronave, l'allestimento scientifico, ecc.

L'On. Belloni dichiara di attendere soltanto il placet del Duce per procurare la somma necessaria secondo i preventivi del Generale Nobile.

La Reale Società Geografica Italiana è, per sua parte, pronta. E poiché essa assumerà di fronte al mondo della scienza la responsabilità intera di questa nuova audacissima impresa aeronautica, essa attende con l'ansia di chi sa di prepararsi ad un nobile sismo cimento la parola del Duce, che le consenta di telegrafare all'On. Belloni il placet vivamente atteso. Ogni ora guadagnata sarà di vantaggio all'impresa, che senza dubbio riuscirà degna del

SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA
000010
ARCHIVIO SOCIALE

L'Italia Fascista, come è nel convincimento del suo illustre ideatore e di quanti con lui ne misurano l'importanza anche oltre il campo della scienza. Dai i limiti inesorabilmente fissi di tempo, imposti dall'inverno imminente, che taglia senz'altro le comunicazioni con lo Spitzberg, base di partenza, fino a Marzo almeno, un ritardo, anche brevissimo, potrebbe rendere impossibile l'impresa per il 1928; e un rinvio ci esporrebbe quasi certamente ad essere preceduti o dalla Germania o dalla Russia: L'Italia, che è stata la prima, col "Norge", a penetrare nell'Artide ancora ignorata non deve lasciarsi precedere da nessuno.

La Reale Società Geografica Italiana attende Eccellenza il vostro placet appunto per assicurare che l'Italia non sarà preceduta.

Con profondo ossequio

PRESIDENTE

-- 17.57

Roma 28 Ottobre 1927

Anno V°

Eccellenza,

Devo anzitutto esprimere all'E.V. la mia profonda gratitudine per la benevola accoglienza fatta alla mia lettera del 12 Luglio, relativa alla spedizione italiana per l'esplorazione aerea della calotta artica, con a capo il Generale Nobile.

L'idea di questa spedizione ha sollevato dovunque il più entusiastico consenso. - La nostra aspirazione di veder definitivamente legato il nome d'Italia alla conquista del segreto di quelle regioni per la cui esplorazione il nostro Paese già fece sacrifici notevolissimi, è stata in tutti gli ambienti scientifici confortata dal più caloroso consenso.

Espressione pratica culminante ne è la Città di Milano, la quale ha assunto verso questa Società l'impegno di provvedere alle spese occorrenti per l'organizzazione dell'impresa stessa.

Così stando le cose, e presi opportuni accordi col Edestà di Milano, questa Società, considerata la necessità di non frap-

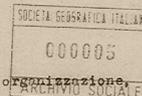
A Sua Eccellenza
Il Cav. BENITO MUSSOLINI
Capo del Governo,
Ministro per l'Aeronautica
R O M A



porre indugi all'inizio del complesso lavoro di organizzazione, è venuta nella determinazione di assumere senz'altro su di sé la responsabilità economica dell'organizzazione stessa, e di proporre in, conseguenza all'E.V. di fissare i rapporti reciproci fra il Ministero dell'Aeronautica e la Società stessa sulle basi che appresso vengono indicate, analoghe a quelle che vennero stabilite due anni or sono fra il Ministero stesso e l'Aeroclub di Norvegia. - Naturalmente si deve tener conto che questa volta l'impresa ha un carattere prettamente nazionale, essendo esclusa ogni partecipazione straniera.-

1)- Il Ministero dell'Aeronautica mette gratuitamente a disposizione della R. S. G. I. il dirigibile "N 4", per tutta la durata della spedizione, la quale prenderà il nome di "Spedizione aerea Italiana per l'esplorazione delle regioni artiche."-

2)- Il Ministero mette altresì a disposizione della R.S.G.I. per il tempo strettamente necessario tutto il personale occorrente per la navigazione e la manovra. - Di queste persone, tutte quelle che prenderanno parte al volo saranno considerate agli effetti amministrativi e legali come in missione ufficiale.- Essi riceveranno dal Ministero dell'Aeronautica tutti gli ordinari assegni ed indennità di missione.- Invece, per il personale da in-



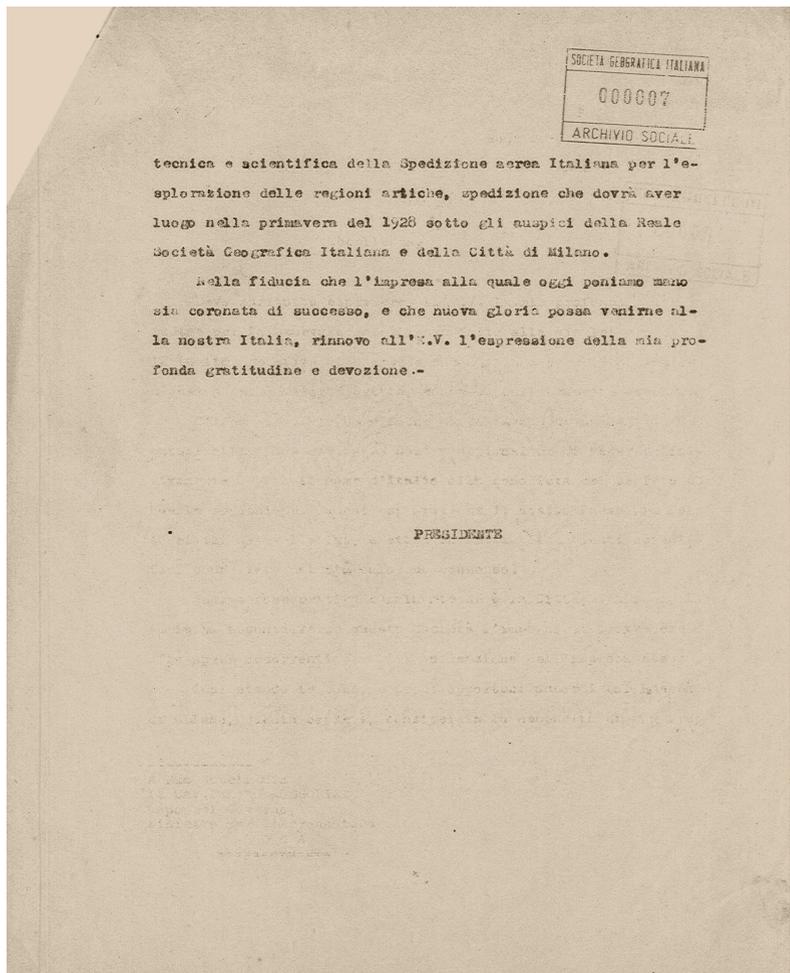
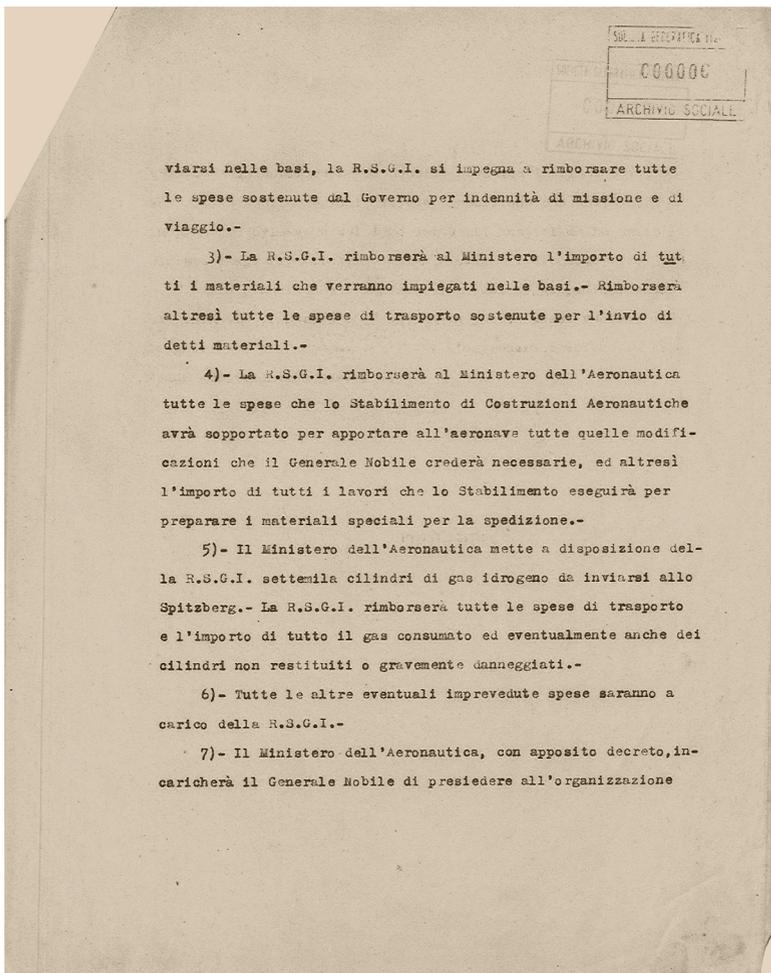


Figure 3a-d ASSGI, Fondo storico, subfondo Spedizioni polari. Esplorazione aerea polare Italia, b. 84, fasc. 3. Lettera a Benito Mussolini, 28 ottobre 1927, ff. 1-4

scendere a terra attraverso una ripida scala a pioli (Tomaselli 1998, 77). Il pilone, tuttavia, seppur utile a una sosta momentanea, esponeva comunque il dirigibile a eventuali rischi legati alla meteorologia estrema delle terre artiche. Per questo e per consentire una completa manutenzione prima dei veri e propri voli esplorativi sul Polo, sempre presso la base delle isole Svalbard già nel 1926 era stato realizzato un hangar coperto. Nonostante la complessa

organizzazione, sappiamo che le condizioni di volo furono comunque difficili e - senza entrare nel merito di eventuali errori umani nelle fasi più delicate della navigazione - ebbero comunque una qualche influenza nel tragico epilogo del terzo volo esplorativo, il 25 maggio 1928. Del dirigibile *Italia* e di sei membri dell'equipaggio rimasti a bordo in seguito all'urto sul pack, non si sono più avute notizie né è mai stata ritrovata alcuna traccia.

3 La radio Ondina

Altro oggetto che legò il proprio nome a quello della spedizione è senza dubbio la radio da campo nota come Ondina 33, grazie a cui i sopravvissuti riuscirono a trasmettere il segnale di SOS captato dal radioamatore sovietico Nicolaj Schmidt. L'apparecchio consisteva di un circuito Hartley impiegante una valvola Philips TB 04-10 e poteva coprire la gamma da 30 a 55 metri. L'alimentazione anodica, di circa 500 volt, era garantita dalla stessa batteria d'accumulatori che serviva per l'accensione. Il trasmettitore, che in funzione assorbiva complessivamente poco meno di 40 watt, era contenuto

in una cassetta delle dimensioni di 55 × 22 × 25 cm e il suo peso era di 12 kg. Giuseppe Biagi ricorda che se ne serviva come sedile all'interno della cabina radio (1929, 26). La Ondina 33 non era certo il dispositivo più complesso a disposizione dei membri della spedizione: tralasciando le polemiche che seguirono la vicenda rispetto anche ai rapporti con la stampa, ci preme sottolineare che la spedizione polare del 1928 si distinse, rispetto alle precedenti, per la rete di comunicazione all'avanguardia garantita dalle nuove tecnologie per le telecomunicazioni:

L'impostazione del problema tecnico, l'organizzazione e l'esecuzione dei servizi nell'impresa polare costituiscono senza dubbio l'esperimento più importante nelle comunicazioni fra aeromobili e basi terrestri, tanto più se si tiene conto delle condizioni in cui doveva svolgersi. (Tomaselli 1998, 42)

A bordo della nave appoggio *Città di Milano*, adeguatamente allestita per sostenere la spedizione dalla Baia del Re, vennero installati due apparecchi trasmettenti: uno per onde continue da 28 a 55 e da 600 a 2.400 metri e l'altro per onde smorzate da 600 a 1.500 metri. Per la ricezione, vennero installati dispositivi di marca Burndept,

Greebe e Telefunken per le onde tra i 10 e i 24.000 metri. Vennero anche forniti due radiogoniometri per onde tra i 450 e i 1.100 metri. Anche a bordo del dirigibile la strumentazione comprendeva trasmettenti per onde corte e lunghe, con le prime affidate alla Ondina che, ricorda lo stesso Giuseppe Biagi:

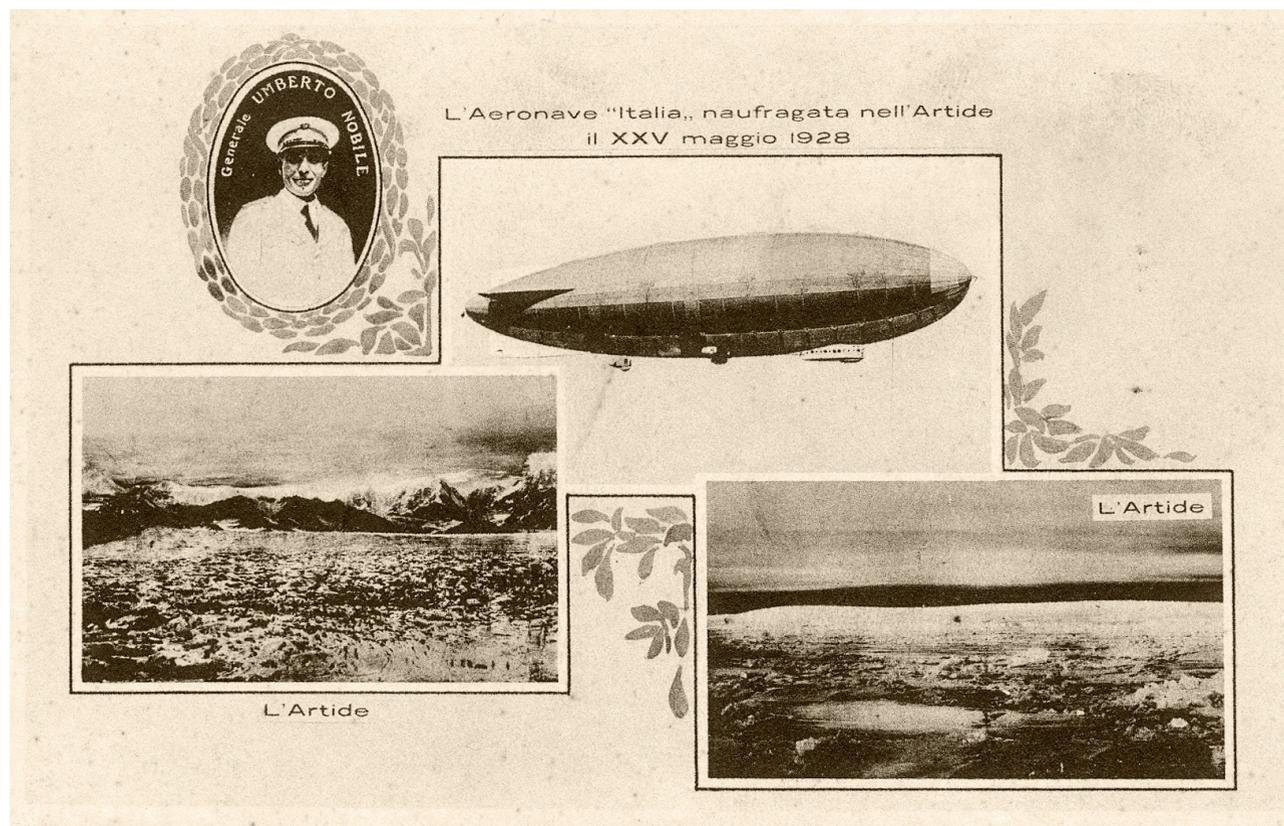


Figura 4 ASMUST, Allestimento sezioni museali, Trasporti, b. 4. Cartolina commemorativa della spedizione, 1928

ELENCO DELLE DITTE SOTTOSCRITTRICI PER LA SPEDIZIONE DI
 SOCCORSO AL GENERALE NOBILE, ASSOCIATE ALL'UNIONE INDUSTRIAL
 LE FASCISTA DELLA PROVINCIA DI MILANO

Soc. Polenghi Lombardo	L.	2.000,==	✓
Soc. It. Prodotti Schering	"	100,==	✓
Impiegati e Operai Ditta Corletto	"	133,==	✓
Impresa Sommaruga	"	40,==	✓
Impresa Ing. Oniga Farra	"	1.000,==	✓
"GIVIERME" impiegati e operai	"	118,==	✓
Joseph Chrétien	"	20,==	✓
Calzaturificio "La Ducale"	"	80,==	✓
Ditta Boni (impiegati e operai)	"	50,==	✓
Manifattura It. Biancheria	"	200,==	✓
id. id;	"	300,==	✓
De Vecchi e Peroni	"	50,==	✓
Impr. Costr. Edili Della Torre Cabrini e Farina	"	41,==	✓
Ditta Koheker e Scheaefer	"	24,==	✓
Società "La Pace"	"	84,==	✓
Ditta Farini Vannoni & C.	"	124,==	✓
Soc. Costruzioni e Fondazioni	"	85,== (35)	✓
Febb. Rinn. Amido, Glucosio e Destrina	"	105,==	✓
Comp. Brasileira de Seguros Geraes	"	16,==	✓
Febb. It. di Medicazione	"	77,==	✓
Direz. Impiegati e Maestranze S. Fonderie	"	462,==	✓
Impresa Costruz. Carlo Ruschetta	"	58,==	✓

./.

5a

. 2 .

S.A. Carlo Gattinoni e operai e Impiegati	L.	19,==	✓
Ditta Salvatore Messari	"	11,==	✓
S.A. Ettore Castiglioni (impiegati e operai)	"	160,==	✓
Moneta Giuseppe	"	76,==	✓
Soc. An. Edile Milanese	"	728,==	✓
Industria Derivati dal Catrame e Prod. Chimici	"	17,==	✓
Soc. Col. del Caffé	"	60,==	✓
S.A. Industria Chimica Morel e C.	"	25,==	✓
L. Beolet	"	20,==	✓
S.A. G.G. Piazza	"	10,==	✓
" " dirigenti, impiegati e maestranza	"	73,==	✓
Impres. Giuseppe Zucchi e dipendenti	"	50,==	✓
Chimica Lombarda E.E. Bianchi	"	506,==	✓
Impr. Costruz. Edili Teobaldo Castiglioni	"	75,==	✓
S.A. Trevisan	"	40,==	✓
Cap. Alberto Bottinelli	"	60,==	✓
Cap. Ghezzi Umberto	"	27,==	✓
Dipendenti ditta Hohenstein & Koppel	"	110,90	✓
Ing. Giuseppe Ramazzotti	"	92,==	✓
Impiegati Soc. It. Prodotti Chimici Industriali	"	29,==	✓
Pravettoni Pietro e operai	"	190,==	✓
Cap. Mario Zambrini (impiegati e operai)	"	21,==	✓
Impresa Rocco Pecuzzi & C. (impiegati e operai)	"	620,==	✓
Comp. An. Assicurazioni di Torino e impiegati	"	40,==	✓
Lenificio di Gussano	"	175,==	✓
Fratelli Schmidt	"	50,==	✓
Laboratorio Chimico Farmaceutico e impiegati operai	"	50,==	✓

./.

5b

Ditta F.E.D.E. (impiegati e operai)	L.	114,== ✓
Ditta Saita (operai)	"	200,== ✓
Sormani Ercole (operai e dirigenti)	"	35,== ✓
Tipografia Capriolo e Massimino	"	70,== ✓
Ditta Severino Cei	"	20,== ✓
Ditta Angelo Rizzoli	"	500,== ✓
S.A. Macchine Frigorifere Frelldich	"	58,== ✓
S.A. Bertarelli	"	722,== ✓
Ditta Fungaro & C. (impiegati e operai)	"	50,== ✓
Ditta Ing. Giovanni Franchini (dirigenti e operai)	"	37,== ✓
Ditta Ing. Giovanni Strafurini (impiegati e operai)	"	39,== ✓
Ditta Maddé e Meloni = e operai	"	90,== ✓
S.A. Bergomi (personale)	"	300,== ✓
Ditta Costruzioni Ottiche Ing. Marcucci (impiegati e operai)	"	31,== ✓
Ditta Gisberto Vallaguzza e dirigenti, impiegati e operai	"	186,== ✓
Ditta S.I.M.T. (impiegati e operai)	"	394,10 ✓
Marazzi & Re (impiegati e operai)	"	33,== ✓
Ditta I.N.A.P.A. (dirigenti, impiegati e operai)"	"	50,== ✓
Fernando Cigada (impiegati e operai)	"	30,== ✓
Fennati Angelo e Figlio	"	20,== ✓
Ditta Fratelli Treves (impiegati e operai)	"	226,== ✓
Ditta Covi & Bertoli	"	60,== ✓
Ditta Sorelle Busca (impiegati e operai)	"	50,== ✓
Ditta Piffaretti e Operai	"	25,== ✓
Cotonificio A. Cedrana & C. (dirigenti, impiegati e operai)	"	1.000,== ✓
Feliva, Moscheri & C.	"	45,== ✓
G. Bozzetti & C.	"	250,== ✓
Cotonificio di Valle Susa (filiale di Milano)	"	100,== ✓

./.

Ditta "Alla città di Mosca"	L.	73,== ✓
Trani Umberto e Giacometti	"	23,== ✓
Ditta Vedova Molteni	"	25,== ✓
Antonio Boschetti	"	8,== ✓
"La Paterna"	"	135,== ✓
Soc. Emilizia "Centro Milano"	"	22,== ✓
Compagnia Continentale	"	178,== ✓
Ditta F.lli. Spaggiari	"	39,== ✓
Industria Vernici Italiane	"	124,== ✓
Migliavacca e Penati	"	62,== ✓
Soc. Ap. Pietro Annoni	"	54,== ✓
A. Novaresi e Figli	"	50,== ✓
Ferdinando Balainelli	"	28,== ✓
Soc. "La Filotecnica"	"	383,== ✓
Ditta Bonomi Federico	"	21,== ✓
Comm. Giuseppe Gelmini	"	1.500,== ✓
Operai e Impiegati Manifattura Gelmini	"	1.000,== ✓
S.A.I.M.E.	"	77,== ✓
F.lli. Levor	"	100,== ✓
M. Castoldi & Co.	"	50,== ✓
Soc. Gio. Hensemberger	"	1.000,== ✓
Ortolani & Bobba	"	18,== ✓
Fabbrica Isolatori Livorno	"	27,== ✓
Luigi Agnelli	"	20,== ✓
E. Poinghi & C?	"	108,== ✓
Ditta E. Cipelletti	"	20,== ✓
Industria Bottoni Ambrogio Binda (impiegati e maestranza)	"	200,== ✓
Soc. Arti Decorative G. Marchetti & C.	"	50,== ✓

./.

Figure 5a-f CAMI, fasc. 142/1928. Elenco delle ditte sottoscrittrici per la spedizione di soccorso al generale Nobile, associate all'Unione industriale fascista della provincia di Milano, s.d., ff. 1-6

Impiegati ditta Marchetti & C?	L.	38,== ✓
Centenari e Zinelli (impiegati e maestranza)	"	981,== ✓
Centenari e Zinelli S.A.	"	100,== ✓
Ditta Polazzi e Gazzaniga (con operai)	"	25,== ✓
Camillo Conti (con operai)	"	66,== ✓
Operai ditta Mauri	"	60,== ✓
Ditta Guido Regazzi	"	13,== ✓
Soc. An. Costruzioni (con impiegati)	"	64,== ✓
Dipendenti Lips Vago	"	120,== ✓
Casa del Teatro Chiappa & C.	"	65,== ✓
Lanificio Rossi	"	20,== ✓
Salina Luigi Costruzioni in ferro (con operai)	"	74,== ✓
Ing. Dell'Acqua e De Martini	"	24,== ✓
Ratti e C. impiegati e operai	"	53,== ✓
Berlitz School (personale)	"	62,== ✓
Ditta De Micheli & C. (dirigenti, impiegati e operai)	"	48,== ✓
S.A. Cavacini & Mesini	"	100,== ✓
Soc. An. Formi e Impianti Industriali (amm. Milano)	"	64,== ✓
Dirigenti e Impiegati S.An. Gaslini (sede)	"	33,== ✓
Sind. Italia Sett. e impiegati	"	45,== ✓
Soc. Editrice Cinegetica	"	25,== ✓
Ditta Pathé Frères	"	97,== ✓
Soc. An. Bosch (impiegati e Operai)	"	85,== ✓
Soc. An. "Sirio"	"	200,== ✓
Personale stabilimenti bagni "Tre Re"	"	21,== ✓
Miletti Attilio	"	64,== ✓
Lavazza Giuseppe	"	70,== ✓
Giacomessi Enrico	"	44,== ✓
Soc. It. Enrico Bertrams	"	59,== ✓

Fabbrica Orologi "Kienzle"	L.	75,== ✓
F.lli. Verga	"	100,== ✓
Ditta Domenico Bianchi	"	9,== ✓
Ditta Freggi e Centemeri	"	54,== ✓
Soc. An. Carlo Pietra	"	35,== ✓
Impresa G. Pagani	"	13,== ✓
Soc. It. Prodotti Alcool	"	37,== ✓
Brivio, Rada & C.	"	39,== ✓
Impresa Turilli	"	44,== ✓
Ditta Rigoli & Paschini	"	50,== ✓
Gavazzi Angelo e Figli	"	50,== ✓
Agenzia Generale It. Farmaceutici	"	144,== ✓
Siciliano Vincenzo	"	13,== ✓
Pietro Perego	"	35,== ✓
Compagnia Lavori	"	14,== ✓
Angelo Ferreri	"	15,== ✓

L. 22.019. - ✓



Il Controllo di Cassa

Muzio

per conto suo faceva miracoli, e quando l'onda superiore s'affievoliva e non si faceva più sentire, allora entrava in azione la 33 e tutto si svolgeva regolarmente. Ho potuto comunicare con la 33 direttamente con la stazione romana di San Paolo stando sulla Nuova Zemlia, a una distanza di circa 7000 chilometri. (1929, 21-2)

L'utilizzo di sistemi a onde corte e onde lunghe in parallelo era un problema all'epoca oggetto di sperimentazioni: nell'agosto 1928, a poche settimane dal salvataggio dei superstiti dell'*Italia*, vennero effettuati nuovi tentativi a bordo di uno Zeppelin, con risultati insoddisfacenti (Sicolo 2017, 100). Tuttavia, erano anche gli anni in cui il modello di organizzazione delle comunicazioni che si era andato affermando era quello coloniale, che privilegiava le onde corte per i collegamenti tra territori distanti: un sistema che in

Italia aveva come baricentro la stazione di Roma San Paolo, che infatti rivestirà un ruolo chiave anche nelle comunicazioni con l'Artico durante le ricerche dell'equipaggio. (Biagi 1929, 22; Sicolo 2017, 101; 2018, 76-92). La radio è oggi conservata presso il Museo tecnico navale di La Spezia, dove arrivò subito dopo la spedizione, considerata cimelio dall'alto valore simbolico, così come la Tenda rossa. Nel novembre 1928 il podestà De Capitani d'Arzago scriveva al sottosegretario alla Marina, Giuseppe Sirianni:

Mi permetto di rivolgere questa preghiera all'E.V. che la stazione radio trasmittente e ricevente, con la relativa antenna, che ha usato il Maresc. Biagi durante lo sfortunato ultimo viaggio del dirigibile 'Italia', sia riservato al Museo Navale di Milano. L'E.V. conosce già l'amore grande che i milanesi professano per la gloriosa R. Marina e il successo della loro iniziativa per istituire in questa città un degno Museo Navale.⁷

La risposta di Sirianni, lapidaria, spiegò in poche righe che la radio non si sarebbe aggiunta alle collezioni del Museo navale di Milano, fondato nel 1922, poiché già inviata a La Spezia.⁸ Questo episodio ci permette di introdurre dunque il tema della musealizzazione dei 'cimeli' recuperati dalle spedizioni di esplorazione. Era una pratica globale, che rifletteva - e riflette ancora oggi - l'interesse e la fascinazione delle persone per le scoperte e i protagonisti, specie se le spedizioni, come nel caso dell'*Italia*, avevano avuto risvolti traumatici e ampiamente mediatizzati.

Inoltre, così come le spedizioni geografiche possono oggi essere analizzate con la lente della storia del colonialismo, allo stesso modo la musealizzazione di oggetti carichi di significato è testimonianza materiale dell'esigenza di manifestare il primato del proprio paese nella scoperta - ed eventualmente conquista - di nuovi territori. La musealizzazione, in questa prospettiva, contribuisce alla costruzione dell'identità collettiva, come 'reliquie' che avvicinano il pubblico ai protagonisti delle vicende (Warrior 2012, 264).

⁷ CAMi, Archivio generale, Carteggio, 1935, fasc. 134, cartella 13, sottofasc. 22. Lettera di De Capitani d'Arzago al sottosegretario alla Marina Giuseppe Sirianni, 2 novembre 1928.

⁸ CAMi, Archivio generale, Carteggio, 1935, fasc. 134, cartella 13, sottofasc. 22. Lettera di Sirianni a De Capitani d'Arzago, 29 novembre 1928.

18

2
 N° 1 paio di guanti di pelle nera con pelliccia interna
 " 19 paia di scarpe di gomma
 " 2 stufette della ditta Giovanni Castellino
 " 1 sacchetto contenente una tenda di stoffa con paletti di legno
 " 2 pacchi contenenti carta e buste intestate "R.Aeronave "Italia"
 " 2 scatole di combustibile solido Meta
 " 2 barattoli di anilina
 " 1 lattina di pomata anticongelante Casali
 " 3 pile a secco per lampade a mano
 " 6 stufe catalitiche tedesche
 " 7 " " francesi
 * 1 trattore Ford
 ** 48 teloni grandi e piccoli usati per la copertura dell'hangar di Kingsbay
 " 1 latta contenente Kg. 5,940 di té
 " 1 " " té (incompleta)
 " 2 provette di vetro chiuse contenenti acqua marina normale
 " 1 volume "Deutsche Sudpolar-Expedition 1901-903"
 " 2 volumi "The Geographical Journal"
 " 1 volume "Deutsche Sudpolar Expedition 1902"
 * 1 istrumento per magnetismo terrestre con trepiede metallico e due calamite (Askania)
 " 1 scatola metallica contenente ferri chirurgici
 " 1 decametro a nastro
 # 2 timbri di gomma con la dicitura "R.Aeronave "Italia"
 * 1 bottiglia per prelievi acqua marina con quattro pesi
 * 1 termometro registratore Geetz
 " 2 paia di occhiali da neve
 " 1 autoclave completa
 n° 1 casco di cuoio
 * 2 pistole Colt a tamburo con spazzoline
 " 2 pezzi della bussola a due rose Askania
 " 10 bombe per fumate sistema Deichmann
 * 1 derivometro Ceertz completo con astuccio
 "

SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA
 000013
 ARCHIVIO SOCIALE

19

3
 N° 2 meteorografi per palloni sonda Bunge
 " 4 casse contenenti un apparecchio completo per sviluppo di pellicole 13x 18
 " 25 rotoli di pellicola negativa 13 x 18 da m.16 (Zeiss)

Per ricevuta

Roma

SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA
 000013
 ARCHIVIO SOCIALE

Figure 6a-c ASSGI, Fondo amministrativo, b.68, fasc. 1, ff. 1-3. Materiale della spedizione polare appartenente alla Reale Società Geografica Italiana, 1929

4 La Tenda rossa

Proseguendo nel nostro percorso, l'oggetto più iconico e rappresentativo della spedizione del 1928, rimane la Tenda rossa. È una testimonianza unica. Nel dare rifugio ai superstiti del naufragio dell'*Italia*, la Tenda è diventata il simbolo di come l'esplorazione porti con sé un fattore di rischio imponderabile, che molte missioni sperimentali hanno avuto e ancora hanno, a volte con un epilogo altrettanto drammatico. Catapultata fuori dall'*Italia* nello schianto sul pack, la cosiddetta Tenda rossa per 49 giorni permise la sopravvivenza di dieci persone in condizioni estreme ed è uno dei pochi oggetti della spedizione che si sono conservati fino ad oggi. La Tenda rossa venne riportata in Italia ed esposta da agosto a settembre del 1928 presso il Castello Sforzesco di Milano. Successivamente entrò nelle collezioni prima del Civico Museo Navale Didattico e poi del Museo Nazionale Scienza e Tecnologia dove venne esposta l'ultima volta nel 1998, per la mostra del 70° anniversario della spedizione. Si tratta di una tenda prodotta dalla Ditta Ettore Moretti, di pianta quadrata, di dimensioni notevoli (270 cm per ciascun lato, più una fascia perimetrale di 28/29 cm, sovrastata da una struttura piramidale con vertice dal suolo di 250 cm). La tenda esterna è realizzata in taffetas di seta avorio, mentre la tenda interna è realizzata in taffetas di seta color blu-petrolio. Per renderla visibile all'avvistamento aereo venne colorata dai sopravvissuti con un liquido di colore rosso, l'anilina, contenuta in bocce impiegate per la determinazione della quota del dirigibile, da cui ha preso il nome con cui è da sempre conosciuta. Běhounek, nel suo volume dedicato alla spedizione, ricorda Biagi dipingere «a strisce con l'anilina, la stoffa grigio-giallastra della tenda, che poco spiccava sul ghiaccio, così da darle un aspetto alquanto bizzarro [...]

e così sorse immediatamente il nomignolo di «Tenda rossa» (1930, 158). Nonostante questo accorgimento, è noto che ci vollero vari giorni prima che l'accampamento venisse identificato dai soccorritori in ricognizione su aeroplani e passarono ben due settimane prima che un velivolo adeguato all'atterraggio sul pack recuperasse Umberto Nobile. Nota per le attrezzature da campeggio, la Ditta Ettore Moretti, oggi scomparsa, fu la fornitrice di tende per varie spedizioni italiane in territori estremi. Oltre alla Tenda rossa, erano della Moretti anche le tende degli alpinisti della prima ascensione sulla vetta del K2 nel 1954 e quelle utilizzate dal CAI Milano per la spedizione in Groenlandia nel 1965. La visibilità che la Tenda ebbe successivamente al rientro in Italia portò Moretti a richiedere di apporvi sopra il proprio marchio, così da poter promuovere le prestazioni dei suoi prodotti di fronte alle tante persone che andarono a vederla finché rimase esposta nella sala del consiglio del Castello Sforzesco [fig. 10].⁹ Purtroppo, della Ditta Ettore Moretti non ci restano molte fonti archivistiche, a parte le campagne pubblicitarie e alcuni cataloghi conservati in varie istituzioni milanesi, a testimonianza della notorietà che questa azienda assunse nel XX secolo: va ricordato che nel 1960 un modello Moretti, la Julia disegnata da Mario Germani, vinse anche il Compasso d'oro, premio assegnato dal 1954 ai migliori prodotti di design industriale italiano.¹⁰ Tuttavia, per quanto scarse, alcune informazioni sulla storia di questo oggetto ci restituiscono tutto il valore simbolico che assunse fin dal suo rientro in Italia. Ne dà conto lo scambio tra il geografo Renato Biasutti e la segreteria del podestà di Milano, intercorso nell'agosto del 1928, al rientro dei superstiti e dell'equipaggiamento recuperato:

⁹ CAMi, Archivio generale, Carteggio, 1935, fasc. 134, cartella 13, sottofasc. 22. Lettera di Renato Biasutti ad Arturo Andreoletti, 23 agosto 1928.

¹⁰ <https://www.adi-design.org/vi-edizione-premio-compasso-d-oro-adi.html>.

Il 28 Marzo 1929 Anno VII P

Illustrissimo Signor Cav. Uff. Rag. ARTURO ANDREOLETTI
Palazzo Marino = MILANO.

Le unisco la lettera riguardante il materiale partito per la spedizione Nobile e non elencato nella lista già in Sua mano. Se mi sarà possibile nei giorni venturi raccoglierò indicazioni più precise.

Come ebbe a comunicarle a voce la Sig.^{na} Ing. Maria Di Marco, assistente presso questo Istituto si reca in questi giorni a Roma, e potrebbe riconoscere personalmente il materiale di nostra proprietà.

La pregherei quindi di farci avere un biglietto di presentazione per la Sig.^{na} Di Marco affinché le sia possibile prender visione del materiale in questione.

Ringraziandola sentitamente per quanto Ella fa nell'interesse di questo Istituto Le invio i miei più distinti saluti.

Enrico Fermi

Figura 7

CAMI, Segreteria generale, fasc. 134/1935, seconda parte.
Lettera di accompagnamento all'elenco del materiale
di fisica complementare inviato per la spedizione Nobile, 1929

ELenco DEL MATERIALE DELL'ISTITUTO DI FISICA COMPLEMENTARE
INVIATO PER LA SPEDIZIONE NOBILE

A) LIBRI E RIVISTE

Manuale Hütte (3 voll)	L.	350
Glasbrock "A dictionary of applied Physics (5 voll)	"	1900
Tabellen Kaiser	"	136,80
Handbuch der Physik (17 voll)	"	4834,50
Roth & Scheel: "Konstanten der Atomphysik"	"	48
"L'ultima spedizione polare del capitano Scott" (2 voll)	"	75,=
Duca degli Abruzzi "Osservaz. Scientifiche sulla Spedizione Polare"	"	35
Journal de Physique" (4 fascicoli)	"	60
"Annalen der Physik" (1 fascicolo)	"	16

B) MATERIALE VARIO

Cavetto a 10 mila	"	850
Treccia 100 metri	"	
Tre rotoli di nastro isolante	"	
Due supporti completi	"	850
Condensatore di quarzo Zeiss	"	568
Condensatore di vetro Zeiss	"	420
Specchio piano Zeiss	"	168
Specchio e condensatore dell'epidiascopio (parte essenziale di apparecchio che costa idem	"	5000
un prisma pentagonale	"	19113
un prisma retto	"	100
Cento karkax isolatori vari con chiodi	"	56,25
un galvanometro di Moll completo con prisma e lampada su supporto e 4 lampadine di ricambio	"	2231
scala e 6 lampadine	"	300
un reticolo con supporto	"	3500
una bottiglia di cloruro di calcio anidro	"	
tre bastoni di corallacca	"	
due bastoni di piceina	"	
una lampada spirito con alcool	"	12
Cinque flaconcini di sali per spettroscopia	"	
due tele nere	"	15,50
una palla di cera plastica	"	
una lamina di quarzo a 45°	"	105
una lamina di mica a quarto d'onda	"	154
un niccol rettangolare e biprisma piccolo	"	800
stracci bianchi	"	10
un pezzo di pelle scamosciata	"	18
un cavo Pirelli	"	687,50
una pila di Weston	"	350
un galvanometro Siemens completo (con una resistenza, una spina di derivazione e tre shunt)	"	6365
due oculari Hilger	"	975
uno spettroscopio a visione diretta Zeiss	"	246
uno spettrografo Zeiss con otturatore scala graduata e due chassis	"	4860
uno spettrografo Zeiss per spettro visibile con uno chassis"	"	2840
due portacondensatori a vuoto con tubi di gomma	"	40
una termopila Kipp & Zonen a grande superficie	"	1350
" " " piccola	"	400
un interruttore (chiave Sabine) per galvanometro	"	400
" " Kipp & Zonen	"	55
Tre pennelli e due pennellesse	"	36
due boccette di olio	"	
un blocchetto di paraffina	"	

(1)

./.

89530,55

(2)

riporto

L. 89530,55

Uno spettrografo formato di un bancale da tornio con chiodaccia e vite comandata da un volantino, una fessura Hilger, un portareticolo, un portachassis e uno chassis	L.	6100
un vetro smerigliato	"	
due scatole di puntine	"	
due scatole di clipse	"	
cassetta di registrazione Kipp & Z con base	"	1700
carta millimetrata	"	
carta oleata	"	
filo di ferro	"	
filo di rame	"	
spago	"	
carta nera	"	
spilli	"	
una pinza tonda, una piana, un tronchesino, una pinzetta a molla	"	
due punte da segno e tre chivette	"	100
un contasecondi a un cinquantesimo di sec.	"	700
matite, pennini, gomma, calamajo, inchiostro, due cammeo sego	"	
stagnoia	"	
un doppio metro di acciaio	"	
un martello, tre cacciaviti, un paio di forbici, un morsetto una chiave piccola, un coltello	"	50
dieci pinze per biancheria	"	
una boccetta di colla con pennello	"	
due interruttori a mano e due prese a spina	"	
quattro candele e dieci scatole di fiammiferi	"	
tre lenti da occhiale	"	
Le voci non segnate importano circa il prezzo complessivo	"	350

L. 88230,55

Figure 8a-b CAMI, Segreteria generale, fasc. 134/1935, seconda parte. Elenco del materiale di fisica complementare inviato per la spedizione Nobile. 1929, ff. 1-2



R. S. G. I.
SPEDIZIONE ITALIANA
PER
L'ESPLORAZIONE AEREA DELLE REGIONI ARTICHE



Milano, 31 Agosto 1928/VI

Al Gr. Uff. Avv. Felice PIZZAGALLI
Segretario Generale del Comune di

- M I L A N O -

In esito alla Sua lettera N.1744 in data odierna confermo di non aver nulla in contrario a che la Ditta Ettore Moretti apponga sulla "tenda rossa" il contrassegno della sua fabbrica, purchè questo contrassegno non occupi uno spazio superiore a centimetri dieci per cinque.

Distinti saluti.

Nobile

Figura 9

CAMi, Archivio generale, Carteggio, 1935, fasc. 134, cartella 13, sottofasc. 22. Lettera di Nobile con autorizzazione ad apporre marchio Ettore Moretti sulla Tenda rossa, 1928

Tra il materiale che il Generale Nobile ha con sé portato dalle regioni polari, figura anche la cosiddetta 'tenda rossa' che serviva da primitivo ricovero ai naufraghi del pack. Nella supposizione che cotesta cittadinanza gradisca vedere questa tenda, divenuta famosa attraverso le narrazioni giornalistiche e le visioni cinematografiche, mi pregio chiederle, per incarico del Generale Nobile, se il sig. Podestà on. Belloni desideri che la tenda stessa sia costì inviata, per essere esposta al pubblico. In caso affermativo, essa sarà immediatamente inviata a Milano.¹¹

La Tenda rossa, quindi, non era esposta solo perché oggetto carico di significati e storie - la spedizione, i suoi risvolti più drammatici, le condizioni estreme a cui erano stati sottoposti i superstiti e di cui la Tenda era testimonianza materiale. Era esposto anche come oggetto radicato nell'immaginario collettivo grazie ai media e all'imponente macchina comunicativa messa in piedi prima per seguire il volo dell'*Italia*, poi per raccontare le ricerche di Nobile e del suo equipaggio. D'altro canto, per rendersi conto dell'eco che ebbe la vicenda, basta guardare gli elenchi dei finanziatori della missione di recupero, conservati presso la Cittadella degli Archivi del Comune di Milano. Quasi 70.000 lire dell'epoca raccolte anche qui tra dirigenti e maestranze di imprese ed enti milanesi, coordinati dal presidente dell'Automobile club locale, Arturo Mercanti [figg. 5a-f].¹²

Eppure, tanto per la Ondina - anch'essa al centro di grande attenzione insieme al suo operatore Giuseppe Biagi, forse secondo solo allo stesso Nobile per attenzioni e notorietà dopo il rientro in Italia - che per la Tenda rossa ci troviamo di fronte a un fenomeno abbastanza curioso: la quasi totale assenza di questi due strumenti dagli elenchi dei materiali riportati in Italia [figg. 6a-c] - e sovente rivendicati dalle fornitrici, come ad esempio un tacheometro della società Filotecnica, richiesta mossa

«dal desiderio di poter conservare l'istrumento quale prezioso cimelio della Spedizione Polare Artica del generale Nobile» (anche se di fronte alla sua scomparsa la stessa azienda ne richiese un risarcimento per circa 3.000 lire).¹³ Questa 'evidenza dell'assenza', per due fonti così significative per lo studio dell'età delle esplorazioni, va ancora indagata fino in fondo: vennero subito identificati come 'reliquie' dal pubblico che aveva seguito le vicende attraverso la stampa? Vennero 'privatizzati' dai protagonisti, in particolare la Tenda rossa, che con ogni probabilità passò per alcuni mesi di mano in mano tra i membri superstiti della spedizione, fino a giugno 1934, quando entrò stabilmente nelle collezioni del Civico Museo Navale Didattico? In entrambi i casi, l'alto valore simbolico dato a questi due oggetti, per altro destinati a un utilizzo molto limitato se la spedizione fosse proseguita senza incidenti, li ha invece letteralmente separati dal resto dell'equipaggiamento - a partire dagli elenchi del materiale rientrato in Italia (Desvallées, Mairesse 2010, 61) - rendendoli fonte e testimonianza di un evento, ampiamente noto e diffusamente comunicato allora e per i decenni a venire, ma anche di un'epoca - quella delle esplorazioni geografiche e di quelle polari in particolare - ancora vicina nel tempo, ma definitivamente tramontata.

¹¹ CAMi, Archivio generale, Carteggio, 1935, fasc. 134, cartella 13, sottofasc. 22. Circolare del segretario generale del Comune di Milano Felice Pizzigalli, 29 agosto 1928.

¹² CAMi, Archivio generale, Carteggio, 1935, fasc. 134, cartella 13, sottofasc. 27. Lettera di Belloni al generale Nicola Vacchelli, presidente della Reale Società Geografica Italiana, 12 luglio 1928.

¹³ ASSGI, Fondo amministrativo, b. 68, fasc. 1/a. Corrispondenza 16-20 novembre 1928.



La "tenda rossa" al Castello Sforzesco di Milano.