

Jack London

LA CROCIERA DELLO SNARK

EFFEMME EDIZIONI

L'assurdo e inconcepibile

“Non badiamo a spese”, dissi a Roscoe, “Per lo *Snark* tutto dev'essere al meglio. Non importa l'estetica. Tavole di pino grezzo, sono una finitura sufficiente per me. Ma i soldi li mettiamo tutti nella costruzione. Voglio che lo *Snark* sia più stagno e resistente di qualsiasi altra barca. Non importa quanto costa rinforzarlo; bada che sia reso perfettamente stagno e robusto, io continuerò a scrivere e a guadagnare il denaro per pagare le spese.” E ho fatto tutto ciò che ho potuto; perché lo *Snark* inghiottiva denaro più rapidamente di quanto io non riuscissi a guadagnarne. Infatti, continuavo a chiedere prestiti per arrotondare le mie entrate.

Ora chiedo un prestito di mille dollari, ora duemila e ora cinquemila. E tutto il tempo continuavo a lavorare e a gettare i guadagni nell'impresa. Lavoravo anche di domenica e non facevo vacanze. Ma ne valeva la pena. Ogni qualvolta pensavo allo *Snark* sapevo che ne valeva la pena.

Sappi, gentile lettore, quanto è robusto lo *Snark*. È lungo quarantacinque piedi al galleggiamento. Le tavole del fasciame esterno hanno uno spessore di tre pollici, quelle del fasciame interno di due pollici e mezzo, quelle della coperta di due pollici e in tutte le tavole non c'è un solo nodo; lo so bene perché ho fatto io l'ordinazione espressamente da Puget Sound. Lo *Snark* poi ha quattro compartimenti, ossia all'interno la lunghezza totale dello

scafo è suddivisa da tre paratie stagne. Perciò anche se si aprisse un'ampia via d'acqua si allagherebbe solo uno dei compartimenti. Gli altri tre lo manterrebbero a galla comunque dandoci modo di riparare la falla.

Le paratie stagne hanno un'altra virtù. Nell'ultimo compartimento, quello all'estrema poppa, sono stivate sei taniche contenenti mille galloni di benzina. Ora la benzina è certo un'articolo pericoloso da trasportare in taniche su di una piccola barca a zonzo per il vasto oceano. Ma se le sei taniche non hanno perdite e vengono a loro volta contenute in un compartimento ermeticamente separato dal resto, il pericolo sarà certo ridotto al minimo.

Lo *Snark* è una barca a vela. È stata costruita per navigare a vela. Ma, casualmente, è stato installato un motore ausiliario da settanta cavalli. È un buon motore, potente. Ne sono certo. Perché ho pagato per farlo venire espressamente da New York. Poi in coperta, sopra al motore, c'è un verricello. È un attrezzo magnifico. Pesa centinaia di libbre e occupa buona parte della coperta.

Capite, è ridicolo salpare l'ancora a mano quando c'è un motore da settanta cavalli a bordo. Così abbiamo installato il verricello, facendolo azionare dal motore grazie ad una trasmissione ad ingranaggi assemblata appositamente da una fonderia di San Francisco.

Lo *Snark* era stato costruito per essere comodo e non abbiamo risparmiato a questo riguardo. Parliamo del bagno, per esempio, piccolo ed essenziale, ma dotato di tutte le comodità di qualsiasi bagno a terra. Il bagno è un miracolo di congegni, pompe, leve e valvole di scarico.

Va detto che durante la costruzione passavo le mie notti a pensare al bagno. Poi è stata la volta della scialuppa di salvataggio e della lancia di servizio. Sono sistemate sul ponte e finiscono per occupare quel poco spazio che rimane per sgranchirci le gambe.

Tuttavia sono meglio di un'assicurazione sulla vita e per prudenza, nonostante lo *Snark* sia una barca stagna e robusta, è comunque meglio dotarla anche di un buon battello di salvataggio. Il nostro è uno di quelli buoni, è una perla. Sarebbe dovuto costare centocinquanta dollari, ma al momento di pagare il conto era lievitato a trecentonovantacinque. Il che dimostra che buon battello sia!

Potrei seguitare a cantare le lodi per le varie ed eccellenti virtù dello *Snark*, ma mi trattengo. Le ho magnificate abbastanza e l'ho fatto a ragion veduta, come si vedrà prima della fine del mio racconto. E per favore ricordatevi del titolo: "*L'assurdo e inconcepibile*".

Avevo pianificato che lo *Snark* sarebbe salpato il primo di ottobre 1906. Che non sia stato così è assurdo e inconcepibile. Non c'era una valida ragione per non salpare, salvo che non era pronto e non esisteva una ragione plausibile perché non dovesse esserlo. Ce l'avevano promesso per il primo novembre, poi il quindici novembre e il primo di dicembre e tuttavia non era mai pronto.

Il primo di dicembre Charmian ed io lasciammo la dolce e tersa campagna di Sonoma e andammo a vivere nella soffocante città, ma non per molto tempo, oh no, giusto per due settimane, visto che saremmo salpati il quindici di dicembre. E doveva essere così perché l'aveva detto Roscoe e del resto fu per seguire il suo consiglio che scendemmo in città per starci due settimane.

Ahimè, le due settimane passarono, poi furono quattro, sei e poi trascorsero otto settimane e noi eravamo quanto mai lungi dal partire. Chi può spiegarlo? Io no di certo. In tutta la mia vita è stata l'unica cosa alla quale ho dovuto rinunciare. Non c'è modo di spiegarlo; se ci fosse lo farei.

Io che sono un artigiano della parola, confesso la mia totale incapacità a spiegare perché lo *Snark* non fosse pronto. Come ho già detto, e qui lo ripeto, era assurdo e

inconcepibile. Le otto settimane divennero sedici e poi, un giorno, Roscoe ci rincuorò dicendo: “Se non salpiamo prima del primo di aprile, con la mia testa potrete farvi una partita a calcio.” Due settimane dopo disse: “Sto allenando la mia testa per quella partita.”

“Pazienza”, ci dicevamo Charmian ed io, “pensa alla meraviglia di barca che sarà quando sarà finita.” Così, per sostenerci e incoraggiarci a vicenda, magnificavamo le virtù dello *Snark*. Avrei preso in prestito ancor più denaro e mi sarei ancor più concentrato sul mio lavoro, perfino rifiutando eroicamente di far vacanza la domenica e andare in gita in collina con gli amici. Stavo costruendo una barca e, per Dio, doveva essere una barca a lettere maiuscole B-A-R-C-A e non me ne importava nulla di quanto costasse. Purché fosse una BARCA. E poi c’è un altro pregio dello *Snark* di cui devo andare fiero, intendo la prua.

Non c’è onda che possa scavalcarla. Se la ride del mare, ecco che fa, lo sfida, lo provoca. E per di più è anche una bellissima barca con una linea da sogno. Francamente dubito che una barca abbia mai avuto una prua allo stesso tempo così bella e così robusta.

È fatta per contrastare la tempesta. Toccare quella prua è come posare la mano sul naso cosmico delle cose. A vederla si capisce che non abbiamo lesinato con le spese.

Tutte le volte che si rimandava la partenza, o che si sosteneva una nuova spesa, pensavamo alla meraviglia di barca che sarebbe stata e ci consolavamo.

Lo *Snark* è una piccola barca. Quando preventivai il generoso costo di settemila dollari fui generoso e preciso. Ho costruito case e rimesse e so che, per questo genere di cose, è normale superare i costi preventivati. Questo già lo sapevo, lo sapevo bene, quando stimai il probabile costo per la costruzione dello *Snark* in settemila dollari. Bene, ne costò trentamila. Ora non fatemi domande, per favore, è

la verità. Ho firmato l'assegno e racimolato il danaro. Naturalmente non c'è modo di spiegarlo. È davvero assurdo e inconcepibile e su questo sono certo che sarete d'accordo prima che il capitolo sia terminato.

Poi c'è la faccenda del ritardo. Ho avuto a che fare con quarantasette operai di diverso genere e con centoquindici ditte differenti. E non c'è mai stato né un operaio né una ditta che abbia effettuato una consegna alla data stabilita; erano puntuali solo il giorno di paga e alla riscossione delle fatture. Alcuni mi avevano giurato sulla loro testa che avrebbero consegnato una certa cosa entro una certa data; e di regola, dopo questa garanzia, raramente ritardavano la consegna di più di tre mesi.

E così si procedeva, io e Charmian ci consolavamo l'un l'altra dicendoci che splendida barca era lo *Snark*, così robusta e stagna; poi, in battello, facevamo un giro attorno allo *Snark*, godendoci la sua prua incredibilmente bella.

“Pensa”, dicevo a Charmian, “una tempesta al largo della costa cinese e pensa allo *Snark* alla cappa e quella sua splendida prua lanciata nell'uragano che non imbarca nemmeno una goccia d'acqua. Sarà asciutta come una piuma e noi staremo sottocoperta a giocare a whist mentre infuria l'uragano.” E Charmian, afferrandomi la mano con entusiasmo, esclamava: “Ne vale la pena, nonostante tutti i ritardi, le spese, le angosce e tutto il resto. Oh, è una barca davvero meravigliosa!”

Guardare la prua o i compartimenti stagni mi incoraggiava ogni volta; per nessun altro era così. I miei amici cominciarono a fare scommesse sulle possibili date di partenza dello *Snark*. Il Signor Wiget, al quale era stata affidata la nostra fattoria a Sonoma, fu il primo a vincerne una; la incassò il giorno di Capodanno del 1907. Dopo di quella le scommesse si succedettero rapide e implacabili. I miei amici mi circondavano come un branco di arpie, scommettendo su ogni data che fissavo. Ero avventato,

ostinatamente. Scommettevo e scommettevo e scommettevo ancora e pagavo tutti. Addirittura quei modelli di donna delle mie amiche si fecero tanto audaci che persino quelle che non avevano mai scommesso prima incominciarono a farlo con me.

E pagavo anche loro.

“Non prendertela”, mi diceva Charmian, “pensa a quella prua alla cappa nei mari della Cina.” “Vedete”, dissi ai miei amici quando pagai l’ultimo mazzo di scommesse, “non stiamo risparmiando né pene, né spese per fare dello *Snark* l’imbarcazione più sicura mai salpata dal Golden Gate, ecco la causa di tutti i ritardi.”

Nel frattempo i curatori e gli editori con i quali avevo dei contratti, mi tempestarono di domande e chiedevano spiegazioni. Ma come potevo spiegarlo a loro, quando ero incapace di spiegarlo a me stesso, o quando nessuno, nemmeno Roscoe, era in grado di farlo?

I giornali incominciarono a burlarsi di me e pubblicavano rime sulla partenza dello *Snark* con ritornelli come “Non ancora, ma presto”. E Charmian mi tirava su il morale ricordandomi la prua e io andavo da un banchiere e prendevo in prestito altri cinquemila dollari.

Il ritardo fu ricompensato comunque. Un mio amico, che casualmente faceva il critico, scrisse una presa in giro su di me, su quello che avevo fatto e su quello che avrei dovuto fare e stabilì di farla pubblicare nel momento in cui sarei stato in mare. Ero ancora in porto quando uscì e da allora non ha mai smesso di giustificarsi.

Intanto il tempo continuava a passare. Una cosa stava facendosi evidente, ovvero che era impossibile finire lo *Snark* a San Francisco. La sua costruzione aveva preso così tanto tempo che la barca stava logorandosi e cadendo a pezzi. Infatti, aveva raggiunto la fase in cui si guastava più rapidamente di quanto non fosse possibile ripararla.

Era diventata una barzelletta. Nessuno la prendeva se-

riamente; tanto meno gli uomini che ci lavoravano.

Dissi che saremmo salpati così com'era e che avremmo terminato la costruzione a Honolulu. Immediatamente si aprì una via d'acqua che dovette essere riparata prima che potessimo partire e la avviai allo scalo d'alaggio. Prima di arrivarci, rimase incastrata tra due enormi chiatte subendo una violenta compressione.

La portammo allora sull'invasatura, ma, nel bel mezzo dell'operazione di alaggio, questa si allargò e la lasciò cadere di poppa nel fango. Era un bel pasticcio, un lavoro da recuperatori di relitti non da costruttori. Ci sono due alte maree ogni ventiquattr'ore e, ad ogni marea, giorno e notte, per una settimana, due rimorchiatori a vapore tirarono e stratonarono lo *Snark*. Stava lì incastrato, senza sostegno, adagiato sulla poppa. Poi, mentre se ne stava ancora lì in quella situazione, incominciammo a far funzionare la trasmissione ad ingranaggi fabbricata nella fonderia locale, attraverso la quale il motore azionava il verricello. Era la prima volta che provavamo ad usare quel verricello. La trasmissione era difettosa, gli ingranaggi si sfasciarono gli uni contro gli altri e il verricello andò fuori uso.

Poco dopo, andò in avaria il motore da settanta cavalli.

Questo motore veniva da New York, come il suo basamento; il basamento aveva un difetto, aveva molti difetti, infatti il motore da settanta cavalli si staccò dal basamento spezzato, s'impennò, sfasciò tutti i collegamenti, i punti d'ancoraggio e cadde su un fianco.

E lo *Snark* rimaneva lì incastrato nell'invasatura e i due rimorchiatori continuavano a trainarlo invano.

“Non importa”, disse Charmian, “pensa a quanto è forte e robusta questa barca”. “Sì”, dissi, “e che splendida prua.” Così ci rincuoravamo e tiravamo avanti. Il motore danneggiato fu riassicurato al basamento compromesso; le parti spezzate e gli ingranaggi della trasmissione furono

smontati e messi da parte col proposito di portarli ad Honolulu, dove farli riparare e far costruire nuovi pezzi.

Nel suo confuso passato lo *Snark* aveva ricevuto un mano di vernice bianca allo scafo. A vederlo in piena luce, tuttavia, si aveva ancora l'idea del colore. Lo *Snark* non era mai stato dipinto all'interno, al contrario, era stato ricoperto da uno spesso strato di grasso e sputi di tabacco lasciati dalla moltitudine di meccanici che vi avevano trafficato.

Pazienza, dicemmo, il grasso e la sporcizia potevano essere raschiati via e più tardi, quando avremmo raggiunto Honolulu, lo *Snark* poteva essere verniciato contemporaneamente alla sua ricostruzione.

Sudando, con estrema fatica, strappammo lo *Snark* dall'invasatura danneggiata e lo ormeggiammo lungo la banchina di Oakland City. I furgoni portarono l'equipaggiamento da casa, i libri, le coperte e i bagagli personali.

Insieme a questo giunse a bordo tutto il resto in un vortice di confusione: legna e carbone, acqua e taniche per l'acqua, verdura, provviste, lubrificante, il battello di salvataggio e la lancia di servizio, tutti i nostri amici, gli amici dei nostri amici e quelli che si spacciavano per loro amici, per non dire degli amici, degli amici, degli amici, dell'equipaggio.

E c'erano anche cronisti, fotografi, estranei e ciarlatani, e, sopra a tutto, una nuvola di polvere di carbone dalla banchina. Dovevamo salpare domenica alle undici ed era già sabato pomeriggio. La folla sulla banchina e la polvere di carbone erano più fitte che mai.

In una tasca avevo un libretto di assegni, una penna stilografica, un'agenda e una carta assorbente; in un'altra tasca tenevo uno o duemila dollari in banconote e in oro. Ero pronto per i creditori: contanti per i piccoli e assegni per quelli più grossi. Aspettavo soltanto l'arrivo di Roscoe con il saldo dei conti delle centoquindici ditte

che mi avevano provocato il ritardo della partenza per tanti mesi.

Ed ecco, ecco che l'assurdo e inconcepibile accadde ancora una volta. Prima che Roscoe potesse arrivare, era giunto un altro uomo. Era un ufficiale giudiziario del governo.

Attaccò un cartello sul fiero albero maestro in modo che dalla banchina tutti potessero leggere che lo *Snark* era stato sequestrato per debiti. L'ufficiale giudiziario lasciò un vecchietto di guardia allo *Snark* e se ne andò.

Non avevo più alcun controllo sullo *Snark* e sulla sua splendida prua. Ora il vecchietto ne era il signore e padrone e io venni a sapere che per questo lo pagavo tre dollari al giorno. In più venni a conoscenza del nome dell'uomo che aveva fatto sequestrare lo *Snark*, era Sellers; il debito era di duecentotrentadue dollari e ciò che stava accadendo era quanto ci si potesse aspettare da un tizio con quel nome. Sellers!⁽¹⁾ Cielo! Sellers! Ma chi era mai questo Sellers? Guardai il mio libretto di assegni e vidi che due settimane prima gli avevo staccato un assegno di cinquecento dollari. Altre matrici d'assegni mi mostrarono che, durante i lunghi mesi della costruzione dello *Snark*, gli avevo versato varie migliaia di dollari.

Allora perché, in nome di una comune decenza, non aveva cercato di farsi liquidare il miserabile residuo invece di sequestrare lo *Snark*?

Affondai le mani nelle tasche e in una agguantai il libretto d'assegni, l'agenda e la penna, nell'altra le monete d'oro e le banconote. C'era quanto bastava per saldare più volte il suo meschino conto, perché non mi aveva dato una possibilità? Non c'era spiegazione; era semplicemente assurdo e inconcepibile.

⁽¹⁾ Seller significa venditore.

Per rendere le cose più difficili, lo *Snark* era stato sequestrato nel tardo pomeriggio di sabato e, sebbene avessi sguinzagliato avvocati ed agenti per tutta Oakland e San Francisco, non si trovò nessuno: né un giudice federale, né un agente giudiziario, né il signor Sellers, né un suo avvocato. Erano tutti fuori città per il fine settimana. E così lo *Snark* non partì domenica mattina alle undici. Il vecchietto era ancora in carica e disse di no. Io e Charmian ci spostammo sulla banchina di fronte e ci consolammo con la splendida prua dello *Snark*, pensando a tutte le tempeste e i tifoni contro i quali avrebbe orgogliosamente lottato.

“Un tiro borghese”, dissi a Charmian parlando del Signor Sellers e del suo sequestro, “panico da gretto commerciante. Ma non importa, i nostri problemi finiranno non appena saremo lontani da qui, nel vasto oceano.” E alla fine facemmo vela lunedì mattina, il 23 aprile 1907. Un inizio zoppicante, lo confesso. Dovemmo salpare l’ancora a braccia, perché la trasmissione del motore era un rottame. Per di più ciò che rimaneva del motore da settanta cavalli fungeva da zavorra nella sentina dello *Snark*. Ma in fondo che importanza aveva?

Avremmo sistemato tutto a Honolulu, ma intanto che meraviglia il resto della barca! È vero, il motore della lancia non funzionava e la scialuppa di salvataggio imbarcava acqua come un setaccio; ma in fondo non si trattava dello *Snark*, erano soltanto accessori. Ciò che contava erano le paratie stagne, le tavole spesse e prive di nodi, i marchingegni del bagno, queste cose erano lo *Snark*.

Ma soprattutto c’era quella nobile prua in lotta coi venti. Uscimmo a vela attraverso il Golden Gate e puntammo verso sud, verso quell’angolo di Pacifico dove potevamo sperare di essere colti dall’aliseo di nord-est. Ma da subito ecco che cosa accadde. Avevo considerato che per un viaggio come quello dello *Snark* ci volessero dei giovani,

così avevo assunto tre ragazzi: il motorista, il cuoco e il mozzo. I miei calcoli erano sbagliati per due terzi soltanto. Non avevo fatto i conti con il mal di mare di cui possono soffrire i giovani, come infatti accadde a due di loro, il cuoco e il mozzo. Si buttarono nelle loro cuccette e furono completamente fuori combattimento per tutta la settimana successiva.

Date le premesse, si capirà come mai non avemmo pasti caldi come avremmo potuto, né furono mantenuti ordine e pulizia sottocoperta. Ma questo importava relativamente, poiché presto scoprimmo che le nostre casse di arance avevano subito una gelata; che le mele erano molli e stavano marcendo; che i cavoli, guasti già da prima della consegna, dovevano essere buttati in mare immediatamente; che il kerosene era sgocciolato sulle carote, le rape erano fibrose e le barbabietole fradice, mentre le fascine per accendere il fuoco erano per lo più legno morto che non bruciava e il carbone, spedito in sacchi di patate, si era sparpagliato sulla coperta e galleggiava tra gli ombrinali.

Ma che importanza aveva? Non si trattava che di dettagli. C'era la barca e la barca era a posto, no? Andai a fare un giro in coperta e in un minuto contai quattordici nodi nel bel tavolame ordinato appositamente a Puget Sound proprio perché non ce ne fosse nemmeno uno.

Inoltre dalla coperta entrava acqua da tutte le parti. L'acqua buttò fuori Roscoe dalla sua cuccetta e rovinò gli attrezzi nel locale del motore, per non dire delle provviste che andarono a male in cucina. Ma anche il fasciame dello *Snark* faceva acqua, e la sentina pure, cosicché dovemmo pompare ogni giorno per restare a galla.

Il pagliolato della cucina è un paio di piedi più alto della sentina eppure, stando lì in piedi per mangiare un boccone freddo, mi è capitato di essere a mollo fino alle ginocchia, con l'acqua che sciabordava tutt'intorno appena quattro ore dopo l'ultima pompata.

E poi quei magnifici compartimenti stagni che erano costati così tanto tempo e denaro, ebbene, non erano stagni per niente. L'acqua scorreva libera come l'aria da un compartimento all'altro e, come se non bastasse, un forte odore di benzina dal compartimento di poppa mi fece sospettare che una, o più, della mezza dozzina di taniche stipate avessero cominciato a perdere.

Dunque i serbatoi perdevano e il locale non aveva tenuta stagna. Poi c'era il bagno, con le sue pompe e leve e valvole di scarico, tutto fuori uso nel giro di venti ore.

Massicce leve di ferro si spezzarono nelle mani quando si provò a pompare. Di tutte le parti dello *Snark*, il gabinetto si sfasciò più rapidamente. E l'utensileria dello *Snark*, indipendentemente dalla provenienza, sembrava essere fatta di cartapesta. E lo sembrava anche il basamento del motore venuto da New York, nonché gli ingranaggi del verricello che veniva da San Francisco. E infine c'era il ferro saldato usato nell'alberatura, che cedette in ogni direzione non appena fu sottoposto ai primi sforzi. Ferro saldato, badate, che si spezzava come uno spaghetti.

La trozza del picco della randa si spezzò alla base. La rimpiazzammo con la trozza della pennola della tormentina e anche una seconda trozza si spezzò pur avendola usata appena un quarto d'ora e, badate bene, era quella presa dalla pennola della randa di fortuna, ossia quella alla quale avremmo dovuto affidarci nei momenti di tempesta.

Al momento lo *Snark* trascina la sua randa come un'ala spezzata, avendo sostituito la trozza con una rudimentale legatura. Vedremo se si potrà trovare del ferro di buona qualità a Honolulu. L'umanità ci aveva traditi e spediti in mare in un setaccio, ma Dio doveva volerci bene perché ci fu bel tempo e in quel periodo capimmo che dovevamo pompare ogni giorno per restare a galla e che potevamo fare più affidamento su di uno stuzzicadenti che sul più

massiccio pezzo di ferro che si trovasse a bordo. Man mano che la tenuta stagna e la robustezza dello *Snark* venivano meno, tanto più io e Charmian riponevamo la nostra fiducia nella splendida prua dello *Snark*. Non ci restava altro su cui contare.

Era tutto inconcepibile e folle, lo sapevamo, ma la prua, quella sì, era razionale. Poi, una sera, cominciammo a cappeggiare. Come potrei descriverlo? A beneficio dei principianti lasciatemi spiegare, prima di tutto, che cappeggiare significa manovrare la barca con vele ridotte in modo da obbligarla a mantenere la prua in equilibrio al vento e al mare. Quando il vento è troppo forte, o il mare è grosso, una barca della stazza dello *Snark* può cappeggiare agevolmente, dopodiché non resta molto da fare in coperta. Non è necessario tenere il timone. La vedetta è superflua. Tutto l'equipaggio può starsene sottocoperta a dormire o a giocare a whist.

Ebbene, stava arrivando una burraschetta estiva, quando dissi a Roscoe che avremmo preso la cappa. Stava scendendo la notte. Ero rimasto al timone quasi tutto il giorno e l'equipaggio in coperta (Roscoe, Bert⁽²⁾ e Charmian) era stanco, mentre quelli sottocoperta soffrivano il mal di mare.

Avevamo già dato alla maestra due mani di terzeroli. Fiocco e contro-fiocco furono ammainati e mettemmo un terzarolo alla trinchettina. Fu ammainata anche la mezzana.

⁽²⁾ Herbert Stolz, studente reclutato come meccanico, lascerà l'equipaggio all'arrivo alle Hawaii per tornare all'Università.