

Nautilus
33

Jack London

La crociera dello *Snark*

Traduzione di Stefano Spila

Nutrimenti  mare

Titolo originale *The Cruise of the Snark*, New York, 1911

Traduzione dall'inglese di Stefano Spila

© 2024 Nutrimenti srl

Prima edizione settembre 2024

www.nutrimenti.net

via Marco Aurelio, 44 – 00184 Roma

In copertina: Jack London al timone di *Romer*, sua ultima barca a vela, insieme a Nakata; foto in copertina e all'interno Jack London Photographs and Negatives, The Huntington Library, San Marino, California; mappa a pagg. 6-7 e illustrazione a pag. 236 per gentile concessione di The Martin and Osa Johnson Safari Museum

Si ringrazia © www.themagazineantiques.com/article/jack-london-snark per la gentile concessione dell'articolo 'On high seas: Jack London's photography on the cruise of the Snark'

Nelle didascalie che accompagnano le fotografie sono riportate le note scritte a mano dall'autore e, tra parentesi quadre, le note dell'editore

ISBN 979-12-5548-073-0

ISBN 979-12-5548-085-3 (ePub)

Indice

Capitolo I. Premessa	11
Capitolo II. L'inconcepibile e il mostruoso	21
Capitolo III. L'avventura	43
Capitolo IV. Trovare la propria strada	51
Capitolo V. Il primo approdo	71
Capitolo VI. Uno sport regale	79
Capitolo VII. I lebbrosi di Molokai	91
Capitolo VIII. La Casa del Sole	105
Capitolo IX. La traversata del Pacifico	119
Capitolo X. Typee	135
Capitolo XI. L'uomo della natura	149
Capitolo XII. Il trono dell'abbondanza	161
Capitolo XIII. La pesca con le pietre a Bora Bora	177
Capitolo XIV. Il navigatore dilettante	183
Capitolo XV. In navigazione nelle Salomone	197
Capitolo XVI. L'inglese <i>bêche de mer</i>	227
Capitolo XVII. Il medico dilettante	235
Epilogo	251
In alto mare: la fotografia di Jack London durante la crociera dello <i>Snark</i> di <i>Phillip Prodger</i>	261
Glossario	268

MARTIN JOHNSON'S ADVENTURE MAP of THE SOUTH SEAS *Prepared especially for the readers of "DANGER TRAILS"*

SCALE OF MILES
0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000
DRAWN BY W.M. A. STEWARD



MARTIN JOHNSON

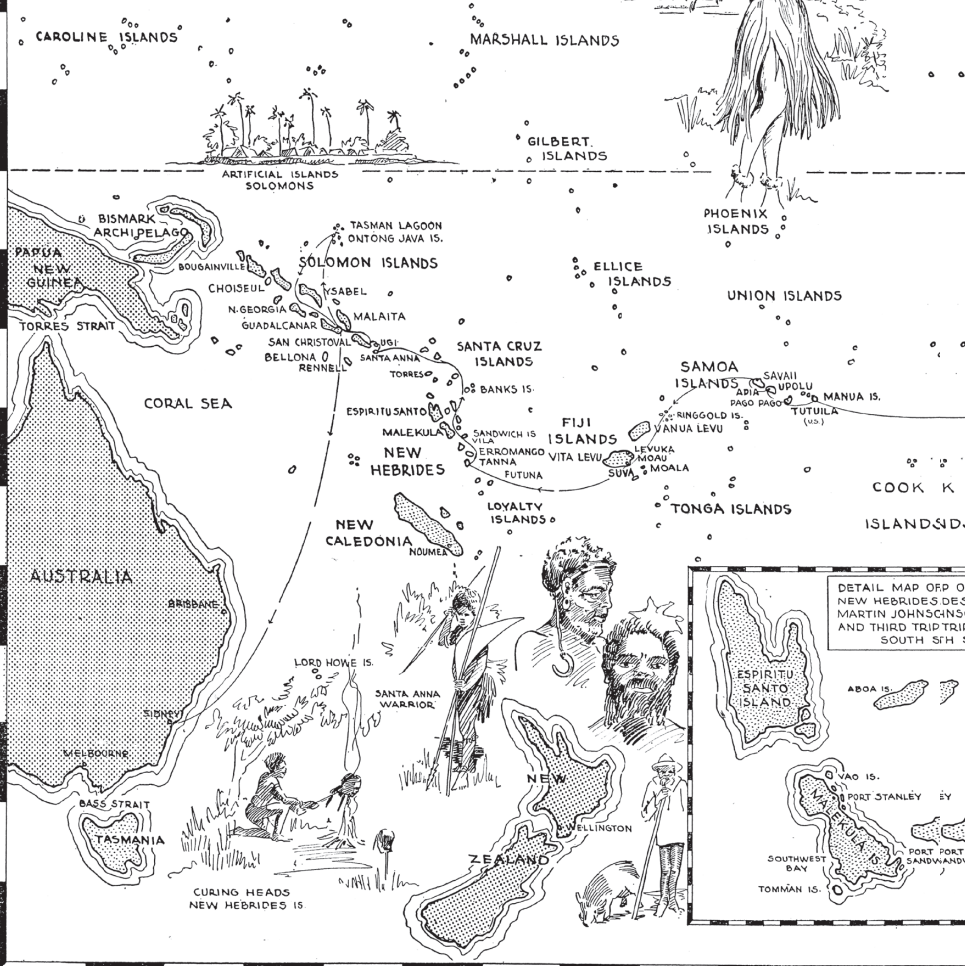
FOLLOW
JOHNSON
SAILS TS
THE SOLO
WITH JAC
ON THE S
EXPED
NEW
WITH HI
PARTNER
TURE - M - MR

0 M 0 MO
NILEP NIIHAL
PENAL PENAL
HF 0 HOM

HAWAIIAN
ISLANDS



PHOENIX
ISLANDS



DETAIL MAP OF
NEW HEBRIDES DES-
MARTIN JOHNSON
AND THIRD TRIP
SOUTH SEAS



CURVING HEADS
NEW HEBRIDES IS



LOLLOW MARTIN
NSON AS HE
LS TS THROUGH
SOI SOUTH SEAS
JACK LONDON
HE SIE SHARK AND
EXPLORES THE
NEW HEBRIDES
H H4 HIS DARING
TNEINER IN ADVEN-
E - M - MRS. JOHNSON



MRS. JOHNSON



THE JOHNSONS
PHOTOGRAPHING CANNIBALS



MARTIN JOHNSON'S ROUTE ABOARD THE SHARK



THE SHARK

MOLOKAI (LEPER COLONY)
HAWAII
MAUI
KAUAI
NIIHAU
KURE
HONOLULU
LANAI
KAHOOLAWE
MAUI
HAWAII
KAIULOA
NAUHA LOA VOLCANO

LANIANDS

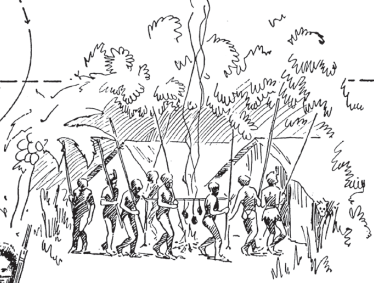
PACIFIC



TAKING
OBSERVATIONS

CHRISTMAS IS.
THE EQUATOR

OCEAN



CANNIBAL FEAST - NEW HEBRIDES

MANIHIKI ISLANDS

MARQUESAS ISLANDS (FR)

PAUMOTA
ARCHIPELAGO

SOCIETY ISLANDS (FR)



BIG NUMBER NATIVE



DEVIL-DEVIL
MALEKULA IS.



OUTRIGGER CANOE



PYGMY
ESPIRITU SANTO

OK K
NDSDS
RAROTONGA

MAP ORP OF MALEKULA,
RIDSIDES - SCENE OF
JOHNSON'S SECOND
TRIP TRIPS TO THE
OUTH SFH SEAS

PENTECOST IS.
AMBYRM IS.
PORT PORT SANDWICH



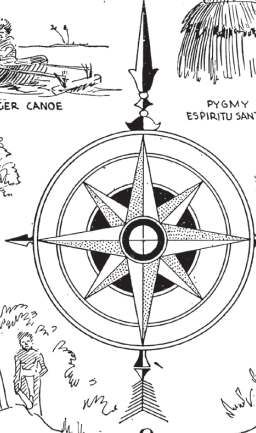
CANNIBALS
OF MALEKULA



NATIVE HUT



DANCE MASK



DEVIL-DEVILS AT MALEKULA.



↑ [*Jack e Charmian London, ritratto di Anne Brigman, 1910*]

← *Mappa della rotta dello Snark pubblicata all'interno del libro Danger Trails in Africa di Martin Johnson (imbarcato sullo Snark come cuoco).*

*A Charmian
primo ufficiale dello Snark che non esitò a mettersi al timone,
di notte o di giorno, per entrare o uscire da un porto o in navigazione.
Sempre pronta a prendere in mano il timone in ogni situazione di emergenza,
dopo due anni di navigazione, quando il viaggio dovette essere interrotto,
scoppiò a piangere.*

*Sì, ho sentito il vento tuonare al largo,
e il fragore della pioggia in alto mare,
avete tutti sentito cantare: "Per quanto ancora! Per quanto ancora!"*
Kipling, *The Long Trail*

Capitolo I

Premessa

Tutto ebbe inizio alla piscina di Glen Ellen. Tra una nuotata e l'altra amavamo sdraiarsi sulla sabbia per lasciare che la nostra pelle respirasse l'aria calda e si impregnasse di sole. Roscoe era un velista e io ero andato un po' per mare, così era inevitabile che si finisse per parlare di barche. Parlammo di imbarcazioni da diporto e delle loro doti marine. Citammo il capitano Slocum e il suo viaggio di tre anni intorno al mondo, a bordo dello *Spray*.

Dichiarammo di non aver paura di fare il giro del mondo con una piccola imbarcazione, ad esempio di quaranta piedi, e dichiarammo anche che ci sarebbe piaciuto farlo. Infine, dichiarammo che nulla al mondo ci avrebbe attratto di più della possibilità di farlo.

“Facciamolo”, dicemmo... tanto per dire.

Poi chiesi a Charmian, in privato, se le sarebbe piaciuto davvero farlo, e lei disse che le sembrava addirittura troppo bello per essere vero.

La volta successiva, mentre eravamo di nuovo adagiati sulla sabbia al sole vicino alla piscina, dissi a Roscoe: “Facciamolo”.

Ero serio, e lo era anche lui, perché rispose: “Quando si parte?”.

Avevo una casa da costruire nel ranch, oltre a un frutteto, un vigneto e diverse siepi da piantare e molte altre cose da fare; quindi, pensammo di avviare il nostro progetto nel giro di quattro o cinque anni, ma poi il richiamo dell'avventura iniziò a perseguitarci.

Perché non iniziare subito? Non saremmo mai più tornati giovani, nessuno di noi. Che il frutteto, la vigna e le siepi crescessero pure mentre saremmo stati lontani. Al nostro ritorno, li avremmo trovati pronti, e avremmo potuto vivere nel fienile fino al completamento della casa.

Così la partenza fu decisa, e la costruzione dello *Snark* ebbe inizio. Lo chiamammo *Snark* perché non ci venne in mente un altro nome: lo preciso a beneficio di coloro che altrimenti potrebbero pensare che il nome della barca contenga qualche riferimento arcano.

I nostri amici non riescono a capire perché facciamo questo viaggio. Rabbrividiscono, si lamentano e alzano le mani al cielo. Nessuna spiegazione potrebbe far loro comprendere che per noi questa è la strada più facile, per noi è più facile prendere il mare a bordo di una piccola imbarcazione che rimanere sulla terraferma, così come per loro è più facile rimanere sulla terraferma che prendere il mare a bordo di una piccola imbarcazione. Il loro atteggiamento è da imputare a un eccessivo predominio dell'ego. Non riescono ad allontanarsi da sé stessi. Non riescono a uscire da sé stessi abbastanza a lungo per rendersi conto che quella che per loro è la strada più facile non è necessariamente la strada più facile per tutti gli altri. Fanno del sistema di desideri, simpatie e antipatie un metro con cui misurare i desideri, le simpatie e le antipatie di tutte le altre creature. È una cosa ingiusta. E non manco certo di dirglielo, ma non riescono a staccarsi dal loro misero ego abbastanza a lungo da riuscire ad ascoltarmi. Pensano che io sia pazzo, e io li ricambio con la comprensione, uno stato d'animo che mi è familiare. Siamo tutti portati a pensare che ci sia qualcosa di sbagliato nei processi mentali di chi che non è d'accordo con noi.

L'espressione determinante è *mi piace*. Affonda le radici nella filosofia ed è intrecciata al cuore della vita. Dopo che la filosofia ha rimuginato a fondo, per un mese, per dire all'individuo ciò che deve fare, l'individuo risponde in un istante, *mi piace*, e fa qualcos'altro, e la filosofia va a farsi benedire. È il *mi piace* che spinge l'ubriaccone a bere e che spinge il martire a indossare il cilicio, che fa di un uomo un gaudente e di un altro un anacoreta, che fa sì che un uomo insegua la fama, un altro l'oro, un altro l'amore e un altro ancora Dio. La filosofia è molto spesso il modo in cui un uomo cerca di spiegare il suo *mi piace*.

Ma torniamo allo *Snark* e al motivo per cui io, per esempio, voglio viaggiare a bordo di quella barca in giro per il mondo. Le cose che

mi piacciono costituiscono il mio sistema di valori. La cosa che mi piace di più è la realizzazione personale, non per l'applauso del mondo, ma per la mia gioia. È l'antico: "L'ho fatto io! L'ho fatto io! L'ho fatto io con le mie mani!". Ma la realizzazione personale, per me, deve essere concreta. Preferirei vincere una lotta acquatica in piscina, o rimanere in sella a un cavallo che cerca di disarcionarmi, piuttosto che scrivere il grande romanzo americano. A ognuno i suoi gusti. Altri preferiscono scrivere il grande romanzo americano piuttosto che vincere quella lotta acquatica o domare quel cavallo.

Forse il risultato della mia vita del quale sono più orgoglioso, il mio momento più alto, accadde quando avevo diciassette anni. Ero su una goletta a tre alberi al largo delle coste del Giappone. Eravamo nel bel mezzo di un tifone. Tutti gli uomini dell'equipaggio erano rimasti in coperta per la maggior parte della notte. Alle sette del mattino fui chiamato dalla mia cuccetta per prendere il timone. Non c'era un centimetro quadrato di tela a riva. Stavamo fuggendo il vento e il mare a secco di vele, eppure la goletta filava meravigliosamente. Le onde erano distanti un ottavo di miglio tra loro, il vento strappava la spuma bianca dalle loro creste e l'aria era così satura di spruzzi che l'occhio non riusciva a vedere più di due onde per volta. La goletta era quasi ingovernabile, sbandava violentemente immergendo l'impavesata a dritta e a sinistra e si traversava cambiando prua di continuo, tra sud est e sud ovest e sembrava sul punto di affondare quando le onde più grandi la sollevavano da sotto il giardinetto. Se fosse partita alla straorza, sarebbe stata sicuramente dichiarata dispersa con tutto il suo equipaggio, e non avrebbe più dato notizie di sé.

Presi il timone. Il nocchiere rimase a osservarmi per un po', era spaventato dalla mia giovane età, e temeva che mi mancassero la forza e il coraggio, ma quando mi vide contrastare con successo i comportamenti della goletta per diverse volte, decise di scendere a fare colazione. A prua e a poppa, tutti gli uomini erano sottocoperta per la colazione, e se la goletta si fosse traversata all'improvviso, nessuno di loro avrebbe mai raggiunto il ponte. Per quaranta minuti rimasi lì da solo, al timone, e nelle mie mani avevo la goletta, che procedeva a folle e selvaggia velocità, e la vita di ventidue uomini. In una occasione pensai che fossimo condannati. Vidi l'onda arrivare e, mezzo annegato, sotto tonnellate d'acqua che mi schiacciavano, riuscii a controllare l'impeto della goletta che tendeva con forza a traversarsi

straorizzando. Alla fine del mio turno, sudato e senza forze, mi sentii sollevato. Ce l'avevo fatta! Con le mie mani avevo fatto una magia al timone e governato un centinaio di tonnellate di legno e ferro attraverso milioni di tonnellate di vento e di onde.

La mia gioia nasceva dall'aver compiuto l'impresa, non dal fatto che ventidue uomini sapessero che ero stato io ad averla compiuta. Nel giro di un anno, più della metà di quegli uomini sarebbero morti, ma il mio orgoglio per quell'impresa sarebbe rimasto invariato. Sono disposto a confessare, tuttavia, che mi piace avere un pubblico ristretto, ma deve essere un pubblico davvero piccolo, composto da coloro che mi amano e che io amo. E così, quando ottengo un risultato personale, ho l'impressione di dare un senso all'amore che provano per me, ma questo è del tutto estraneo al piacere del risultato stesso. Questo piacere è proprio della mia natura e non dipende da chi ne è testimone. Dopo un'impresa simile, mi sento esaltato, sono raggianti, sono consapevole di un orgoglio che è mio e solo mio. È un fatto organico. Ogni mia fibra ne è elettrizzata, è tutto molto naturale. È semplicemente la mia soddisfazione per il mio adattamento all'ambiente. È il successo.

Una vita vissuta è una vita di successo, e il successo è il respiro che scorre attraverso le sue narici. La realizzazione di un'impresa difficile è un successo di adattamento a un ambiente estremamente impegnativo. Più difficile è l'impresa, maggiore sarà la soddisfazione per il suo compimento. Così è per l'uomo che si lancia in avanti dal trampolino, plana sopra la piscina e, dopo una mezza rotazione all'indietro del corpo, entra in acqua a testa in giù. Appena lasciato il trampolino, l'ambiente che lo circonda diventa immediatamente selvaggio, e selvaggia è la pena che gli infliggerà se dovesse fallire e sbagliare l'entrata in acqua. Naturalmente, quell'uomo non è costretto a esporsi al rischio del fallimento: potrebbe rimanere sul bordo della piscina a godersi la carezza dolce e placida dell'aria estiva, il sole e la stabilità. Ma l'uomo non è fatto così. In quel fugace istante, a mezz'aria, vive come non potrebbe mai vivere se restasse fermo sul bordo di quella piscina.

Per quanto mi riguarda, preferirei essere quell'uomo piuttosto che i suoi compagni che siedono ai margini della vasca e lo guardano. Ecco perché sto costruendo lo *Snark*. Sono fatto così. Mi piace, e questo è tutto. Un viaggio intorno al mondo contiene una promessa di grandi momenti di vita. Seguitemi ancora un po' e valutate voi stessi. Eccomi qui, un piccolo animale chiamato uomo, una manciata

di materia vitalizzata, settantacinque chili di carne e sangue, nervi, tendini, ossa e cervello, il tutto soffice e tenero, suscettibile a lesioni, fallibile e fragile. Se colpisco con un leggero manrovescio il muso di un cavallo recalcitrante, mi rompo un osso della mano. Metto la testa sott'acqua per cinque minuti e annego. Se faccio un volo da sei metri di altezza mi sfracello. Sono una creatura che dipende dalla temperatura. Pochi gradi in meno e le mie dita, le mie orecchie e i miei piedi si anneriscono e si distaccano. Pochi gradi in più e la mia pelle si riempie di vesciche e raggrinzisce, e inizia a distaccarsi dalla carne cruda e tremolante. Qualche grado di differenza, e la vita e la luce in me si spengono. Una goccia di veleno iniettata nel mio corpo da un serpente e smetto di muovermi, smetto di muovermi per sempre. Un pezzo di piombo proveniente da un fucile mi entra in testa e vengo inghiottito dalla nera eternità.

Fallibile e fragile, un pizzico di vita pulsante e gelatinosa... è tutto ciò che sono. Intorno a me ci sono le grandi forze naturali: minacce gigantesche, titani distruttivi, mostri privi di sentimenti che si preoccupano di me meno di quanto io mi preoccupi del granello di sabbia che schiaccio con il piede. Non si preoccupano affatto di me. Non mi conoscono. Sono privi di consapevolezza, spietati e amorali. Sono i cicloni e i tornado, i lampi e i nubifragi, le maree e i maremoti, le risacche e le trombe marine, i grandi vortici, i mulinelli e i gorgi, i terremoti e i vulcani, le onde che si infrangono tuonando sulle coste rocciose e quelle che vanno all'assalto delle più grandi navi al mondo, schiacciando gli uomini o trascinandoli a morire in mare, e quei mostri insensibili non conoscono la piccola creatura sensibile, tutta nervi e debolezze, che gli uomini chiamano Jack London e che lui stesso ritiene avere tutte le carte in regola e considera come un essere alquanto superiore.

Nel labirinto e nel caos generati dal conflitto tra quei titani immensi, sta a me trovare la mia strada precaria. Quel frammento di vita che io sono trionferà su di loro. Quel frammento di vita che, nella misura in cui riuscirà a disorientarli o ad asservirli, si convincerà di essere divino. È bello cavalcare la tempesta e sentirsi come un dio. Voglio affermare che per un granello minuscolo di gelatina pulsante, sentirsi come un dio è una percezione molto più trionfante di quella che prova un dio nel sentirsi Dio.

Ecco il mare, il vento e l'onda. Ecco i mari, i venti e le onde di tutto il mondo. Ecco l'ambiente più feroce. Qui l'adattamento è difficile,

e raggiungerlo è una gioia per quella piccola vanità fremente che sono io. Mi piace. Sono fatto così. È la mia particolare forma di vanità, tutto qui.

C'è anche un altro lato del viaggio dello *Snark*. Essendo vivo, voglio vedere, e tutto il mondo è una cosa più grande da vedere di una piccola città o di una vallata. Abbiamo messo a punto pochi dettagli sul nostro viaggio. Solo una cosa è certa: il nostro primo scalo sarà Honolulu. Al di là di alcune idee di carattere generale, non abbiamo pensato al porto che toccheremo dopo le Hawaii. Ci penseremo lungo il percorso, ma in linea di massima, l'intenzione è di vagare per i mari del Sud, dove visiteremo le Samoa, la Nuova Zelanda, la Tasmania, l'Australia, la Nuova Guinea, il Borneo e Sumatra per poi risalire fino al Giappone, passando per le Filippine. Poi sarà la volta di Corea, Cina, India, Mar Rosso e Mediterraneo. Dopodiché il viaggio diventa troppo incerto per poter essere descritto, ma sappiamo che faremo sicuramente una serie di cose e prevediamo di trascorrere da uno a diversi mesi in ciascun paese d'Europa.

Lo *Snark* navigherà a vela. A bordo ci sarà un motore a benzina, ma da usare solo in caso di emergenza, come ad esempio con mare grosso tra scogli e secche, dove una calma improvvisa e una corrente impetuosa possono rendere inerme una barca a vela. Lo *Snark* sarà armato a *ketch*. Il *ketch* è un compromesso tra lo *yawl* e la goletta. Negli ultimi anni l'armo a *yawl* si è dimostrato il migliore per la crociera. Il *ketch* conserva le virtù da crociera dello *yawl*, ma riesce anche a offrire alcune delle doti veliche della goletta. Quanto appena detto va preso con le pinze, sono tutte teorie che albergano nella mia mente. Non ho mai navigato su un *ketch*, e non ne ho mai visto uno. Ma gli aspetti teorici mi piacciono. Dopo le prime uscite in mare, potrò dire di più sulle qualità crocieristiche e le doti marine del *ketch*.

Secondo il progetto iniziale, lo *Snark* avrebbe dovuto essere lungo circa dodici metri al galleggiamento. Tuttavia, in seguito scoprimmo che non ci sarebbe stato spazio per un bagno e aumentammo la lunghezza a circa quattordici metri. Il baglio massimo è di quattro metri e mezzo. Non ha una tuga e non ha una stiva. L'altezza in cabina è di un metro e ottantacinque e la coperta è priva di sovrastrutture, eccetto per due tambucci e un boccaporto a prua. Il fatto che non ci sia una tuga a indebolire la coperta ci farà sentire più sicuri nel caso in cui il mare grosso dovesse decidere di scagliare tonnellate d'acqua sulla nostra barca. Un pozzetto ampio, spazioso e auto

svuotante, ben protetto e realizzato sotto il livello della coperta, con alti paramare, renderà più confortevoli le nostre giornate e le notti di maltempo.

Non ci sarà un equipaggio. O meglio, Charmian, Roscoe e io siamo l'equipaggio. Faremo tutto con le nostre mani. Con le nostre mani circumnavigheremo il globo. Navigheremo o affonderemo, ma lo faremo con le nostre mani. Naturalmente, avremo un cuoco e un mozzo. Perché dovremmo preoccuparci di stare ai fornelli, lavare i piatti e apparecchiare la tavola? Per fare queste cose potremmo anche restare sulla terraferma. Inoltre, dobbiamo fare i nostri turni di guardia e lavorare a bordo. E devo anche dedicarmi al mio mestiere di scrittore per sfamarci e per comprare nuove vele e attrezzature e mantenere lo *Snark* in ordine. E poi c'è il ranch, devo garantire la crescita della vigna, del frutteto e delle siepi.

Quando aumentammo la lunghezza dello *Snark* per ottenere spazio per il bagno, scoprimmo che il bagno non avrebbe richiesto tutto quello spazio. Così, aumentammo le dimensioni del motore. Il nostro motore ha una potenza di settanta cavalli e, poiché ci aspettiamo che ci spinga fino a nove nodi, per quanto ne sappiamo non ci sono fiumi che possono vantare una corrente sufficientemente rapida da poterci respingere.

Prevediamo di svolgere molte attività nell'entroterra. Le dimensioni ridotte dello *Snark* lo rendono possibile. Quando ci avventuriamo nell'entroterra, gli alberi smettono di fare la loro parte e subentra il motore. Ci sono i canali della Cina e il fiume Yang-tse. Potremmo trascorrervi dei mesi, se riusciremo a ottenere i permessi dal governo. Questo sarà l'unico ostacolo al nostro viaggio nell'entroterra: le autorizzazioni governative. Ma se riusciremo a ottenere i permessi, non ci sarà limite alla navigazione che potremo fare sulle acque interne.

Quando arriveremo al Nilo, potremo risalirne il corso. Potremo risalire il Danubio fino a Vienna, e il Tamigi fino a Londra, e risalire la Senna fino a Parigi e ormeggiare di fronte al quartiere latino mettendo la cima di prua a terra a Notre Dame e la cima di poppa alla Morgue. Potremo lasciare il Mediterraneo e risalire il Rodano fino a Lione, da lì entrare nella Saona, poi passare dalla Saona alla Marna attraverso il canale di Borgogna, e dalla Marna entrare nella Senna e uscire dalla Senna a Le Havre. Quando attraverseremo l'Atlantico per raggiungere gli Stati Uniti, potremo risalire l'Hudson, e poi il canale Erie, attraversare i Grandi Laghi, lasciare il

lago Michigan a Chicago, raggiungere il Mississippi navigando lungo il fiume Illinois e il canale di collegamento, e poi scendere lungo il Mississippi fino al Golfo del Messico. E poi ci sono i grandi fiumi del Sud America. Ne sapremo parecchio di geografia quando torneremo in California.

Le persone che costruiscono case spesso affrontano momenti di grande confusione, ma se amassero quel tipo di lavoro duro, io consiglierei loro di costruire una barca come lo *Snark*. Considerate, per un breve istante, l'impegno che richiedono i dettagli. Prendiamo il motore. Qual è il tipo migliore di motore: a due tempi, tre tempi, o quattro tempi? Le mie labbra sono paralizzate a furia di pronunciare ogni genere di strano tecnicismo, la mia mente è paralizzata da idee ancora più strane ed è dolorante e stanca per aver attraversato nuovi e accidentati regni del pensiero. Metodi di accensione: bobina o accensione per scintilla? Dovremmo usare pile a secco o batterie di accumulo? La batteria di accumulo si presta bene allo scopo, ma richiede una dinamo.

Quanto dovrà essere potente la dinamo? E dopo aver installato una dinamo e una batteria di accumulo, sarebbe semplicemente ridicolo non illuminare la barca con la luce elettrica. Poi si inizia a discutere su quante luci e di quale potenza. È un'idea splendida, ma le luci elettriche richiedono una batteria di accumulo più potente, che a sua volta richiede una dinamo più potente.

E ora che abbiamo deciso di farlo, perché non dotarci un riflettore? Sarebbe enormemente utile. Ma un riflettore consuma così tanta elettricità che, quando viene messo in funzione fa spegnere tutte le altre luci. Ancora una volta percorriamo la strada della ricerca di un aumento dell'energia per la batteria di accumulo e la dinamo. E poi, quando finalmente il problema è risolto, qualcuno chiede: "E se il motore si rompe?". E così crolliamo. Ci sono le luci di navigazione, la luce della chiesuola e la luce di fonda. Da quelle luci dipende la nostra stessa vita. Quindi la barca dovrà anche essere dotata di lampade a olio.

Ma non abbiamo ancora finito con il motore. Il motore è potente. Siamo due piccoli uomini e una piccola donna. Salpare l'ancora a mano comporterebbe uno sforzo troppo grande per il cuore e la schiena. Lasciamo che sia il motore a farlo. Ma poi c'è il problema di come trasmettere la potenza dal motore al verricello salpancora. E quando tutto questo è risolto, dobbiamo ridistribuire gli spazi tra la

sala macchine, la cucina, il bagno, gli ambienti di servizio e la cabina, e così occorre ricominciare tutto da capo.

Così, dopo aver spostato il motore, inviai un telegramma incomprendibile al cantiere di New York, che recitava qualcosa come: *Ipotesi giunto a ginocchiera abbandonata, modificare reggispinga di conseguenza, la distanza tra il lato anteriore del volano e il diritto di poppa è di quattro metri e novantatré centimetri.*

Se amate districarvi tra i dettagli, sarà sufficiente andare alla ricerca della migliore attrezzatura di governo, o provare a decidere se tesare il sartame con le bigotte e gli stroppi di una volta o con i moderni arridatoi, per ottenere la massima precisione. La chiesuola dovrà essere posizionata davanti alla ruota, al centro del baglio, o la ruota andrà su un lato, con la chiesuola sempre davanti? Ci sono intere biblioteche di polemiche tra lupi di mare su questi temi. Poi c'è il problema del carburante, seimila litri di benzina, e quali sono i sistemi più sicuri per trasportarlo? Qual è il miglior estintore per un incendio di benzina? Poi c'è il grosso dilemma della scialuppa e della sua posizione in coperta. E quando tutto questo è finito, passando al cuoco e al mozzo, occorre confrontarsi con una quantità di opzioni da incubo. È una barca piccola e dovremo vivere a stretto contatto. Il problema della servitù sulla terraferma, al confronto, impallidisce. Alla fine, decidemmo per un mozzo, per ridurre le problematiche, ma poi il mozzo si innamorò e diede le dimissioni.

E, nel frattempo, come si può trovare il tempo per studiare l'arte della navigazione, quando si è impegnati a risolvere questi problemi e a lavorare per guadagnare il denaro con cui risolverli? Né io né Roscoe sappiamo nulla di navigazione, l'estate è ormai passata e stiamo per salpare, ma i problemi restano, più complessi che mai, e le casse sono sempre più vuote. In ogni caso, ci vogliono anni per imparare l'arte della navigazione, pur essendo noi due uomini di mare, così ci doteremo di libri e strumenti e impareremo a navigare sull'oceano, tra San Francisco e le Hawaii.

C'è un aspetto sfortunato e sconcertante della navigazione dello *Snark*. Roscoe, che sarà il mio co-navigatore, è seguace di un certo Cyrus R. Teed. Devo aggiungere che Cyrus R. Teed crede in una cosmologia diversa da quella generalmente accettata, e Roscoe condivide le sue opinioni.

Pertanto, Roscoe crede che la superficie della Terra sia concava e che noi viviamo all'interno di una sfera cava. Quindi, anche se

navigheremo sulla stessa barca, lo *Snark*, Roscoe farà il giro del mondo dall'interno, mentre io lo farò dall'esterno.

Ma di questo parleremo tra poco. Infatti, potremmo ritrovarci a condividere la stessa idea prima che il viaggio sia completato. Io sono sicuro che lo convincerò a fare il viaggio all'esterno, mentre lui è altrettanto sicuro che prima di arrivare a San Francisco sarò convinto di essere all'interno della Terra. Non so come riuscirà a farmi attraversare la crosta, ma Roscoe è un uomo pieno di risorse.

* * *

P.S. Quel motore! Già che lo abbiamo, e abbiamo anche la dinamo e la batteria di accumulo, perché non dotarci anche di una macchina per il ghiaccio? Il ghiaccio ai tropici! È più necessario del pane. E allora, ecco la macchina del ghiaccio! Ora sono immerso nella chimica, e mi dolgono le labbra e la mente, e come farò a trovare il tempo per studiare l'arte della navigazione?