

ET

Einaudi



Jules Verne Ventimila leghe sotto i mari

A cura di Luciano Tamburini
Con un saggio di Daniele Del Giudice

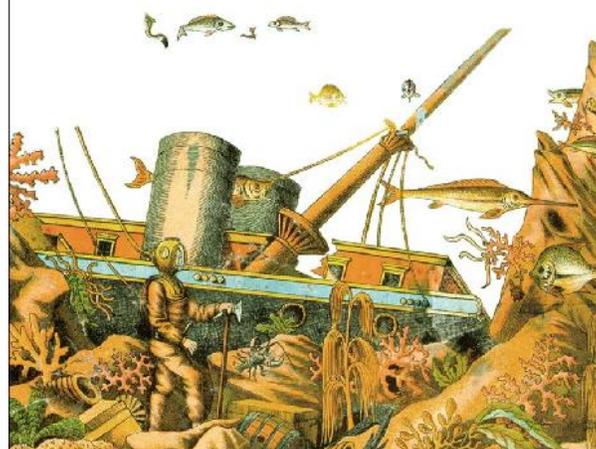


ET
Einaudi



Jules Verne
**Ventimila leghe
sotto i mari**

A cura di Luciano Tamburini
Con un saggio di Daniele Del Giudice



Jules Verne

Ventimila leghe sotto i mari

A cura di Luciano Tamburini
Con un saggio di Daniele Del Giudice

Einaudi

IL PRIMO DEGLI ACQUANAUTI

Lo scafo.

La Francia ha il dono delle premonizioni e non a caso un fine critico d'arte come Fernando Mazzocca ha giudicato l'avveniristica «piramide lucernario» del Louvre «inquietante come un'astronave». In quest'ordine d'idee non lo è meno, a pensarci, lo scafo subacqueo del capitano Nemo, che darà nome a quello a propulsione nucleare varato, quasi cent'anni dopo, nel 1954. Nelle pagine del romanzo in cui il misterioso personaggio, che si è appropriato del nome adottato da Ulisse con Polifemo, spiega al prof. Aronnax forma e funzionamento del *Nautilus* ci si avvede però che principî e macchinari non differiscono sostanzialmente da quelli in uso nelle marine piú progredite degli anni 1867-68 in cui si svolge l'azione. Conscio dei suoi limiti l'autore, amante della scienza, vi aggiungerà notizie infaticabilmente estratte da dotte relazioni per dare attendibilità maggiore al suo prodotto. Con qualche indubbio eccesso, ma non del tutto a torto, Michel Serres (*Jules Verne*, Sellerio, Palermo 1979, p. 67) definirà «molto in ritardo rispetto alla sua epoca» la propria conoscenza tecnologica. «Il Nautilus – dichiarerà anzi – appartiene propriamente al XVI secolo; i viaggi interplanetari a Huygen, Kircher, Wilykins, Fontanelle, cioè al XVII secolo dotto; Collin de Plancy ha preceduto nel XVIII Sagnus e Dumas al centro della Terra». Così concludendo: «I grandi maestri di Verne sono i viaggiatori piú che gli eruditi. Parlare d'anticipazione, di fantascienza è prendere le cose alla rovescia: la fantasia immobilizza la scienza, non la prende come oggetto».

Pare giudizio troppo drastico, ma la frase apre una pista – finora, a mia conoscenza, ignorata – sulle fonti dell'opera.

Siamo al cap. 10 (*Il signore delle acque*) e Nemo, al professore che disquisisce di libertà e civiltà, risponde seccamente:

Professore, io non sono affatto un uomo civile! Ho rotto i ponti con la società per motivi che a me solo spetta giudicare! La frase fu proferita in tono tagliente. Un lampo d'ira e di disprezzo balenò negli occhi dello sconosciuto, nella cui vita mi parve d'intravedere un passato burrascoso. Non solo s'era sottratto alle leggi umane, ma s'era reso assolutamente indipendente, fuori portata da chiunque. Chi avrebbe osato inseguirlo in fondo al mare, se in superficie riusciva a sventare le insidie che gli venivano tese? Quale nave avrebbe sostenuto l'urto del suo *Monitor* subacqueo?

È questo il paragone cui nessuno ha mai badato, specchio d'una realtà strettamente coeva e spunto non arbitrario per farla ascendere a un piano avveniristico. Leggendo il poderoso testo di Raimondo Luraghi sulla guerra civile americana (Einaudi, Torino 1966) se ne ha prova eloquente nel capitolo terzo della parte terza: *L'urto tra le corazzate*. In esso viene riassunta la situazione creatasi tra Unione federale e Confederazione del Sud in materia navale. Il ministro della marina della seconda, Stephan Mallory, intuì che la potente flotta nordista poteva essere affondata solo ricorrendo «a strumenti bellici rivoluzionari» (si badi ai termini e alla loro ricezione da parte di Jules Verne). Quello da lui prescelto, e prima creazione assoluta del genere, fu la corazzata *Virginia*, che l'uomo di mare e scienziato John Brooke progettò e ai primi del 1862 mise in grado di combattere. Aveva corazze in ferro a doppio strato di 10,16 centimetri l'una, sperone sporgente di 60, due formidabili cannoni *rigati* da 177,8 millimetri e altri lisci per un totale di dieci bocche da fuoco. La differenza dalle navi da guerra esistenti era impressionante. «La *Virginia* – Luraghi precisa – aveva eliminato le alte alberature proprie ad esse e presentava il profilo basso e poderoso delle navi del domani, prive di sovrastrutture, tutte corazze e cannoni». L'8 marzo 1862, nella rada di Hampton Roads presso Norfolk, essa fece a pezzi le nordiste *Cumberland* e *Congress* (fregata e corvetta, rispettivamente, a vela) e puntò minacciosamente sulla fregata a vapore *Minnesota*, arenata e vulnerabile al massimo. La notte il relitto incendiato della *Congress* saltò in aria e per il Nord parve finita. Ma qualcosa d'imprevisto avvenne, e tale per me è il parallelismo con forma e azione del futuro *Nautilus* che preferisco lasciarlo dire a Luraghi (pp. 445-46):

Ma poco prima dello scoppio un pilota della marina confederata aveva potuto osservare una piccola, indistinta nave di strana forma scivolare dietro la *Minnesota*. Che cosa poteva essere? La *Virginia* salpò le àncore alle 7 del 9 marzo dirigendosi verso la *Minnesota* per darle il colpo di grazia. Ma in quell'istante, di dietro alla nave che pareva condannata a morte, sbucò repentinamente un ordigno mostruoso e strano dalle forme piú incredibili. Il primo paragone che venne in mente a chi lo vide fu che esso appariva una grossa tavola o un vassoio galleggiante con nel centro qualcosa di simile ad una formaggiera o a una scatola di conserva di dimensioni enormi. Azionato da un'elica invisibile, senza alberi né fumaioli né altro, lo strano ordigno manovrò rapidamente e, con stupore e sbalordimento di chi lo osservava, s'interpose tra la *Virginia* e la fregata puntando quindi direttamente contro la corazzata sudista. Si avvicinò temerariamente a distanza minima, poi si arrestò; dalla «scatola di conserva balenò un lampo e un grosso proiettile colpí in pieno la *Virginia*».

Lo «strano ordigno», apprendiamo dalle pagine seguenti, era nato dal timore dell'Unione per la tecnologia avanzata della *Virginia*, e come il Sud aveva trovato in John Brooke il creatore idoneo, il Nord ne scoprí l'equivalente nel capitano John Ericsson, ingegnere, scienziato e inventore. La sua creatura scese in mare il 30 gennaio 1862 col nome *Monitor* e fu considerata – altra collimanza con quella di Nemo – «ispirazione d'un genio». Conteneva infatti tali e tante rivoluzionarie innovazioni da porre in ombra la rivale. Costava, e per l'evidente affinità col *Nautilus* giudico opportuno ridar parola a Luraghi (pp. 448-49),

di un doppio scafo, o meglio uno scafo cui era sovrapposto come coperchio un robustissimo ponte piatto a forma di zattera sia a prua sia a poppa, di forma ovoidale allungata terminante a punta. Questo ponte (o coperchio) era piú grande dello scafo cui era fissato, cosicché mentre lo scafo era lungo metri 37,18 e largo 10,36, il ponte era lungo 52,42 e largo 12,49. Il ponte era fatto di solidissima quercia e spesso 30 cm., ma nella parte sporgente tutt'attorno allo scafo lo spessore diventava di m. 1,52, circondandolo d'un formidabile anello protettivo, che coprendo i fianchi fino a oltre un metro sott'acqua la metteva al sicuro da speronamenti. Il ponte era quasi raso a zero perché ciminiere e maniche a vento erano dissimulate nel suo spessore, ed elica, timone, àncora collocati in appositi pozzi sotto le estremità sporgenti del ponte stesso. Nel centro sorgeva una grande torre corazzata girevole le cui pareti, formate da piastre di ferro, erano spesse piú di 20 cm. Ospitava due grosse bocche da fuoco che sparavano

attraverso due feritoie. La torre ruotava grazie ad una apposita macchina a vapore; piú verso prua sporgeva dal ponte la torretta quadrata di comando, alta m. 1,15 sopra il livello della coperta, formata da blocchi di ferro sovrapposti dello spessore di cm. 23 con feritoie oblunghe.

Lo scontro, dice ancora Luraghi, fu seguito dal mondo intero e produsse uno stupore facile a immaginarsi: di colpo l'Inghilterra s'avvide di non aver che due sole navi atte a far fronte al *Monitor*. Una rivoluzione era avvenuta e le piú potenti unità del vecchio continente erano relegate, ormai, tra gli oggetti da museo. Si può pensare a un Verne indifferente a tale evento o non pronto invece a captarlo e adattarlo a sé per le molte idee (incluso un *viaggio subacqueo*) che aveva in mente? La prova è offerta dalle affinità tecniche fra *Monitor* e *Nautilus*, del quale elencherò, prima che il lettore lo faccia da sé, le piú salienti (parte I, cap. 13, *Qualche cifra*):

Qui rappresentato, monsieur Aronnax, potete vedere il *Nautilus* com'è: un cilindro molto allungato con le estremità coniche. Ha la forma d'un sigaro, forma peraltro già adottata a Londra in ordigni del genere. La lunghezza del cilindro, dalla punta alla coda, è di 70 m esatti e l'ampiezza massima di 8. Le forme sono oblunghe e la carena rastremata per far sí che l'acqua mossa dalla prua s'allarghi a destra e sinistra senza diminuire la velocità. La superficie del *Nautilus* è di 1011,45 mq, il volume di 1500,2 mc, per cui quando è immerso disloca o pesa 500 tonnellate. [...] Il *Nautilus* si compone di due scafi, uno interno e uno esterno: grazie a tale disposizione a cellula esso può resistere come un blocco unico, come fosse pieno e non cavo. I due scafi sono in lastre d'acciaio; il primo è spesso 5 cm e pesa 394,96 tonnellate; il secondo, cioè la chiglia alta 50 e larga 25 cm, pesa 62 tonnellate. Motore, zavorra, accessori, paratie e sostegni interni raggiungono invece un peso di 961,96 tonnellate, che aggiunte alle 394,96 danno il totale voluto di 1356,48.

S'obietterà che non essendo il *Monitor* un sommergibile mentre il *Nautilus* chiaramente è tale spetta a Verne – ad onta delle somiglianze – il titolo di precursore del mezzo subacqueo. E lo sarebbe, infatti, se la forma della nave sudista l'avesse indotto a trasformarla, senz'altro aiuto, nello scafo del capitano Nemo. Ma l'aiuto l'ebbe, e grande, da quanto subito dopo avvenne nelle acque americane e di cui il mondo fu in un attimo minutamente ragguagliato. Poté cosí apprendere anch'egli nel 1863 – a un

anno appena dallo scontro citato – che il cittadino di Charleston Theodor Stoney aveva incaricato il comandante confederato W. T. Glassell di costruire un «battello torpediniere» (poi battezzato *David*) a forma di sigaro, capace di navigare per nove decimi sommerso lasciando solo affiorare ciminiera e boccaporto.

Trattandosi d'un prototipo da calare a relativa profondità, senza alcun precedente e con molte incognite, le dimensioni furono piuttosto contenute: una dozzina di metri di lunghezza per due di larghezza e poco più d'altezza. Il tutto spinto da una piccola ma robusta macchina a vapore, mosso da un'elica a due pale e stabilizzato da due pinne che vedremo riapparire, maggiorate, nel *Nautilus*. Fu, come la descrizione lascia intendere, il primo battello da guerra, operante in immersione, messo a confronto con l'avversario. Il 5 ottobre 1863 attaccò infatti con coraggio l'immane corazzata nordista *New Ironsides*: giunto, non visto, a un centinaio di metri da essa, il *David* la silurò quasi a pelo d'acqua costringendola a una lunga sosta in bacino di riarmo. Che il gigante non sprofondasse dipese dall'insufficienza della carica, proporzionata però alla portata del mezzo, ma fu lezione clamorosa che si propagò subito ovunque e diede allo scrittore nuove idee.

E non era ancora tutto perché, sempre a Charleston, andava frattanto attuandosi qualcosa di più sensazionale: il passaggio al vero e proprio sottomarino. Due proprietari d'officina navale (James R. McClintock e Baxter Watson) progettaron, costruirono e vararono infatti, nel febbraio 1862, il sommergibile *Pioneer* di quattro tonnellate, lungo una decina di metri e azionato, tramite un sistema d'argani, da tre uomini. Lo scafo affondò durante il collaudo e fu surrogato dal *Mobile* (si pensi al *Mobilis in mobile* del *Nautilus*) che fece la stessa fine, ma i costruttori caparbiamente perseverarono fino a giungere al più perfezionato *Hunley*. Anch'esso colò a picco quattro volte con l'equipaggio, ma tante perdite umane e materiali non scoraggiarono i pionieri. Il 17 febbraio 1864 lo *Hunley*, al comando del tenente George Dixon, uscì dalla baia di Charleston con un grosso ordigno esplosivo appeso a una lunga asta a prua e puntò, senza essere scorto, sul potente incrociatore nordista *Housatonic* di 1240 tonnellate, affondandolo e venendo a sua volta risucchiato nel vortice senza che alcuno si salvasse. La forma era a fuso (un passo avanti rispetto al «sigaro», che però Verne preferirà) per una lunghezza d'una decina o poco più di metri, con l'altezza

di tre e ampiezza di quattro. A un apice stava il timoniere, a quello opposto il capitano e due aiutanti per la guida mentre altri tre o quattro marinai sedevano allo stretto nel corridoio rischiarato da due portelli in vetro.

Crebbero da ciò panico e dicerie ovunque e Verne ebbe un'altra opportunità insperata per definire in ogni parte (e con megalomania scoordinata alle proporzioni: 70 metri di lunghezza per 8 di larghezza) il veicolo che di lì a poco avrebbe inabissato la sua estremità conica nelle onde per percorrere d'un fiato ventimila leghe sotto il mare.

M'arresto a questo punto perché, giunto all'energia motrice, Nemo parla d'una elettricità «speciale» e scende ulteriormente d'attendibilità quando fa dirigere il sommergibile da un «timone a larga spalla» e da «due piani inclinati mobili applicati alle fiancate sulla linea di galleggiamento», manovrati grazie a potenti leve dall'interno.

Il *Monitor* gli ha, insieme ai sommergibili, permesso un potente balzo verso l'avvenire, ma la spiegazione tecnica, ove non ricalchi l'esistente, lo pone nella condizione dell'albatro baudelairiano: *Ses ailes de géant l'empêchent de marcher*.

Il capitano.

Il personaggio che impariamo a conoscere con tale titolo entra in scena, nel cap. 8, l'8 novembre 1866 ed è subito raffigurato dall'autore secondo i criteri della fisiognomica quale è descritta nel bel libro di Flavio Caroli (Mondadori, Milano 1995):

L'uomo poteva avere 35 o 50 anni, non era facile stabilirlo. Era alto, con fronte spaziosa, naso diritto, bocca ben delineata, denti magnifici, mani lunghe e sottili chiaramente «psichiche», cioè atte a servire un animo nobile e appassionato. I suoi occhi, un po' distanziati, potevano abbracciare tutt'intero un quarto d'orizzonte. E in che modo guardava!

Poliglotta, coltissimo in ogni disciplina, uomo di mondo, contiene tuttavia in sé un doppio (il *Doppelgänger* della letteratura germanica del tempo di Verne) che non tarda ad affacciarsi. Lo si vede nel cap. 10 già citato: siamo appena agli inizi, gli involontari passeggeri non sanno dove si trovano, ma la duplice natura del capitano è già sensibile. Ciò porta a

chiedersi quale «eroe» Verne intendesse creare e in quali forme evolvere. Di Gautier si sa, ad esempio, che avrebbe voluto concludere *Capitan Fracassa* nel piú profondo pessimismo: Sigognac sarebbe tornato, disilluso, al suo castelluccio in rovina, gli sarebbero premorti gli animali fedeli (gatto, cane, cavallo) e l'ancor piú fedele Pierre. Solo, senza cibo e mezzi, il nobile che aveva calcato le scene per amore d'Isabelle si sarebbe calato vivo nell'avello d'un antenato per rendervi l'ultimo respiro. Non molto diversa sarà la fine di Nemo, ma del suo emergere dal mare come entità guerriera, del suo bramar «stragi e morti» come l'Ottavio di Mozart, nulla si sa. Perché?

Verne (nato l'8 febbraio 1828) incontrò nel '62 l'editore Pierre-Jules Hetzel col quale intrecciò un rapporto stretto e intricato per tutta la vita. Resosi immediatamente noto con *Cinque settimane in pallone* nel 1865 (finita appena la guerra di secessione negli Stati Uniti) è già in grado di annunciargli di star pensando a un «viaggio sotto le acque», nel quale pensa di servirsi dell'elettricità. Nella stessa estate Georges Sand, stroncata moralmente dalla lunghissima agonia del compagno Alexandre Moreau, gli comunica quanto i suoi libri le abbiano sollevato l'animo ed aggiunge un auspicio che non cadrà nel vuoto: «Spero che presto ci condurrà nelle profondità marine e farà viaggiare i suoi personaggi in quegli apparecchi che la sua scienza e immaginazione potranno *perfezionare*». Hetzel stesso informò, il 5 settembre 1867, i suoi lettori che Verne stava dando gli ultimi ritocchi «a un libro che sarà il piú straordinario di tutti, *un viaggio sotto le acque*. Questo scrittore coscienzioso e drammatico ha trascorso mesi in riva al mare, in ritiro assoluto» per raccoglierne i materiali. «Lavoro rabbiosamente», confidò l'autore allo stesso, e la rabbia non pare tanto diretta alla fatica quanto all'editore.

Verne era venuto a poco a poco in chiaro, infatti, del libro che andava creando e sentiva che la trama doveva far tutta capo a Nemo. «Bisogna – tornò a scrivere a Hetzel – che questo sconosciuto non abbia piú alcun rapporto con l'umanità che ha abbandonato. Non vive piú sulla terra, ne fa anzi a meno. Gli basta il mare, a patto che gli fornisca abiti e cibo». E tesori, aggiungo io.

«Il creatore invidiava la propria creatura?» si chiede Herbert R. Lottman (*Jules Verne sognatore e profeta di fine millennio*, Mondadori, Milano 1999, p. 137): «deluso da una domestica vita monotona e da un ambiente

letterario che ricusa d'accoglierlo rimpiange forse di non poter salpare con la propria barca senza mai più porre piede a terra?»

Se questo fu, sotto sotto, l'enigma, a Verne non fu mai concesso di rivelarlo. Poté raffigurare il se stesso pubblico in Aronnax, non quello intimo in Nemo: che, si sa ora, avrebbe avuto carattere ancor più fortemente romantico. Nobile polacco, cacciato dalla propria terra dall'occupante russo che gli ha sterminato la famiglia, si vendica sulle sue navi in mare. Un chiarimento simile (che il pubblico avrebbe certo gradito, come farà con *Michele Strogoff*) era tuttavia per l'editore impensabile. Nel 1869, a pochissima distanza dall'uscita del primo tomo in 18°, ne deplorò l'implacabile violenza e lo spirito di «vendetta» (alla Mérimée). A Hetzel premevano in realtà gli affari e temeva il contraccolpo finanziario in un paese da poco amico e alleato come la Russia, molti sudditi della quale erano abbonati alle sue riviste, specie al *Magazin d'éducation et de récréation*.

Vinto non dalla forza degli argomenti ma dall'inflessibilità dell'uomo, Verne ripiegò sulla *restrictio* mentale: «Se non posso spiegare il suo odio manterrò il silenzio sulla causa d'esso e sulla vita interna del personaggio, la nazionalità, ecc.». Silenzio che, in realtà, già s'incrina nel cap. 6 della seconda parte (*L'arcipelago greco*) mostrando Nemo che consegna a un insorto antibritannico candiota un forziere pieno d'oro, e che porterà, poi, nell'*Isola misteriosa*, a una confessione totale da parte di lui morente, diversa solo nella nazionalità. Se il capitano non sarà quale Verne l'avrebbe voluto neppure avrà tuttavia i tratti pretesi dal caparbio contraddittore. Non sarà una tigre addomesticata a gioia delle famiglie, irromperanno anzi spesso – come nella metamorfosi Jekyll-Hyde – furie alla Sandokan seguite dallo stesso rimpianto.

Il 29 novembre 1871, in 8°, apparve l'edizione completa, che Arthur Rimbaud (è documentato) lesse a Douai in casa delle zie d'Izambard, facendo del suo *Bateau ivre* non una «prefigurazione», come sempre s'è detto, ma un *après lecture*. Era trascorso intanto sulla Francia il turbine bellico, la sconfitta a Sedan, la Comune, i dieci miliardi oro di riparazioni al vincitore. Paul Guth (*Histoire de la littérature française*, Flammarion, Paris 1981, vol. II, p. 547) afferma che il libro consolò un poco i francesi della disfatta: «Vinti in terra dai Prussiani, s'imbarcano sul *Nautilus* per regnare

negli abissi marini». Occultando la vergogna mirano, come Nemo, alla rivincita.

Le sue varie facce (o emozioni) traspaiono in vari episodi che, trasgredendo il veto hetzeliano, fanno intuire il non detto. Ad esempio:

In mezzo alla radura s'alzava una croce di corallo i cui lunghi bracci parevano fatti di sangue pietrificato. A un cenno del capitano uno degli uomini si fece avanti e, a pochi passi dalla croce, cominciò a scavare una tomba. Subito compresi. Il capitano e i suoi erano venuti a seppellire il compagno nella loro dimora in fondo all'oceano irraggiungibile (parte I, cap. 24).

Percorrendo il salone giunsi presso la porta che dava nella stanza del capitano. La camera era vuota. Spinsi il battente e feci qualche passo. Ciò facendo alcune incisioni appese alla parete mi colpirono. Erano ritratti, ritratti di grandi che hanno dedicato l'esistenza a una nobile causa: Kosciúszko, l'eroe caduto al grido di *Finis Poloniae*; Bòtzaris, il Leonida della Grecia d'oggi; O'Connel, difensore dell'Irlanda; Washington, fondatore dell'Unione americana; Manin, il patriota italiano; Lincoln, assassinato da uno schiavista e, per finire, il martire dell'emancipazione dei negri John Brown, appeso alla forca. Che legame esisteva fra questi eroici spiriti e l'animo del capitano Nemo? Era il campione dei popoli oppressi, il liberatore degli uomini in schiavitù? (parte II, cap. 8).

Signori – il capitano Nemo prese a dire lentamente – oggi 1° giugno 1868 è il 13 pratile. 74 anni fa qui, questa nave, disalberata totalmente, con la stiva allagata e un terzo della ciurma morto o ferito dopo eroica lotta, preferí inabissarsi coi suoi 356 uomini piuttosto che arrendersi e, inchiodata la bandiera a poppa, scomparve tra i flutti al grido di «Viva la Repubblica!». – Il *Vengeur!* – proruppi. – Sí signore, il *Vengeur!* Bel nome! – mormorò il capitano (parte II, cap. 20).

Il capitano Nemo, terribile da udire, era piú terrificante ancora da vedere. Il viso era impallidito sotto lo spasmo del cuore che doveva aver cessato per un istante di battere. Le pupille s'erano contratte spaventosamente. La bocca non parlava piú, ruggiva. Voltosi alla nave che continuava a scaricargli addosso i suoi proiettili urlò con voce tonante: – Ah, sai chi sono, nave d'una potenza aborrita! Non m'occorre vedere i tuoi colori, per riconoscerti! Guarda! Ora ti mostro i miei! (parte II, cap. 21).

Da tutto ciò si evince un animo dallo *yin* e *yang* instabili. Si trattasse – per rifarmi all'esempio già fatto – della posteriore Tigre della Malesia lo si

potrebbe definire misto di sangue ed eros. Ma del secondo non c'è traccia in Nemo, che conclude il libro genuflesso davanti alle immagini dei suoi cari. Poteva però la cosa fermarsi qui in un autore così vorace e prolifico? Tener la bocca chiusa dovette costargli molto sicché non stupisce che, un triennio appena dopo, trovasse nell'*Isola misteriosa* l'occasione adatta a fare risorgere il capitano per una confessione *in articulo mortis*.

L'uomo apparso in pieno vigore nel cap. 8 di *Ventimila leghe sotto i mari* risulta, nel 16° della parte III dell'*Isola misteriosa*, estremamente e inspiegabilmente invecchiato («sguardo fisso, barba bianca») e indebolito («si vedeva che una malattia lo stava consumando a poco a poco»). Le cose però s'intorbidano non appena si giunge a parlar di date. Sappiamo che il *Nautilus* viene avvistato per la prima volta a metà del 1866 e che il libro più recente della sua biblioteca (comprato poco prima di lasciare il mondo) reca la data dell'anno avanti mentre l'incontro dei coloni dell'*Isola misteriosa* col loro nume benefico avviene il 15 ottobre 1868, quasi in concomitanza della fuga dei suoi forzati ospiti nel *Maelström*.

Sentendosi chiamar per nome da Cyrus Smith Nemo infatti stupisce e mormora: «Eppure da trent'anni non ho rapporto col mondo abitato, da trent'anni vivo negli abissi marini, unico ambiente in cui abbia trovato indipendenza! Chi è stato a tradire il mio segreto?» E udendo menzionare Aronnax dichiara: «Quel francese che la sorte m'ha fatto piovere a bordo sedici anni fa?» Sedici anni addietro portano al 1852, e in tale momento risulta da poco rimpatriato in India per porsi alla testa del movimento antibritannico. Scartata questa puntualizzazione cronologica va pure corretta quella della permanenza di Aronnax e soci sul *Nautilus*, dal capitano fissata in sette mesi mentre dura in realtà dal 7 novembre 1867 a metà ottobre 1868, ossia in totale dieci mesi e mezzo. Stupisce che Verne, nel richiamare in vita Nemo, anziché coordinarne logicamente le vicende preferisca farlo vivere in un mondo parallelo.

Non più principe polacco ma indù, «figlio del rajah del regno allora indipendente del Bundelkhand e nipote dell'eroe nazionale Tipu (*sic*) Sahib» era stato inviato decenne in Europa a ricevervi un'educazione occidentale «col segreto intento che riuscisse un giorno a combattere ad armi pari coloro che considerava oppressori del suo paese», non più russi ma britannici. Dai dieci ai trenta il giovane, ricchissimo di mezzi e talento, s'impadronì del sapere europeo e sebbene dica a Smith che, per odio

dell'Inghilterra, non vi mettesse mai piede, in *Ventimila leghe* (cap. 13) confida ad Aronnax d'aver «studiato a Londra, Parigi, New York» prendendo la laurea d'ingegnere. E aggiunge:

A chi lo guardava dal di fuori pareva forse un cosmopolita avido di sapere ma incapace d'agire, uno dei tanti viaggiatori senza problemi finanziari, platonici e alteri, che corrono instancabilmente il mondo e non appartengono ad alcun paese. Ma non era così. L'artista, il dotto, lo statista era rimasto intimamente indiano: indiano per brama di vendetta, indiano per speranza di ripristinare un giorno i diritti della propria terra cacciandone lo straniero e ridandole indipendenza.

Non pare un misto di Montecristo e Byron?

Nel 1849, infine, il principe Dakkar torna in patria, sposa una principessa dalle stesse idee, ne ha due figli e diviene «il portavoce degli scontenti», travasando in essi tutto l'odio che prova per gli stranieri. Scoppia nel 1857 la rivolta dei sepoys, ne è l'anima e viene «ferito dieci volte in venti combattimenti». Con una grossa taglia sul capo vede padre, madre, moglie, figli trucidati dagli inglesi e, perché non tutto vada perso, torna con una ventina di fedeli ai suoi monti e svanisce nel nulla:

Al combattente subentrò l'uomo di scienza. Un'isola deserta del Pacifico gli servì da cantiere e là venne costruito, su suo progetto, un sottomarino che chiamò *Nautilus*, assunse il nome di capitano Nemo e sparì sotto i mari.

L'indicazione è scarna, ma basta tornare al cap. 13 di *Ventimila leghe* per saperne di piú:

Il mio cantiere, professore, fu un isolotto disabitato in alto mare. Là i miei operai, cioè i compagni da me addestrati e io abbiamo messo a punto il *Nautilus*. Ogni sua parte mi è stata spedita da diversi punti del globo sotto vari nomi. La chiglia è stata prodotta a Le Creusot; l'albero dell'elica da Pen e C. a Londra; le piastre metalliche da Leard a Liverpool; l'elica da Scott a Glasgow. I serbatoi sono stati fabbricati da Cail e C. a Parigi; il motore da Krupp in Prussia; il rostro dalle officine svedesi di Motala; gli strumenti di precisione dai fratelli Hart di New York e così via. A lavoro ultimato il fuoco ha cancellato ogni nostra traccia.

Inaccettabile è invece quanto dice ancora a Smith:

Per anni viaggiò in ogni oceano, da un polo all'altro; paria del mondo abitato recuperò in quello incognito tesori incomparabili. I milioni persi nella Baia di Vigo dai galeoni spagnoli nel 1702 rappresentarono per lui una fonte di ricchezza inesauribile che impiegò sempre in modo anonimo, a pro dei popoli oppressi che lottavano per l'indipendenza della loro patria. Da molto non aveva più contatti coi suoi simili quando, la notte del 6 novembre 1866 [ma la data va corretta in 1867], tre uomini vennero trovati a bordo: un professore francese, il suo domestico e un pescatore canadese.

Sapendolo inviato decenne all'estero e tornato in patria, trentenne, nel 1849 si può ipotizzarne la nascita nel 1819, il che rende impossibile il suo preteso lungo peregrinare. Sconfitto, come vedremo, nel 1860 mise a punto il *Nautilus* nel '65 e dalla fine di tale anno (o primi del seguente) inizierà la brevissima carriera di vendicatore. Morendo infatti nell'*Isola misteriosa* due giorni dopo l'incontro con i coloni (presumibilmente il 18 ottobre 1868) a 49-50 anni d'età non c'è alcuna concretezza nel ritratto finale che egli offre di sé:

A lungo egli aveva continuato a vivere spostandosi da un mare all'altro. Ma a uno a uno i compagni erano scomparsi andando a riposare nel cimitero corallino in fondo al Pacifico. Il *Nautilus* s'era a poco a poco svuotato e, alla fine, il capitano era rimasto l'unico superstite. Aveva allora sessant'anni e, solo com'era, era riuscito a condurre il *Nautilus* in uno dei porti sottomarini che gli servivano, in caso di bisogno, da scalo. Uno di essi si trovava sotto l'isola; il capitano vi abitava da sei anni, non navigava più e attendeva la morte, ossia il momento in cui si sarebbe riunito ai compagni.

Più attendibile è invece la cornice indiana che Verne crea per Nemo. John Keay (*Storia dell'India*, Newton & Compton, Roma 2001) in due ottimi capitoli – *La conquista britannica, 1750-1820*; *Pax britannica, 1820-1880* – nota anzitutto che storici e opinione pubblica hanno in genere attribuito la conquista a tappe del subcontinente più al desiderio d'eliminarne il caos che a volontà d'occupazione. Motivazione resa nota a tutti dal *The White Man's Burden* di Kipling.

In fiera risposta, nel periodo che conclude il Settecento, i sultani del Mysore Haidar Ali Khan e il figlio Tipu (Tippoo Sahib per i conquistatori,

1749-99) sfidarono, con mezzi e strategia occidentale, questi ultimi in quattro dure guerre culminate con la morte in battaglia di Tipu, nel saccheggio e distruzione della capitale Srirangapatnam e in una piú dura costrizione britannica.

L'ammutinamento dei sepoys o Grande Rivolta iniziò per tale ragione nel febbraio 1857 e non fu, all'inizio, diverso da altri precedenti né tanto meno (contrariamente a quanto sostiene Verne) strategicamente organizzato. Fu piuttosto l'insensibilità e crudeltà del comando inglese a Meerut (Mirat) a farlo nascere e diffondere. Gli insorti, per legittimarsi, si diressero alla vicina Delhi ottenendo l'autorevole appoggio del vecchissimo imperatore Moghul Bahadur Scià Zafar. Lo sostituì ben presto Nana (Nana Sahib per gli inglesi), figlio adottivo di Baji Rao II e autore del massacro di Kanpur (Cawnpore per i britannici) che darà il via a ritorsioni feroci. L'assedio di Lucknow, durato cinque mesi, finì nel marzo 1858 spegnendo a poco a poco il conflitto.

Le scene finali – e qui l'autore ottocentesco non sfigura davanti allo storico moderno – si svolsero nel territorio selvaggio del Bundelkhan (patria di Nemo), tra i fiumi Chambal e Bekwa. Fautore della difesa estrema non fu (né poteva essere) il principe Dakkar ma Lakshmi Rai, vedova dell'ultimo raja del principato Maratha del Jhansi. «Proprio quando gli inglesi credevano – scrive Keay – di aver finalmente cacciati i rivoltosi, Lakshmi Rai e Tatyá Topi, protetto di Nana, s'impossessarono di Gwalior, capitale dello Scindia e tuttora la piú grande roccaforte naturale dell'India». Qui la donna cadde da eroina sui bastioni della città, e con essa finì l'ultimo tentativo degli insorti. Tatyá riuscì a salvarsi ma, tradito, fu messo a morte. Solo Nana, arretrando combattendo, raggiunse nel 1860 il Nepal per ripresentarsi, sei anni dopo, al mondo nei panni del capitano Nemo.

I passeggeri.

Per le cause già dette Verne accettò di mutare in tempera le vigorose pennellate a olio che avrebbe voluto dedicare a Nemo. Ma da uomo ostinato non consentì che il protagonista venisse attorniato (come in altri romanzi, compresi i due del trittico) da personaggi con vitalità autonoma. Si deve a ciò, piú che alla situazione contingente, se l'atmosfera sul *Nautilus* è così spenta. Tre sono i «passeggeri» che esso ospita, ma nessuno d'essi brilla per

qualche dote specifica. Aronnax è un modesto cattedratico che non ha nulla dell'effervescente Paganel dei *Figli del capitano Grant*; Conseil, pur devoto e capace, non vale l'ingegnoso e disinvolto Passepartout; Ned Land, fido ma paranoico, è lontano anni luce dal generoso Pencroff dell'*Isola misteriosa*. Manca in più l'adolescenza, ben rappresentata nei due libri citati da Robert Grant e Harbert Brown. Temperamenti, ciononostante, a 24 carati, ma tenuti a guinzaglio dall'autore e mai liberi d'esprimere se stessi o a venir resi più vivaci dalla tendenza verniana a esprimersi in *verlan* ((argot per *à l'envers*). Marco Soriano (*Il caso Verne*, Emme, Milano 1982) dedica un'ampia appendice ai suoi giochi di parole per chiarire una molteplicità di termini che resterebbero altrimenti insoluti: Harry = *a ris*, ha riso; Ryan = *riant*, ridente; Kölderup (nome di banchiere) = *gueule de rup*, riccastro; Servadac = *cadaveri*; Ardant = *Nadar*, e così via. Nel nostro libro, per la tetraggine che vi regna, non avrebbe dovuto trovar materia, ma la tentazione fu più forte e così l'onesto e pudico Aronnax si trovò a portare un cognome che cripticamente suona «membro d'Aronne» e Ned Land a sospirare per Kat Tender, calembour di *chatte tendre*, ossia micina.

La funzione di Conseil e Ned è di far da spalla al «signore», come avverrà – ad onta delle professioni democratiche – nell'*Isola misteriosa* tra Cyrus Smith e gli altri.

Conseil sarà l'uomo perennemente a suo agio in ogni situazione e il referente impareggiabile d'ogni più astrusa classificazione: sorta di bombola mnemonica che ad Aronnax nessun altro (Nemo escluso, ma le occasioni di farlo son poche) può offrire. Ned Land è invece l'*homo faber*, prezioso nei momenti critici, ma non della statura dei coloni dell'isola suddetta.

Il regno subacqueo.

A una data in cui la distesa d'acque della Terra non era con precisione nota, un periplo sotto di essa rappresentava un rischio di fattibilità per l'autore e d'attendibilità per i dotti. Un oceanografo coevo ha osservato infatti che, pur esibendo una gran mole di dati, Verne ne estrae soprattutto quelli più spettacolari, atti a restar fissi in mente. Sarà per questo che nel romanzo quasi tutto appare di dimensione maggiore che in superficie: chi abbia la pazienza di leggere le mie note lo toccherà con mano.

L'osservatorio di Nemo è privilegiato: incurante di pressione, correnti, cataclismi, il suo veicolo perlustra a ogni profondità e latitudine lo sterminato regno subacqueo. Impossibile fornire esempi che appesantirebbero l'introduzione, ma utile darne un rapido sommario: la foresta sottomarina, Vanikoro, l'Oceano indiano, il Mar Rosso, l'Egeo, la baia di Vigo, il Mar dei Sargassi, la Corrente del Golfo, il Capo Horn.

Nel cap. 14 (*Il fiume nero*) egli si rende conto dell'immensità che affronta e parla perciò *ex cathedra*:

La porzione del globo terrestre coperta dalle acque è valutata a 3.832.558 miriametri quadrati, cioè a più di 38 milioni d'ettari. La massa liquida è composta da 2 miliardi e 250 milioni di miglia cubiche.

La sua divisione delle acque in cinque grandi aree (Oceano glaciale artico e antartico, Indiano, Atlantico, Pacifico) è contestata, ad esempio, oggi da Philip Ball (*H2O. Una biografia dell'acqua*, Rizzoli, Milano 2000, p. 41). Un tempo, egli osserva, i marinai pensavano che i mari navigabili fossero sette: gli oceani Atlantico, Pacifico, Indiano e Artico, i mari Mediterraneo e Caraibico e il Golfo del Messico. «Oggi riconosciamo solo tre diretti bacini oceanici – l'Atlantico, il Pacifico e l'Indiano – sebbene un quarto oceano, l'Antartico, sia vagamente individuato nelle porzioni più meridionali degli altri tre».

Evitando tuttavia la fin troppo facile scienza del poi è indiscutibile che quella che agli impazienti appare arida e insopportabile elencazione (ma che fascino ha l'osservazione dall'interno del *Nautilus*) contenga autentiche schegge di poesia. Si veda il cap. 12 della parte seconda:

Dai pannelli spalancati l'acqua, irraggiata dal riflettore, appariva chiarissima: nessun'ombra ne sminuiva la luminosità. L'obiettivo fu puntato sull'abisso e in pochi secondi ottenemmo un negativo nitidissimo. Vi si scorgono rocce primordiali che mai hanno visto la luce del cielo, graniti inferiori che sono la possente base del globo, profonde cavità scavate nei macigni, profili stupendamente netti e dai culmini profilati in nero. Mi è impossibile però descrivere l'insieme di massi lisci, neri, levigati, non coperti di muschio o di chiazze, dalle forme sbazzate in modo strano e ancorati saldamente al tappeto sabbioso luccicante.

Nessuno, prima del batiscafo di Piccard, l'avrebbe mai visto coi propri occhi, salvo Alessandro Magno forse, di cui si conserva una miniatura medioevale che lo mostra in una quadrata capsula vitrea, chiusa da un portello tondo e illuminata da lampade, che ammira estasiato la fauna sottomarina (Bruxelles, Bibliothèque de Bourgogne). Nessuno in batiscafo, dunque, ma in *batisfera* sí. Quell'uno fu William Beebe (*Mille metri sott'acqua*, Bompiani, Milano 1950) che in quattro anni compì con un compagno, in una sfera di metallo dagli spessi oblò di quarzo agganciata a un robusto cavo, discese sempre piú profonde: 435 metri, l'11 giugno 1930; 520, il 22 settembre 1932; 923, il 15 agosto 1934.

Le sue impressioni, anche se angolo d'osservazione e luce sono minimi rispetto al *Nautilus*, affasciano e danno (pp. 181-93) tutto il senso della nostra pochezza:

A 520 metri tutto era nero: ero sceso sotto il livello del lume percepibile da occhio umano, raggiunto la zona che i raggi del sole non possono penetrare e che da due miliardi d'anni non vedeva né giorno né notte, né estate né inverno. Quand'anche andassi giú diecimila metri troverei differenze unicamente nella misura, non nella sostanza.

Un picco del romanzo è però la conquista del polo Sud (parte II, capp. 13-16). L'avvicinamento è lento e Verne si prende, per quel cimento, ben quattro capitoli. L'approccio alla banchisa gli consente una splendida descrizione degli *icebergs*, visti del resto al vivo nei suoi viaggi in barca. Stupisce se mai che a 55° di latitudine la temperatura esterna oscilli fra i 2-3 gradi sottozero, che scenderanno a 5 avanzando, a nord, verso quel punto ignoto in cui – come si esprime Nemo – «s'incrociano tutti i meridiani del globo». La manovra avviene sott'acqua ed è a colpi di sperone che il *Nautilus* sbocca nel «mare libero» in prossimità del quale si trova il Polo – «uno specchio d'acqua a perdita d'occhio» e tre soli gradi *sopra zero* – e procedendo di poco giunge, il 21 marzo 1868, a quei 90° di latitudine ambiti da tanti e ne prende possesso. Si può restarne affatto estasiati. O apprendere obiettivamente da Ball che «durante l'inverno polare antartico parte della massa d'acqua congela come ghiaccio di banchisa nel mare di Weddell lasciandosi dietro acque ancora piú fredde e a tasso elevato di salinità. Quest'acqua precipita verso il fondale oceanico ed è l'acqua piú

densa di tutti gli oceani», contraddetto però, in parte, da Paul Davies (*Da dove viene la vita*, Mondadori, Milano 2000, p. 229) che dice: «Anche se la temperatura media è sotto il punto di congelamento, sotto il ghiaccio può mantenersi acqua allo stato liquido grazie a una combinazione di luce solare, calore geotermico e intrusione di acqua liquefatta in occasione di brevi episodi di disgelo».

Ma l'exploit piú puro e disinteressato è forse quello in cui Verne cerca di dir la sua sul mito di Atlantide. Con le conoscenze dell'epoca non poteva sperare scientificamente di risolverlo, ma nel suo periplo subacqueo perviene a vederne i resti. Conscio delle sue lacune, e attento a non strafare, mostra ad Aronnax (parte II, cap. 9) i ruderi d'una città «distrutta, a brandelli, annientata, sprofondata, dai tetti crollati, i templi abbattuti» e ne scrive didatticamente il nome ATLANTIDE sulla lavagna, fissandone l'ubicazione tra le Azzorre e le Canarie. E dire che nel cap. 6 della parte seconda (*L'arcipelago greco*) aveva fatto giungere il *Nautilus* nell'isola Santorini, quell'isola denominata anticamente *Thèra* ed esplosa nel 1470 a.C. per lo scoppio d'un vulcano ponendo fine alla grande civiltà minoica (J. V. Luce, *La fine di Atlantide*, Newton & Compton, Roma 1994). Il canale in cui il sottomarino passa, e che separa Nea Kámenni da Pálea Kámenni è tutto quel che resta oggi d'una cultura mitica, della quale Solone ebbe notizia in Egitto verso il 590 a.C. e di cui Platone (suo discendente) parlerà in seguito nel *Timeo* e in *Crizia* senza precisarne il luogo.

Ma il congedo dal mare per i passeggeri – perché una fine dev'esserci – è a latitudine piú settentrionale e in un sito poi sfruttato dagli scrittori del brivido: il Maelström. Verne, che giunse forse a vederlo, l'aveva conosciuto nel libro di Poe tradotto da Baudelaire e pubblicato nel 1858, e il racconto *Una discesa nel Maelström* dovette suggerirgli il punto d'arresto del «fatale andare». Poca differenza dal proprio mostra infatti il finale dell'americano:

Il fondo del baratro parve lentamente sollevarsi. Il cielo era limpido, il vento era caduto quando mi trovai in superficie, in vista della costa di Lofoten. Fui velocemente trascinato nel canale dello Ström e pochi istanti dopo sospinto verso la costa. Una barca di pescatori mi raccolse sfinito.

LUCIANO TAMBURINI

[2005].

VENTIMILA LEGHE SOTTO I MARI

Parte prima

CAPITOLO PRIMO

Uno scoglio mobile

Il 1866 fu contrassegnato da un evento strano, un fenomeno inspiegato e inspiegabile che nessuno sicuramente ha scordato. Per non parlare delle voci che allarmavano gli abitanti delle città costiere e tenevano desti gli animi in quelle dell'interno i più impressionati furono i marinai. Mercanti, armatori, comandanti di piroscafi e navi da carico europei e americani, ufficiali delle marine da guerra d'ogni nazione e, dopo di essi, i governi d'entrambi i continenti si preoccuparono del caso vivamente.

Da qualche tempo infatti varie navi s'erano imbattute in mare in una «cosa enorme», un oggetto lungo, affusolato, a volte fosforescente, molto più grosso e celere d'una balena.

I dati relativi a tale apparizione, registrati nei vari libri di bordo, concordavano sostanzialmente sulla forma dell'oggetto o della creatura, sulla rapidità incredibile dei suoi movimenti, sulla straordinaria forza propulsiva, sulla vitalità peculiare di cui pareva dotato. Se si trattava d'un cetaceo superava in grossezza tutti quelli che la scienza aveva catalogato fino allora. Cuvier¹, Lacépède², Dumeril³, Quatrefages⁴ non avrebbero mai ammesso l'esistenza d'un mostro simile senza averlo prima veduto, e veduto coi propri occhi di scienziati.

Facendo la media delle osservazioni compiute in più occasioni, e scartando sia le stime cautelose che attribuivano alla cosa duecento piedi di lunghezza sia quelle esagerate che la facevano larga un miglio e lunga tre, si poteva asserire che quell'essere fenomenale, ammesso che esistesse, superava di molto le misure accertate fino allora dagli ittiologi.

Che esistesse non si poteva più negare e, data la propensione umana per tutto ciò che è fuori del normale, s'intuirà l'emozione causata in tutto il mondo dalla sorprendente apparizione. Giudicarla una frottola era impossibile.

Il vapore *Governor Higginson* della Calcutta and Burnach Steam Navigation Company aveva incontrato infatti quella massa mobile cinque miglia a est delle coste australiane. Il capitano Baker aveva creduto dapprima di trovarsi in presenza d'uno scoglio ignoto e stava accingendosi a rilevarne la posizione esatta quando due colonne d'acqua, emesse dall'oggetto non identificato, salirono sibilando a cinquanta metri d'altezza. A meno che lo scoglio non fosse assoggettato alla pressione intermittente d'un geyser il *Governor Higginson* si trovava senza dubbio innanzi a un mammifero acquatico fino allora sconosciuto, che lanciava dagli sfiatoi colonne d'acqua miste ad aria e a vapore.

Un fatto identico fu osservato il 23 luglio dello stesso anno nelle acque del Pacifico dal *Cristobal Colón* della West India and Pacific Steam Navigation Company. Lo smisurato cetaceo poteva perciò spostarsi a velocità incredibile, dal momento che, nel giro di tre giorni, il *Governor Higginson* e il *Cristobal Colón* l'avevano avvistato in due punti distanti sulla carta piú di settecento leghe marine.

Quindici giorni dopo, duemila leghe piú lontano, l'*Helvetia*, della Compagnie Nationale, e lo *Shannon*, del Royal Mail, procedendo controbordo nella zona atlantica compresa fra gli Stati Uniti e l'Europa, si segnarono a vicenda il mostro a 42° 15' di latitudine nord e 60° 35' di longitudine ovest dal meridiano di Greenwich. L'osservazione simultanea li rese concordi nello stimare la lunghezza minima del mammifero a piú di trecentocinquanta piedi inglesi⁵: sia lo *Shannon* sia l'*Helvetia*, pur lunghe oltre cento metri da prua a poppa, risultavano inferiori a esso. Ma le piú grandi balene che bazzicano le isole Aleutine, il Kulammak e l'Umgullick non hanno mai superato i cinquantasei metri, sempre che giungano a tanto.

Questi messaggi trasmessi uno dopo l'altro, nuove osservazioni fatte a bordo del transatlantico *Pereire*, una collisione fra l'*Etna* della linea Inman e il mostro, un verbale redatto dagli ufficiali della fregata francese *Normandie*, un rilevamento assai preciso eseguito dallo stato maggiore del commodoro Fitz James a bordo del *Lord Clyde*, scossero a fondo l'opinione pubblica. Nei paesi frivoli si rise del fenomeno, in quelli seri (quali Inghilterra, Germania, America) lo si considerò con preoccupazione.

In tutti i grossi centri il mostro divenne di moda; venne cantato nei caffè, ridicolizzato dalla stampa, messo in scena a teatro. I giornalucoli popolari ne dissero d'ogni colore. Riapparvero sulle gazzette a corto di lettori

creature fantastiche e gigantesche quali la balena bianca (il tremendo Moby Dick delle zone iperboree) e lo smisurato kraken, capace d'avvinghiarsi coi tentacoli a un bastimento da cinquecento tonnellate trascinandolo in fondo al mare. Vennero perfino ristampate storie dei tempi andati, da quelle d'Aristotele⁶ e Plinio⁷, concordi sull'esistenza di quei mostri, ai racconti norvegesi del vescovo Pontoppidan⁸, alle relazioni di Paul Heggede e ai resoconti di Harrington⁹, della cui buona fede non si dovrebbe dubitare quando afferma d'aver visto nel 1857, a bordo del *Castillan*, quel serpente enorme che non aveva mai battuto prima altre acque che quelle del buon vecchio *Constitutionnel*.

Scoppiò allora, nelle associazioni dotte e nei giornali scientifici, una interminabile polemica fra creduli e increduli. La «faccenda del mostro» scaldò le teste. I giornalisti amanti della scienza, battagliando con quelli inclini alla fantasia, fecero nella memoranda campagna scorrere l'inchiostro a fiumi; qualcuno, anche, qualche goccia di sangue per esser passato dal serpente marino a epiteti offensivi.

La guerra proseguì per sei mesi con alti e bassi. Agli articoli di fondo dell'Istituto Geografico del Brasile, dell'Accademia Reale delle Scienze di Berlino, dell'Associazione Britannica, dell'Istituto Smithsonian di Washington, alle dispute di «The Indian Archipelago», del *Cosmos* dell'abate Moigno, delle «Mitteilungen» di Petermann, alle cronache scientifiche dei grandi giornali francesi e esteri, la stampa spicciola rispondeva con brio inesauribile. I suoi brillanti articolisti, parodiando un detto di Linneo tirato in ballo dai contestatori del mostro, sostennero infatti che «la natura non creava stupidi» e scongiurarono gli avversari di non infliggerle una tale smentita ammettendo l'esistenza dei kraken, dei serpenti di mare, dei Moby Dick e d'altri parti di ciurme deliranti. Alla fine un giornale satirico assai temuto, per mano del redattore più influente, riassunse la questione, attaccò il mostro come Ippolito¹⁰ e gli inferse il colpo di grazia fra le risate di tutti. Lo humour aveva battuto la scienza.

Nei primi mesi del 1867 la faccenda pareva morta e sepolta quando nuovi fatti vennero resi noti al pubblico. Non si trattò più allora di risolvere un problema scientifico ma di ovviare a un pericolo reale. La questione assunse altro aspetto e il mostro tornò a essere isolotto, masso, scoglio, ma scoglio mobile, sfuggente e inafferrabile.

Il 5 marzo 1867 il *Moravian*, della Montreal Ocean Company, trovandosi in piena notte a 27° 30' di latitudine e 72° 15' di longitudine, urtò con la fiancata di dritta uno scoglio non segnalato da alcuna carta in quel punto. Grazie al vento e ai quattrocento cavalli vapore delle sue macchine stava andando alla velocità di tredici nodi e senza la robustezza eccezionale della chiglia la nave, sventrata dall'urto, sarebbe colata a picco con duecentotrentasette passeggeri provenienti dal Canada.

L'infortunio era avvenuto verso le cinque del mattino, mentre già albeggiava. Gli ufficiali di guardia si precipitarono a poppa scrutando l'oceano con la massima attenzione. Non videro nulla eccetto un grosso vortice che schiumava a seicento metri di distanza, come se la massa liquida fosse stata smossa con violenza. Il punto fu rilevato esattamente e il *Moravian* proseguì la rotta senza visibili avarie. Aveva urtato una roccia subacquea o qualche imponente relitto? Non si riuscì ad appurarlo ma controllando lo scafo in bacino di carenaggio si vide che parte d'esso era squarciato.

Il fatto, in sé gravissimo, sarebbe stato scordato al pari di tanti altri se, tre settimane dopo, non si fosse ripetuto in circostanze identiche. La sola differenza fu che, grazie alla nazionalità della vittima del nuovo scontro e alla nomea della Compagnia proprietaria, l'evento ebbe risonanza immensa.

Nessuno ignora il nome del celebre armatore inglese Cunard¹¹, l'accorto industriale che nel 1840 aveva dato avvio a un servizio postale fra Liverpool e Halifax con tre navi in legno e a ruote della potenza di quattrocento cavalli e millecentosessantadue tonnellate di stazza. Otto anni dopo la dotazione della Compagnia s'arricchiva di quattro navi da seicentocinquanta cavalli e milleottocentoventi tonnellate e, due anni più tardi, d'altri due bastimenti di maggior potenza e stazza. La Compagnia Cunard, avendo nel 1853 ottenuto il rinnovo della concessione per il trasporto della corrispondenza, accrebbe subito la propria flotta con l'*Arabia*, *Persia*, *Cina*, *Scotia*, *Java*, *Russia*, tutte navi di prim'ordine e le più grosse che, dopo il *Great Eastern*, avessero mai solcato i mari. La Compagnia possedeva perciò, nel 1867, dodici navi, otto a ruote e quattro a elica.

Se enumero sommariamente questi dati è per sottolineare l'importanza della Compagnia, nota ovunque per la sua oculata gestione. Nessuna impresa di trasporti transoceanici è stata mai diretta con maggiore

accortezza, nessun affare è mai stato premiato da miglior successo. In ventisei anni i bastimenti Cunard hanno attraversato duemila volte l'Atlantico senza contrattamenti o ritardi e senza mai perdere una lettera, un uomo o una nave. Per questo i passeggeri continuano a preferire, malgrado la forte concorrenza francese, questa linea a ogni altra, come appare dai documenti ufficiali degli ultimi anni. Ciò premesso nessuno stupirà dello scalpore prodotto dal sinistro toccato a una delle sue più belle navi a vapore.

Il 13 aprile 1867, con mare calmo e vento moderato, la *Scotia* si trovava a 15° 12' di longitudine e 45° 37' di latitudine. Procedeva alla velocità di tredici nodi e quarantatre centesimi, spinta da motori di seimila cavalli. Le ruote battevano con perfetta regolarità le onde. Pescava in quel momento sei metri e settanta e spostava 6624 metri cubi d'acqua.

Alle quattro e diciassette pomeridiane, mentre i passeggeri prendevano il tè in salone, s'udì un lieve cozzo contro la chiglia, un po' oltre la ruota di sinistra.

La *Scotia* non aveva urtato ma era stata urtata da un oggetto fatto più per tagliare e perforare che per colpire. L'urto era stato così lieve che nessuno a bordo se ne sarebbe accorto se il personale di stiva non fosse salito sul ponte urlando:

– Affondiamo! Affondiamo!

I passeggeri si spaventarono moltissimo ma il capitano Anderson si fece in quattro per rassicurarli. Il pericolo non poteva essere imminente perché la *Scotia*, divisa in sette compartimenti da paratie stagne, era in grado di far fronte a una falla senza difficoltà.

Sceso immediatamente nella stiva egli constatò che il quinto comparto era stato invaso dall'acqua; la rapidità dell'allagamento provava che lo squarcio era considerevole. Le caldaie, per fortuna, erano altrove se no il fuoco si sarebbe spento subito.

Il capitano Anderson ordinò l'alt e un marinaio si tuffò per verificare l'avaria. Qualche istante dopo fu accertata la presenza, nella chiglia, d'un foro largo due metri, impossibile da otturare. La *Scotia* dovette quindi proseguire il viaggio con le ruote semiaffondate. Si trovava in quel momento a trecento miglia dal Capo Clear e gettò l'ancora negli approdi della Compagnia con un ritardo di tre giorni che causò vivo allarme a Liverpool.

Gli ingegneri procedettero all'ispezione della nave, che fu posta in secca, e non poterono credere ai propri occhi. Due metri e mezzo sotto la linea di galleggiamento s'apriva uno squarcio regolare a forma di triangolo isoscele. Il taglio nella lamiera era nettissimo, non l'avrebbe fatto meglio un utensile. L'oggetto perforante che ne era stato causa doveva esser di tempra inusitata e, spinto con forza inconcepibile, dopo aver trapassata una lastra di quattro centimetri s'era ritratto con moto inverso del tutto inesplicabile.

Effetto dell'accaduto fu che la gente tornò a scaldarsi. Ogni incidente marittimo avvenuto per causa ignota fu addebitato al mostro. Al fantasmagorico animale venne attribuita la responsabilità di tutti quei naufragi, malauguratamente numerosi. Su tremila navi date annualmente per scomparse dal *Bureau Veritas* il numero delle imbarcazioni a vela o a vapore che per mancanza di notizie si presumono perdute, equipaggio e carico, ammonta infatti a non meno di duecento.

Vero o no che fosse, fu imputata al mostro la loro sparizione e poiché per causa sua i viaggi intercontinentali stavano facendosi rischiosi la gente insorse chiedendo a viva voce che i mari venissero liberati dal temibile cetaceo.

¹ [Georges Cuvier (1769 - 1832), fondatore dell'anatomia comparata e autore di importanti studi sui fossili – *N.d.C.*].

² [Bernard-Germain-Etienne de L'Isle de Lacépède (1756-1825) proseguì la *Storia Naturale* di Buffon].

³ [André-Marie-Constant Dumeril (1774-1860), zoologo francese, studiò i rettili pubblicandone la *Storia generale* (1834-54) e l'*Erpetologia generale*. Il figlio Henri-André (1812-70) gli successe nella cattedra al Museo di storia naturale di Parigi dedicandosi all'ittologia e pubblicando i due volumi dell'*Ittiologia generale* (1865-70)].

⁴ [Jean-Louis-Armand de Quatrefages de Bréau (1810-92), naturalista e antropologo, studiò gli invertebrati marini].

⁵ 106 metri circa. Il piede inglese misura solo centimetri 30,40.

⁶ [Aristotele (384-322 a. C.) frequentò per venti anni, ad Atene, l'Accademia di Platone, ritirandosi alla sua morte (347) a Mitilene. Nel 343 fu chiamato da Filippo II alla corte macedone quale precettore del figlio Alessandro e nel 335 si stabilì ad Atene, ove fondò il Liceo o scuola

peripatetica componendo gran parte delle numerose opere, dalla *Retorica* all'*Etica* ai trattati scientifici].

⁷ [Gaio Plinio Cecilio Secondo il Vecchio (23-79 d. C.) seguì la carriera equestre, rivestì la carica di procuratore e comandò la flotta imperiale di stanza a Miseno. Scrisse l'imponente *Naturalis Historia* in 37 libri, che dedicò nel 77-78 all'imperatore Tito].

⁸ [Erik Pontoppidan (1698-1764), nipote di Erik vescovo di Trondheim, fu teologo, storico e dal 1747 vescovo di Bergen. S'occupò di storia naturale e geografia e compose il *Theatrum Daniae veteris et modernae* (1730) e il *Det Danske Atlas* (1763)].

⁹ [James Harrington (1611-77), scrittore politico e utopistico, compose nel 1656 *The Commonwealth of Oceana*].

¹⁰ [Ippolito, figlio di Teseo, fu accusato falsamente dalla matrigna Fedra d'aver tentato di sedurla. Maledetto dal padre, che invocò su di lui l'ira di Poseidone, fu ucciso da un mostro marino che uscendo dalle acque ne fece capovolgere il cocchio].

¹¹ [Samuel Cunard (1787-1865), armatore canadese, istituì nel 1840 il primo servizio regolare transcontinentale di piroscafi].

CAPITOLO SECONDO

Pro e contro

Mentre ciò accadeva io stavo tornando da una campagna scientifica compiuta nell'accidentato territorio statunitense del Nebraska. Quale professore aggiunto del Museo di storia naturale di Parigi il governo francese m'aveva aggregato alla spedizione. Dopo sei mesi di permanenza giunsi a fine marzo a New York carico di preziosi reperti. Dovendo imbarcarmi per la Francia solo ai primi di maggio stavo attendendo alla classificazione dei miei tesori mineralogici, botanici e zoologici quando accadde l'incidente della *Scotia*.

Ero al corrente della faccenda e come avrebbe potuto essere altrimenti? Avevo letto e riletto ogni giornale europeo e americano senza cavare un ragno dal buco. Il mistero m'attraeva e, non riuscendo a farmene un'idea, passavo da un opposto all'altro. Che vi fosse del vero era indubbio e gli increduli erano invitati a porre il dito sulla piaga della *Scotia*.

Al mio arrivo a New York l'affare stava facendo molto chiasso. La tesi dell'isolotto galleggiante o dello scoglio inafferrabile, sostenuta da incompetenti, era ormai caduta. A meno infatti che lo scoglio non fosse dotato di un macchinario come avrebbe potuto muoversi con tanta rapidità?

Anche l'idea d'uno scafo alla deriva, d'un relitto enorme, venne scartata causa appunto la velocità.

Restavano solo due possibili soluzioni, ognuna con accesi sostenitori: da un lato chi optava per un mostro di forza immane, dall'altro chi propendeva per un battello subacqueo dotato d'enorme energia motrice.

Questa seconda ipotesi, per sé accettabile, non resse alle indagini effettuate nei due emisferi. Che un privato potesse disporre d'una macchina del genere era improbabile: dove e quando l'avrebbe fatta costruire e in che modo sarebbe riuscito a tener segreta la faccenda?

Solo un governo poteva essere in possesso d'un tale apparecchio distruttivo e, in questi tempi sciagurati in cui l'uomo fa di tutto per potenziare gli ordigni bellici, era possibile che uno Stato, all'insaputa degli altri, stesse sperimentando il micidiale arnese. Dopo gli *chassepots* le torpedini, dopo le torpedini gli arieti sottomarini e poi, così almeno spero, il rinsavimento.

L'ipotesi d'un ordigno bellico cadde tuttavia di fronte alle dichiarazioni governative. Trattandosi di comune interesse, poiché gli scambi internazionali ne pativano, la loro sincerità era indubbia. Come supporre d'altra parte che la costruzione del sottomarino sfuggisse agli occhi altrui? Serbare il segreto in casi simili è difficile per un privato ma sicuramente impossibile per uno Stato spiato accanitamente dalle potenze rivali.

Così, dopo indagini svolte in Inghilterra, Francia, Russia, Prussia, Spagna, Italia, America e perfino in Turchia, l'idea d'un *Monitor*¹ sottomarino fu definitivamente scartata.

Tornò quindi a galla il mostro, malgrado le spiritosaggini della stampa spicciola, e su questa china le fantasie si sfrenarono nelle più strampalate invenzioni d'una ittiologia immaginaria.

Al mio arrivo a New York varie persone m'avevan fatto l'onore d'interpellarmi sul caso. Avevo dato alle stampe, in Francia, un volume in quarto, in due tomi, intitolato *I misteri degli abissi marini* e l'opera, molto apprezzata dagli studiosi, faceva di me uno specialista in quell'inesplorato campo della storia naturale. Mi fu chiesto il mio parere e finché potei contestare la validità dei fatti ricusai di rispondere: messo però ben presto con le spalle al muro fui costretto a spiegarmi con chiarezza. Anche allo «stimato Pierre Aronnax professore al Museo di Parigi» fu ingiunto dal «New York Herald» di esprimere una opinione.

Obbedii e, non potendo far diversamente, parlai. Discussi il caso sotto ogni aspetto, politico e scientifico, e cito qui una parte dell'articolo assai dettagliato che pubblicai nel numero del 30 aprile.

Esamate – dicevo in esso – a una a una le varie ipotesi e scartata ogni altra idea occorre necessariamente ammettere l'esistenza d'un animale marino di straordinaria robustezza.

Le grandi profondità oceaniche ci sono del tutto ignote perché la sonda non è riuscita ancora a scandagliarle. Che accade in quei remoti abissi? Quali creature abitano e

possono abitare a dodici-quindici miglia sotto il livello del mare? Qual è la struttura organica di simili animali? Si può a malapena immaginarlo.

La soluzione del problema postomi assume quindi l'aspetto d'un dilemma: o conosciamo ogni essere che popola il pianeta o ne ignoriamo qualcuno.

Nel secondo caso la natura, nel campo dell'ittiologia, ha ancora in serbo dei segreti e la miglior cosa è allora ammettere l'esistenza di pesci o cetacei di specie (o perfino genere) ignoti, di tipo specificamente «abissale», che popolano fondali irraggiungibili e che un qualsiasi caso o ghiribizzo spinge ogni tanto negli alti strati oceanici.

Se ogni specie vivente ci è invece nota, l'animale di cui si tratta va cercato fra le creature marine già catalogate e in tal caso propenderei per l'esistenza d'un *Narvalo gigante*.

Il narvalo comune, o liocorno di mare, giunge spesso a venti metri di lunghezza. Quintuplicate, decuplicate addirittura queste dimensioni, date al cetaceo una forza adeguata al suo volume, potenziatene le armi offensive e avrete l'animale voluto. Esso corrisponderà alle misure stabilite dagli ufficiali dello *Shannon* e sarà munito dello strumento che ha perforato la *Scotia* e che ha forza bastante a danneggiare la chiglia d'una nave.

Il narvalo è dotato infatti d'una specie di spada o, come certi naturalisti preferiscono, alabarda eburnea. È un dente prominente duro come l'acciaio. Se n'è trovato qualcuno infisso nei corpi di balene, che l'animale attacca sempre con successo. Altri sono stati estratti, a fatica, dagli scafi di battelli trapassati da parte a parte come fa un trapano in una botte. Il museo della Facoltà di medicina a Parigi custodisce una zanna del genere lunga due metri e venticinque e larga alla base quarantotto centimetri!

Bene, figuratevi un'arma e un animale dieci volte più grossi, lanciatelo a venti miglia all'ora, moltiplicate massa per velocità e otterrete un cozzo in grado di produrre la catastrofe voluta.

Insomma, finché non avremo notizie più esaurienti, propendo per un liocorno marino di colossali dimensioni, armato non più di un'alabarda ma d'un vero e proprio sperone come le fregate corazzate o i *rams*² da guerra, dei quali avrebbe dimensioni e forza motrice.

Ciò chiarirebbe quanto ci riesce oscuro, sempre che – malgrado quanto è stato intravisto, visto, sentito, risentito – non esista nulla di nulla, cosa poi non improbabile!

L'ultima frase era stata un po' una viltà ma volevo salvare in parte la mia dignità professorale e non farmi rider dietro dagli Americani che, quando

ridono, ridono per davvero. Mi riservavo cioè una scappatoia ma credevo, tutto sommato, nell'esistenza del «mostro».

Il mio articolo fu discusso con ardore, il che gli procurò vasta eco e un certo numero di sostenitori. La soluzione proposta permetteva all'immaginazione di sbrigliarsi e la mente umana prova gusto a figurarsi esseri fuori del comune. Il mare è oltretutto il miglior veicolo per essi, il solo ambiente in cui simili giganti – vicino ai quali gli animali terrestri, elefanti o rinoceronti che siano, scompaiono – possono nascere e riprodursi. Le masse liquide trasportano le più grandi specie note di mammiferi e celano forse molluschi di dimensioni impensabili e crostacei spaventevoli come gamberi lunghi cento metri o granchi da duecento tonnellate! Perché no? Un tempo gli animali terrestri – quadrupedi, quadrumani, rettili, uccelli, ognuno nella propria era geologica – erano plasmati, in forma gigantesca. Il Creatore li aveva colati in uno stampo immane che il tempo a poco a poco ha rimpicciolito. Perché il mare che non muta mai (mentre la scorza terrestre cambia di continuo) non avrebbe potuto custodire nei suoi recessi i superstiti della vita d'altri evi? Perché non dovrebbe celare nel suo grembo le ultime varietà di quelle specie titaniche per cui gli anni sono secoli e i secoli millenni?

Ma sto indulgiando su fantasticherie alle quali non devo più badare! Basta con queste chimere che il tempo ha per me mutato in tremenda realtà!

La gente, torno a dire, si fece una propria idea della natura del fenomeno e accettò fermamente l'esistenza d'una creatura prodigiosa che nulla aveva da spartire coi mitici serpenti marini.

Se però gli uni videro in ciò solo un quesito scientifico da risolvere gli altri, coi piedi sulla terra (specie in America e in Inghilterra), furono del parere di liberare l'oceano del pericoloso mostro per rendere sicuri i viaggi transoceanici. I giornali industriali e commerciali discussero la questione soprattutto sotto questo aspetto. La «Shipping and Mercantile Gazette», il «Lloyd», il «Paquebot», la «Revue maritime et coloniale», tutte insomma le testate dipendenti dalle compagnie assicuratrici minaccianti d'aumentare i tassi, furono su tale punto unanimi.

Essendosi l'opinione pubblica pronunciata, gli Stati Uniti fecero conoscere per primi le proprie intenzioni. Cominciarono perciò a New York i preparativi d'una spedizione destinata a cacciare il narvalo e una fregata assai veloce, l'*Abraham Lincoln*, si preparò a salpare al più presto. Gli

arsenali vennero messi a disposizione del comandante Farragut, che accelerò quanto poté i rifornimenti.

Ma proprio quando la decisione d'inseguire il mostro era stata presa esso, come sempre accade, non si fece più vedere. Nessuno, per due mesi, ne udì più parlare, nessuna nave s'imbatté in esso. Pareva che il liocorno avesse avuto sentore del complotto che si tramava contro di lui. Se ne era troppo parlato, anche per via cavo, e i buontemponi assicuravano che il furbone doveva avere intercettato qualche telegramma di cui faceva ora tesoro. Adesso che la nave era pronta per una caccia in alto mare, con formidabili attrezzi da pesca, non si sapeva dove andare. L'impazienza crebbe quando s'apprese il 2 luglio che un vapore della linea San Francisco-Shangai aveva scorto, tre settimane prima, l'animale nelle acque settentrionali del Pacifico.

L'emozione suscitata dalla notizia fu immensa. Farragut ebbe meno di ventiquattr'ore per prendere il via. I viveri erano già a bordo, le stive traboccavano di carbone, l'equipaggio era al completo. Non gli restava che accendere i fuochi, mettere le caldaie sotto pressione e salpare! Non gli sarebbe stata perdonata mezza giornata di ritardo e del resto egli non chiedeva altro.

Tre ore prima che l'*Abraham Lincoln* lasciasse il *pier*³ di Brooklin ricevetti una lettera così formulata:

Monsieur Aronnax, professore al Museo di Parigi
Fifth Avenue Hotel

New York

Se volete unirvi alla spedizione dell'*Abraham Lincoln* il governo dell'Unione sarà lieto che la Francia venga da voi rappresentata in questa impresa. Il comandante Farragut tiene una cabina a vostra disposizione.

Molto cordialmente vostro

J. B. Hobson
Segretario alla marina

¹ [Nave da guerra corazzata, dai bordi quasi a filo d'acqua, usata nella guerra di Secessione americana].

² [Navi con sperone].

³ [Molo].

CAPITOLO TERZO

Come il signore crede

Tre secondi prima dell'arrivo della lettera di J. B. Hobson non pensavo a cacciare il liocorno piú che a cercare il passaggio a Nord Ovest. Tre secondi dopo aver letto la missiva dell'egregio Segretario alla marina capii che la mia vera vocazione, il solo scopo della mia vita, era di dar la caccia al mostro inquietante e di liberare il mondo dalla sua presenza.

Eppure ero appena giunto da un viaggio disagiata, stanco e bisognoso di riposo, altra ambizione non avendo che di rivedere la mia patria, i miei amici, l'appartamento del Jardin des Plantes e le mie care e preziose raccolte. Nulla riuscí però a fermarmi. Scordai tutto, disagi, amici, raccolte, e accettai senza pensarci oltre l'offerta del governo americano.

«Del resto, – mi dissi, – ogni strada conduce in Europa e il liocorno sarà cosí cortese da portarmi sulle coste francesi. Quella brava bestia, per farmi piacere, si lascerà catturare in acque europee e non tornerò al Museo di storia naturale senza mezzo metro almeno della sua alabarda!»

Per il momento, tuttavia, dovevo cercare il narvalo nel Pacifico settentrionale il che, per far ritorno a casa, equivaleva a passare dagli antipodi.

– Conseil! – chiamai con impazienza.

Conseil era il mio domestico. Un ragazzo affezionato che m'accompagnava in ogni viaggio, un buon fiammingo cui volevo bene e che me lo ricambiava; un tipo flemmatico per natura, metodico per principio, zelante per abitudine, poco portato a stupirsi dei fatti insoliti dell'esistenza, dalle mani d'oro, abile in ogni cosa, mai tentato di dar consigli, specie se non richiesti.

Bazzicando il gruppetto di studiosi del Jardin des Plantes aveva appreso parecchie cose. Avevo in lui un esperto ferratissimo in classificazione naturalistica, capace di percorrere come un acrobata tutta la scala dei

sottotipi, gruppi, classi, sottoclassi, ordini, famiglie, generi, specie, varietà. Tutto il suo sapere, però, finiva qui. Classificare era la sua vita ma d'altro non s'intendeva. Versatissimo in teoria ma poco in pratica non avrebbe distinto, credo, un capodoglio da una balena. Con tutto ciò un bravissimo ragazzo.

Conseil mi seguiva da un decennio ovunque la scienza mi portasse. Mai un'obiezione sulla lunghezza o la fatica d'un viaggio. Mai un'esitazione a fare le valigie per la meta piú remota, Cina o Congo che fosse. Andava qua o là senza fiatare. Aveva una salute di ferro che sfidava ogni malanno e muscoli d'acciaio: quanto al morale, un sistema nervoso a prova di bomba.

Era sulla trentina e la sua età, paragonata a quella del padrone, stava come il quindici sta al venti. Con questa perifrasi, di cui mi scuso, voglio dire che ero sui quarant'anni.

Conseil però aveva una pecca. Formalista ostinato parlava solo in terza persona, cosa che spesso mi dava ai nervi.

– Conseil! – ripetei cominciando a fare in fretta e furia i bagagli.

Ero certo, ovviamente, del mio fedele servitore. Di solito non gli chiedevo mai se gli andava o no d'accompagnarmi ma stavolta il caso era diverso. Si trattava d'una spedizione che poteva durare a lungo, d'una impresa rischiosa per correr dietro a un animale capace di mandare a picco una fregata come un guscio di noce. C'era di che far tentennare anche l'uomo piú impassibile. Che avrebbe detto Conseil?

– Conseil! – gridai per la terza volta.

Conseil apparve.

– Il signore ha chiamato? – disse entrando.

– Sí figliolo. Prepara le mie e le tue cose. Partiamo fra due ore.

– Come il signore crede, – rispose pacatamente.

– Non c'è un minuto da perdere. Metti in valigia gli strumenti portatili, abiti camicie e calze quanti pare a te ma il piú che puoi e fa' alla svelta!

– E le raccolte del signore? – obiettò egli.

– Ci penseremo poi.

– Cosa? Gli archiotherii, gli hyracotherii, gli oreodonti, i cheropotami e tutti gli altri reperti?

– Li custodirà l'albergo.

– E il babirusa vivo?

– Baderanno a lui mentre saremo via. E poi disporrò che spediscono l'intero serraglio in Francia.

– Ma non torniamo a Parigi? – chiese Conseil.

– Beh sí, – risposi evasivamente, – ma con una deviazione.

– Come il signore crede.

– Oh beh, roba da poco. Un percorso un po' meno diretto, ecco tutto. Saliremo a bordo dell'*Abraham Lincoln*.

– Come il signore crede, – ripeté Conseil con calma.

– Vedi mio caro, si tratta del mostro... del famoso narvalo... Andiamo a sbarazzarne i mari!... L'autore di un'opera in quarto in due tomi sui *Misteri degli abissi marini* non può rinunciare a imbarcarsi col comandante Farragut. Missione gloriosa ma... anche rischiosa. Non si sa dove andremo. Quelle bestie possono essere bislacche. Ci andremo però lo stesso, abbiamo un comandante impavido!...

– Come farà il signore farò io, – Conseil rispose.

– Pensaci però bene perché non voglio celarti nulla. È uno di quei viaggi da cui non sempre si torna.

– Come il signore crede.

Quindici minuti dopo i bagagli erano pronti. Conseil s'era sbrigato in un baleno e io ero certo che non mancasse nulla perché il ragazzo classificava abiti e camicie altrettanto bene quanto mammiferi e uccelli.

L'ascensore dell'albergo ci depose nel vasto atrio all'ammezzato e io discesi i pochi gradini che recavano a pianterreno. Pagai il conto all'ampio banco sempre affollato e ordinai di spedire a Parigi (Francia) i miei colli con animali impagliati e piante essiccate. Aprii un sufficiente credito al babirusa e, seguito da Conseil, salii in carrozza.

La vettura, a venti franchi la corsa, andò da Broadway a Union Square, percorse la Forth Avenue fino all'incrocio con Bowery Street, prese Katrin Street e s'arrestò presso la banchina numero quattro. Là il Katrin ferry-boat ci trasportò, uomini cavalli carrozza, a Brooklyn, il grande satellite di New York situato sulla sponda sinistra dell'East River, e in pochi minuti fummo al molo. L'*Abraham Lincoln* stava eruttando dai due fumaioli fumo nero a torrenti.

I bagagli vennero subito portati sul ponte e anch'io salii alla svelta a bordo chiedendo del comandante Farragut. Un marinaio mi condusse sul

casseretto ove mi trovai in presenza di un ufficiale di bell'aspetto che mi porse la mano.

– Monsieur Pierre Aronnax? – chiese.

– Proprio lui, – risposi. – Il comandante Farragut?

– In persona. Professore siate il benvenuto, la vostra cabina vi aspetta.

Lo salutai lasciandolo alle sue incombenze e mi feci accompagnare nella mia cabina.

L'*Abraham Lincoln* era stato scelto con mano felice e attrezzato opportunamente per l'impresa. Era una fregata assai veloce, dotata d'apparecchi supplementari capaci di portare la pressione a sette atmosfere. Con essa la nave poteva raggiungere la velocità media di diciotto miglia e tre decimi all'ora, velocità molto elevata ma insufficiente a competere con l'enorme cetaceo.

Le attrezzature interne della fregata erano pari alle sue qualità nautiche. Trovai splendida la cabina, situata a poppa e attigua al quadrato ufficiali.

– Qui staremo bene, – dissi a Conseil.

– Bene, se il signore permette, – replicò il giovanotto, – come un Bernardo eremita nel guscio d'un buccino.

Lasciai Conseil alle sue valigie e tornai sul ponte per seguire le fasi della partenza.

Il comandante Farragut stava facendo mollare gli ultimi ormeggi che trattenevano l'*Abraham Lincoln* al molo di Brooklyn. Se avessi tardato un quarto d'ora, o anche meno, la fregata sarebbe partita senza di me e avrei perso quell'avventura straordinaria, eccelsa, incredibile, il cui veridico racconto troverà sempre qualche incredulo.

Quanto al comandante Farragut non voleva perdere né un giorno né un'ora per raggiungere le acque in cui l'animale era stato avvistato. Chiamò quindi il direttore di macchina.

– C'è pressione bastante? – chiese.

– Sissignore, – l'altro rispose.

– *Go ahead*, – esclamò Farragut.

A quest'ordine, trasmesso alle macchine da congegni ad aria compressa, i macchinisti fecero ruotare il volano della messa in moto. Il vapore sibilo irrompendo nei cassetti a stantuffi semiaperti, i lunghi pistoni orizzontali gemettero spingendo le bielle dell'albero. Le pale dell'elica batterono le onde a velocità crescente e l'*Abraham Lincoln* s'avviò maestosamente tra