

VERSO NEW YORK

I pomeriggio di sabato 5 febbraio abbiamo lasciato Boston con un altro treno per raggiungere Worcester, città incantevole della Nuova Inghilterra, dove abbiamo preso accordi per restare sotto il tetto ospitale del governatore dello Stato fino al lunedì mattina.

Queste cittadine della Nuova Inghilterra, molte delle quali nella Vecchia sarebbero solo dei paesi, costituiscono un buon esempio dell'America rurale quanto i loro abitanti sono un modello di tutti i contadini americani. Qui non vi sono prati ben tosati né verdi pascoli come da noi e, a paragone delle nostre praterie e dei nostri appezzamenti ornamentali, qui l'erba è più rigogliosa, ribelle e selvaggia, ma dappertutto abbondano i pendii dolci, le colline ondulate, le valli boschive e i sottili ruscelli. Anche il più piccolo agglomerato possiede la sua chiesa e la sua scuola, che si ergono al di sopra dei tetti bianchi e degli alberi ombrosi. Tutte le case sono del bianco più bianco, le persiane del verde più verde, il cielo, nelle belle giornate, del blu più blu. Quando siamo scesi a Worcester, la tramontana tagliente aveva indurito la strada e prodotto una sottile patina di ghiaccio, rendendo i solchi della carreggiata simili a creste di granito. Tutto, come al solito, aveva l'aspetto di una cosa nuova. Gli edifici sembravano essere stati costruiti e dipinti quello stesso giorno, pronti per essere smontati il lunedì. L'aria pungente della sera faceva sembrare ancora più aguzzi i contorni delle case, peraltro già ben segnati e le colonne di cartapesta offrivano meno prospettiva di un ponte cinese dipinto su di una tazza di porcellana. Gli spigoli dei cottage, affilati come rasoi, sembravano tagliare in due il vento lanciato contro di essi con un sibilo acuto per poi lasciarlo proseguire con un grido ancora più lacerante. A vedere questi edifici di legno sottile, che nascondevano appena l'avvampare del sole al tramonto, era impossibile credere che i loro abitanti potessero nascondersi o sottrarre un segreto alla curiosità pubblica. Quando dietro alle finestre senza tende di una casa lontana brillava la luce di un fuoco si era portati a credere che esso fosse appena stato acceso e che mancasse di calore e, lungi dal far sognare il dolce tepore di una camera illuminata da una cerchia di visi arrossati e stupiti nel veder ardere per la prima volta la luce del focolare, lo spettacolo suggeriva piuttosto l'odore della malta fresca e dei muri ancora umidi.

Questo è quello che ho pensato la prima sera. Ma l'indomani mattina, quando il sole splendeva luminoso, le campane suonavano, la folla composta e vestita a festa ravvivava le soglie delle case vicine e punteggiava la strada in lontananza, gli effetti benefici della giornata di riposo che pervadeva tutto mi sono penetrati dentro. Certo, sarebbe stato meglio se ci fossero state una vecchia chiesa o, meglio ancora, delle vecchie tombe, ma dopo l'agitazione dell'oceano e la fretta della città, la tranquillità e la serenità in cui era immerso il paesaggio esercitavano un'influenza doppiamente benefica sullo spirito.

L'indomani mattina siamo ripartiti in treno per Springfield. Da qui ad Hartford, dove eravamo diretti, la distanza era di sole venticinque miglia, ma la stagione rendeva le strade talmente impercorribili che il viaggio sarebbe sicuramente durato dieci o dodici ore. Tuttavia, l'inverno era stato eccezionalmente mite e il fiume Connecticut era "aperto", ovvero non era ghiacciato. Il comandante di un piccolo

battello a vapore stava per intraprendere quel giorno il primo viaggio della stagione - a memoria d'uomo era successo solo una volta in precedenza - e aspettava soltanto che ci imbarcassimo per salpare, così siamo saliti a bordo senza perdere tempo. Lui è stato di parola e siamo partiti subito.

Non era per caso che il piccolo battello si chiamasse così. Avevo ommesso di chiederlo, ma penso che il motore avesse una potenza di mezzo cavallo. La cabina era provvista di finestre scorrevoli come quelle di una casa, i cui vetri più bassi erano ornati di tende rosse appese a un filo lento e sembrava fatta su misura per il signor Paap, il famoso nano. Essa somigliava alla sala di una taverna lillipuziana, alla deriva dopo un'inondazione o un cataclisma.

Eppure, anche in questa stanzetta c'era una sedia a dondolo. Esiste un posto in America dove non ci sia una sedia a dondolo?

Non sono in grado di dire quanto fosse corto o stretto il battello. Parlare di lunghezza e di larghezza sarebbe, nel suo caso, una contraddizione in termini. Noi stavamo tutti al centro del ponte per il timore che il battello si rovesciasse; le macchine, per non so quale straordinario fenomeno di condensazione, erano poste fra il ponte e la chiglia, e il tutto dava origine a una specie di *sandwich* caldo, spesso circa tre piedi.

Ha piovuto tutto il giorno come non credo abbia mai piovuto da nessuna parte, salvo che sugli altipiani scozzesi. Il fiume in disgelo era ingombro di blocchi di ghiaccio che venivano a spezzarsi scricchiolando sotto di noi e la profondità dell'acqua lungo la rotta che seguivamo per evitare i grossi massi al centro della corrente, era di pochi pollici. Tuttavia, avanzavamo con abilità e, coperti come eravamo, potevamo sfidare il maltempo e trarre piacere dal viaggio. Il Connecticut è un grazioso corso d'acqua e non ho dubbi che in estate le sue rive siano incantevoli. Per lo meno, questo è quello che affermava una giovane donna che viaggiava nella cabina e, se vale il principio per cui per apprezzare una qualità bisogna possederla, ella doveva essere adatta a giudicare la bellezza, giacché non avevo mai visto una creatura più bella.

Dopo due ore e mezza di questo insolito viaggio - compresa la sosta in una piccola cittadina che ci ha salutati con un colpo di cannone, il cui fusto era più grosso del nostro camino - siamo arrivati ad Hartford, dove ci siamo rifugiati in un hotel molto confortevole, eccetto che per le camere da letto che, come in altri posti visitati, inducevano a levate mattutine.

Il nostro soggiorno in questa città, splendidamente situata in una conca circondata da verdi colline, è durato quattro giorni. Il suolo è fertile, molto boscoso e coltivato con cura. Hartford è sede del parlamento del Connecticut, il cui corpo di saggi aveva un tempo promulgato il famoso codice delle *Blue Laws*, in virtù del quale, accanto a disposizioni illuminate, ogni cittadino scoperto a baciare la propria moglie di domenica era condannato, credo, alla gogna. L'influenza del vecchio spirito puritano, eccessivamente persistente in queste regioni d'America, non ha tuttavia contribuito a rendere la popolazione meno dura nel commercio né più giusta negli affari. Deduco perciò che anche qui, come altrove, non si verificherà mai un effetto del genere. Per quanto riguarda le professioni importanti o la severità dei tratti di un viso, io ho l'abitudine di giudicare gli articoli del Nuovo Mondo alla stessa stregua di quelli del Vecchio; tuttavia, quando vedo che un mercante espone in vetrina una grande quantità di beni di consumo, ho la tendenza a dubitare della loro qualità.

Ad Hartford c'è la famosa quercia in cui fu nascosta la carta del re Carlo. L'albero si trova ora nel giardino di un gentiluomo, la carta, invece, è conservata in Parlamento. Il funzionamento delle assemblee legislative è del tutto simile a quello di Boston e il livello delle Istituzioni pubbliche è altrettanto buono.

Ricorderò sempre Hartford con allegria e gratitudine. In questo posto incantevole, ho allacciato amicizie che non rievoco mai con indifferenza. Alla fine del pomeriggio di venerdì 11 febbraio abbiamo lasciato la città con grande rimpianto, per raggiungere in treno New Haven, viaggiando con il buio. Nel corso del viaggio, ero stato formalmente presentato al controllore - com'era successo in altre occasioni in precedenza - e mi sono dilungato a chiacchierare con lui del più e del meno. Siamo giunti a New Haven verso le otto, dopo tre ore di viaggio e abbiamo preso alloggio nella locanda migliore.

New Haven, conosciuta anche con il nome di Città degli Olmi, è una città graziosa. Molte delle sue strade, come lascia intendere il soprannome, sono costeggiate da file di grandi olmi centenari, che decorano anche l'università di Yale, un edificio famoso e di grande reputazione. I diversi dipartimenti di questa istituzione, appena visibili tra le fronde degli alberi, sono costruiti in una specie di parco o bosco comunale al centro della città. L'impressione è quella di un'antica cattedrale inglese e, quando i rami hanno tutte le foglie, l'effetto deve essere estremamente pittoresco. Anche durante la stagione invernale, questi boschetti di alberi vigorosi, raggruppati in mezzo alle case e alle strade animate di questa fiorente città hanno un aspetto pittoresco e rappresentano una specie di compromesso fra città e campagna, come se l'una incontrasse l'altra a metà strada e le stringesse la mano, una cosa originale e piacevole allo stesso tempo.

Ci siamo alzati presto, dopo il riposo notturno, e siamo andati per tempo al molo d'imbarco, dove ci attendeva il piroscafo *New York*, diretto verso questa città. Era la prima volta che vedevo un battello a vapore americano e, agli occhi di un inglese come me, esso somigliava di più a un'immensa vasca da bagno galleggiante che a un'imbarcazione. Per quanto sembrasse impossibile, era come se il piccolo bagno pubblico di Westminster Bridge fosse cresciuto improvvisamente, raggiungendo una dimensione enorme e avesse lasciato il paese per stabilirsi all'estero come battello. E poiché eravamo in America, paese particolarmente apprezzato dai nostri vagabondi, la cosa sembrava più che plausibile.

Ciò che distingueva maggiormente i piroscafi dai nostri era la grande dello scafo fuori dall'acqua: il ponte principale, dove erano accatastate casse e merci come sul pavimento del secondo o terzo piano di un magazzino, era chiuso su tutti i lati e sormontato dal ponte passeggiata. Una parte delle macchine era situata sopra di esso e si vedevano le bielle di trasmissione in movimento dentro a una struttura alta e massiccia, simile a una capanna di lamiera che ospitasse una segheria. Non vi erano quasi alberi o paranchi, solo due alti fumaioli neri. Il timoniere era rinchiuso in una piccola cabina nella parte anteriore della nave e la ruota era collegata al timone delle catene che scorrevano lungo tutto il ponte. Di solito i passeggeri si riunivano sotto coperta, a meno che il tempo non fosse molto bello. Appena lasciato il molo, sul piroscafo era cessata ogni attività e agitazione. All'inizio ci si domandava come facesse a muoversi, dato che non c'era alcun addetto, poi, quando uno di quei lenti macchinari si è messo in moto e ha incominciato a battere l'acqua, siamo stati presi da una sorta di irritazione davanti a quel levitiano goffo, impacciato e sgraziato, che non aveva nulla di marino, arrivando a dimenticare che la nave che ci trasportava era tutto l'opposto.

La cabina del commissario, dove si pagava il biglietto, la sala per le signore, lo scomparto dei bagagli, la stanza dei meccanici e tutta una serie di sbarramenti che rendevano abbastanza arduo scoprire dove fosse il salone per gli uomini, si trovavano sul ponte inferiore. Spesso, come anche in questo caso, esso occupava tutta la lunghezza della nave, ai lati della quale erano disposte tre o quattro file di panche. Quando sono sceso per la prima volta in cabina, i miei occhi hanno avuto bisogno di un po' di tempo per abituarsi alla sua lunghezza, che, al momento, mi è parsa la stessa di Burlington Arcade.

Il braccio di mare che dovevamo attraversare era stato sede di alcuni incresciosi incidenti e il suo attraversamento non era né facile né esente da pericoli. La mattina era umida e la foschia ci ha fatto rapidamente perdere di vista la costa. Ma il mare era calmo e verso mezzogiorno il cielo si è schiarito. Dopo avere svuotato la dispensa ed esaurito le riserve di birra, con il valido aiuto di un amico, mi sono disteso a dormire, perché le fatiche del giorno prima mi avevano spossato. Mi sono svegliato in tempo, tuttavia, per salire sul ponte e contemplare Hell Gate, Hog's Back, Fryng Pan e altri punti di richiamo straordinari per i lettori della famosa storia di Diedrich Knickerbocker. Avevamo imboccato uno stretto canale dalle rive scoscese, disseminate di case graziose e ricoperte di prati e di alberi che rallegravano la vista. In rapida successione, abbiamo oltrepassato un faro, una prigione, un ricovero per malati di mente, che al nostro passaggio gettavano in aria i berretti e urlavano a squarciagola, per sottolineare la velocità della nave e la marea che saliva. Poi siamo sbucati in una magnifica baia, le cui acque scintillavano al sole e davano l'idea che madre Natura non avesse occhi che per il cielo.

Alla nostra destra si stendevano ammassi confusi di edifici e qua e là una cuspide o un campanile contemplavano dalla loro altezza il gregge disseminato ai propri piedi, mentre una voluta di fumo saliva indolente. In primo piano, la foresta di alberi delle navi, lo schiocco delle vele e l'ondeggiamento delle bandiere nella brezza mettevano allegria. Alcuni traghetti a vapore gremiti di persone, di vetture, di cavalli, di carri, di cesti e di casse, effettuavano un servizio di navetta fra le due rive, incrociandosi senza sosta nel loro via vai continuo. In mezzo a questi Insetti laboriosi, due o tre grosse navi si muovevano con maestosa lentezza, come creature di una casta superiore sdegnose di quelle meschine traversate e pronte a guadagnare il largo a ogni istante. Dietro di esse, erano visibili delle alture splendide e delle isole, appena un po' meno blu e luminose del cielo con cui la linea dell'orizzonte sembrava fondersi. Nelle orecchie risuonavano il rumore e il brusio della città, il clicchietto degli argani, i rintocchi delle campane, l'abbaiare dei cani, lo sferragliare delle ruote. Questa potenza vitale e questa agitazione avevano origine dall'unione con l'acqua tumultuosa che, in superficie, scintillava per gioco, orlava il battello e schizzava alta sulle sue pareti, prima di portarlo valorosamente al molo e ritirarsi, per andare ad accogliere i nuovi arrivati, affrettandosi a precederli verso il porto, fervente di attività.

Il piroscafo *New York*, diretto verso questa città. Era la prima volta che vedevo un battello a vapore americano e, agli occhi di un inglese come me, esso somigliava di più a un'immensa vasca da bagno galleggiante che a un'imbarcazione. Per quanto sembrasse impossibile, era come se il piccolo bagno pubblico di Westminster Bridge fosse cresciuto improvvisamente, raggiungendo una dimensione enorme e avesse lasciato il paese per stabilirsi all'estero come battello. E poiché eravamo in America, paese particolarmente apprezzato dai nostri vagabondi, la cosa sembrava più che plausibile.

Ciò che distingueva maggiormente i piroscafi dai nostri era la grande dello scafo fuori dall'acqua: il ponte principale, dove erano accatastate casse e merci come sul pavimento del secondo o terzo piano di un magazzino, era chiuso su tutti i lati e sormontato dal ponte passeggiata. Una parte delle macchine era situata sopra di esso e si vedevano le bielle di trasmissione in movimento dentro a una struttura alta e massiccia, simile a una capanna di lamiera che ospitasse una segheria. Non vi erano quasi alberi o paranchi, solo due alti fumaioli neri. Il timoniere era rinchiuso in una piccola cabina nella parte anteriore della nave e la ruota era collegata al timone delle catene che scorrevano lungo tutto il ponte. Di solito i passeggeri si riunivano sotto coperta, a meno che il tempo non fosse molto bello. Appena lasciato il molo, sul piroscafo era cessata ogni attività e agitazione. All'inizio ci si domandava come facesse a muoversi, dato che non c'era alcun addetto, poi, quando uno di quei lenti macchinari si è messo in moto e ha incominciato a battere l'acqua, siamo stati presi da una sorta di irritazione davanti a quel levitiano goffo, impacciato e sgraziato, che non aveva nulla di marino, arrivando a dimenticare che la nave che ci trasportava era tutto l'opposto.

La cabina del commissario, dove si pagava il biglietto, la sala per le signore, lo scomparto dei bagagli, la stanza dei meccanici e tutta una serie di sbarramenti che rendevano abbastanza arduo scoprire dove fosse il salone per gli uomini, si trovavano sul ponte inferiore. Spesso, come anche in questo caso, esso occupava tutta la lunghezza della nave, ai lati della quale erano disposte tre o quattro file di panche. Quando sono sceso per la prima volta in cabina, i miei occhi hanno avuto bisogno di un po' di tempo per abituarsi alla sua lunghezza, che, al momento, mi è parsa la stessa di Burlington Arcade.

Il braccio di mare che dovevamo attraversare era stato sede di alcuni incresciosi incidenti e il suo attraversamento non era né facile né esente da pericoli. La mattina era umida e la foschia ci ha fatto rapidamente perdere di vista la costa. Ma il mare era calmo e verso mezzogiorno il cielo si è schiarito. Dopo avere svuotato la dispensa ed esaurito le riserve di birra, con il valido aiuto di un amico, mi sono disteso a dormire, perché le fatiche del giorno prima mi avevano spossato. Mi sono svegliato in tempo, tuttavia, per salire sul ponte e contemplare Hell Gate, Hog's Back, Fryng Pan e altri punti di richiamo straordinari per i lettori della famosa storia di Diedrich Knickerbocker. Avevamo imboccato uno stretto canale dalle rive scoscese, disseminate di case graziose e ricoperte di prati e di alberi che rallegravano la vista. In rapida successione, abbiamo oltrepassato un faro, una prigione, un ricovero per malati di mente, che al nostro passaggio gettavano in aria i berretti e urlavano a squarciagola, per sottolineare la velocità della nave e la marea che saliva. Poi siamo sbucati in una magnifica baia, le cui acque scintillavano al sole e davano l'idea che madre Natura non avesse occhi che per il cielo.

Alla nostra destra si stendevano ammassi confusi di edifici e qua e là una cuspide o un campanile contemplavano dalla loro altezza il gregge disseminato ai propri piedi, mentre una voluta di fumo saliva indolente. In primo piano, la foresta di alberi delle navi, lo schiocco delle vele e l'ondeggiamento delle bandiere nella brezza mettevano allegria. Alcuni traghetti a vapore gremiti di persone, di vetture, di cavalli, di carri, di cesti e di casse, effettuavano un servizio di navetta fra le due rive, incrociandosi senza sosta nel loro via vai continuo. In mezzo a questi Insetti laboriosi, due o tre grosse navi si muovevano con maestosa lentezza, come creature di una casta superiore sdegnose di quelle meschine traversate e pronte a guadagnare il largo a ogni istante. Dietro di esse, erano visibili delle alture splendide e delle isole, appena un po' meno blu e luminose del cielo con cui la linea dell'orizzonte sembrava fondersi. Nelle orecchie risuonavano il rumore e il brusio della città, il clicchietto degli argani, i rintocchi delle campane, l'abbaiare dei cani, lo sferragliare delle ruote. Questa potenza vitale e questa agitazione avevano origine dall'unione con l'acqua tumultuosa che, in superficie, scintillava per gioco, orlava il battello e schizzava alta sulle sue pareti, prima di portarlo valorosamente al molo e ritirarsi, per andare ad accogliere i nuovi arrivati, affrettandosi a precederli verso il porto, fervente di attività.

Il piroscafo *New York*, diretto verso questa città. Era la prima volta che vedevo un battello a vapore americano e, agli occhi di un inglese come me, esso somigliava di più a un'immensa vasca da bagno galleggiante che a un'imbarcazione. Per quanto sembrasse impossibile, era come se il piccolo bagno pubblico di Westminster Bridge fosse cresciuto improvvisamente, raggiungendo una dimensione enorme e avesse lasciato il paese per stabilirsi all'estero come battello. E poiché eravamo in America, paese particolarmente apprezzato dai nostri vagabondi, la cosa sembrava più che plausibile.

Ciò che distingueva maggiormente i piroscafi dai nostri era la grande dello scafo fuori dall'acqua: il ponte principale, dove erano accatastate casse e merci come sul pavimento del secondo o terzo piano di un magazzino, era chiuso su tutti i lati e sormontato dal ponte passeggiata. Una parte delle macchine era situata sopra di esso e si vedevano le bielle di trasmissione in movimento dentro a una struttura alta e massiccia, simile a una capanna di lamiera che ospitasse una segheria. Non vi erano quasi alberi o paranchi, solo due alti fumaioli neri. Il timoniere era rinchiuso in una piccola cabina nella parte anteriore della nave e la ruota era collegata al timone delle catene che scorrevano lungo tutto il ponte. Di solito i passeggeri si riunivano sotto coperta, a meno che il tempo non fosse molto bello. Appena lasciato il molo, sul piroscafo era cessata ogni attività e agitazione. All'inizio ci si domandava come facesse a muoversi, dato che non c'era alcun addetto, poi, quando uno di quei lenti macchinari si è messo in moto e ha incominciato a battere l'acqua, siamo stati presi da una sorta di irritazione davanti a quel levitiano goffo, impacciato e sgraziato, che non aveva nulla di marino, arrivando a dimenticare che la nave che ci trasportava era tutto l'opposto.

La cabina del commissario, dove si pagava il biglietto, la sala per le signore, lo scomparto dei bagagli, la stanza dei meccanici e tutta una serie di sbarramenti che rendevano abbastanza arduo scoprire dove fosse il salone per gli uomini, si trovavano sul ponte inferiore. Spesso, come anche in questo caso, esso occupava tutta la lunghezza della nave, ai lati della quale erano disposte tre o quattro file di panche. Quando sono sceso per la prima volta in cabina, i miei occhi hanno avuto bisogno di un po' di tempo per abituarsi alla sua lunghezza, che, al momento, mi è parsa la stessa di Burlington Arcade.

Il braccio di mare che dovevamo attraversare era stato sede di alcuni incresciosi incidenti e il suo attraversamento non era né facile né esente da pericoli. La mattina era umida e la foschia ci ha fatto rapidamente perdere di vista la costa. Ma il mare era calmo e verso mezzogiorno il cielo si è schiarito. Dopo avere svuotato la dispensa ed esaurito le riserve di birra, con il valido aiuto di un amico, mi sono disteso a dormire, perché le fatiche del giorno prima mi avevano spossato. Mi sono svegliato in tempo, tuttavia, per salire sul ponte e contemplare Hell Gate, Hog's Back, Fryng Pan e altri punti di richiamo straordinari per i lettori della famosa storia di Diedrich Knickerbocker. Avevamo imboccato uno stretto canale dalle rive scoscese, disseminate di case graziose e ricoperte di prati e di alberi che rallegravano la vista. In rapida successione, abbiamo oltrepassato un faro, una prigione, un ricovero per malati di mente, che al nostro passaggio gettavano in aria i berretti e urlavano a squarciagola, per sottolineare la velocità della nave e la marea che saliva. Poi siamo sbucati in una magnifica baia, le cui acque scintillavano al sole e davano l'idea che madre Natura non avesse occhi che per il cielo.

Alla nostra destra si stendevano ammassi confusi di edifici e qua e là una cuspide o un campanile contemplavano dalla loro altezza il gregge disseminato ai propri piedi, mentre una voluta di fumo saliva indolente. In primo piano, la foresta di alberi delle navi, lo schiocco delle vele e l'ondeggiamento delle bandiere nella brezza mettevano allegria. Alcuni traghetti a vapore gremiti di persone, di vetture, di cavalli, di carri, di cesti e di casse, effettuavano un servizio di navetta fra le due rive, incrociandosi senza sosta nel loro via vai continuo. In mezzo a questi Insetti laboriosi, due o tre grosse navi si muovevano con maestosa lentezza, come creature di una casta superiore sdegnose di quelle meschine traversate e pronte a guadagnare il largo a ogni istante. Dietro di esse, erano visibili delle alture splendide e delle isole, appena un po' meno blu e luminose del cielo con cui la linea dell'orizzonte sembrava fondersi. Nelle orecchie risuonavano il rumore e il brusio della città, il clicchietto degli argani, i rintocchi delle campane, l'abbaiare dei cani, lo sferragliare delle ruote. Questa potenza vitale e questa agitazione avevano origine dall'unione con l'acqua tumultuosa che, in superficie, scintillava per gioco, orlava il battello e schizzava alta sulle sue pareti, prima di portarlo valorosamente al molo e ritirarsi, per andare ad accogliere i nuovi arrivati, affrettandosi a precederli verso il porto, fervente di attività.

Il piroscafo *New York*, diretto verso questa città. Era la prima volta che vedevo un battello a vapore americano e, agli occhi di un inglese come me, esso somigliava di più a un'immensa vasca da bagno galleggiante che a un'imbarcazione. Per quanto sembrasse impossibile, era come se il piccolo bagno pubblico di Westminster Bridge fosse cresciuto improvvisamente, raggiungendo una dimensione enorme e avesse lasciato il paese per stabilirsi all'estero come battello. E poiché eravamo in America, paese particolarmente apprezzato dai nostri vagabondi, la cosa sembrava più che plausibile.

Ciò che distingueva maggiormente i piroscafi dai nostri era la grande dello scafo fuori dall'acqua: il ponte principale, dove erano accatastate casse e merci come sul pavimento del secondo o terzo piano di un magazzino, era chiuso su tutti i lati e sormontato dal ponte passeggiata. Una parte delle macchine era situata sopra di esso e si vedevano le bielle di trasmissione in movimento dentro a una struttura alta e massiccia, simile a una capanna di lamiera che ospitasse una segheria. Non vi erano quasi alberi o paranchi, solo due alti fumaioli neri. Il timoniere era rinchiuso in una piccola cabina nella parte anteriore della nave e la ruota era collegata al timone delle catene che scorrevano lungo tutto il ponte. Di solito i passeggeri si riunivano sotto coperta, a meno che il tempo non fosse molto bello. Appena lasciato il molo, sul piroscafo era cessata ogni attività e agitazione. All'inizio ci si domandava come facesse a muoversi, dato che non c'era alcun addetto, poi, quando uno di quei lenti macchinari si è messo in moto e ha incominciato a battere l'acqua, siamo stati presi da una sorta di irritazione davanti a quel levitiano goffo, impacciato e sgraziato, che non aveva nulla di marino, arrivando a dimenticare che la nave che ci trasportava era tutto l'opposto.

La cabina del commissario, dove si pagava il biglietto, la sala per le signore, lo scomparto dei bagagli, la stanza dei meccanici e tutta una serie di sbarramenti che rendevano abbastanza arduo scoprire dove fosse il salone per gli uomini, si trovavano sul ponte inferiore. Spesso, come anche in questo caso, esso occupava tutta la lunghezza della nave, ai lati della quale erano disposte tre o quattro file di panche. Quando sono sceso per la prima volta in cabina, i miei occhi hanno avuto bisogno di un po' di tempo per abituarsi alla sua lunghezza, che, al momento, mi è parsa la stessa di Burlington Arcade.

Il braccio di mare che dovevamo attraversare era stato sede di alcuni incresciosi incidenti e il suo attraversamento non era né facile né esente da pericoli. La mattina era umida e la foschia ci ha fatto rapidamente perdere di vista la costa. Ma il mare era calmo e verso mezzogiorno il cielo si è schiarito. Dopo avere svuotato la dispensa ed esaurito le riserve di birra, con il valido aiuto di un amico, mi sono disteso a dormire, perché le fatiche del giorno prima mi avevano spossato. Mi sono svegliato in tempo, tuttavia, per salire sul ponte e contemplare Hell Gate, Hog's Back, Fryng Pan e altri punti di richiamo straordinari per i lettori della famosa storia di Diedrich Knickerbocker. Avevamo imboccato uno stretto canale dalle rive scoscese, disseminate di case graziose e ricoperte di prati e di alberi che rallegravano la vista. In rapida successione, abbiamo oltrepassato un faro, una prigione, un ricovero per malati di mente, che al nostro passaggio gettavano in aria i berretti e urlavano a squarciagola, per sottolineare la velocità della nave e la marea che saliva. Poi siamo sbucati in una magnifica baia, le cui acque scintillavano al sole e davano l'idea che madre Natura non avesse occhi che per il cielo.

Alla nostra destra si stendevano ammassi confusi di edifici e qua e là una cuspide o un campanile contemplavano dalla loro altezza il gregge disseminato ai propri piedi, mentre una voluta di fumo saliva indolente. In primo piano, la foresta di alberi delle navi, lo schiocco delle vele e l'ondeggiamento delle bandiere nella brezza mettevano allegria. Alcuni traghetti a vapore gremiti di persone, di vetture, di cavalli, di carri, di cesti e di casse, effettuavano un servizio di navetta fra le due rive, incrociandosi senza sosta nel loro via vai continuo. In mezzo a questi Insetti laboriosi, due o tre grosse navi si muovevano con maestosa lentezza, come creature di una casta superiore sdegnose di quelle meschine traversate e pronte a guadagnare il largo a ogni istante. Dietro di esse, erano visibili delle alture splendide e delle isole, appena un po' meno blu e luminose del cielo con cui la linea dell'orizzonte sembrava fondersi. Nelle orecchie risuonavano il rumore e il brusio della città, il clicchietto degli argani, i rintocchi delle campane, l'abbaiare dei cani, lo sferragliare delle ruote. Questa potenza vitale e questa agitazione avevano origine dall'unione con l'acqua tumultuosa che, in superficie, scintillava per gioco, orlava il battello e schizzava alta sulle sue pareti, prima di portarlo valorosamente al molo e ritirarsi, per andare ad accogliere i nuovi arrivati, affrettandosi a precederli verso il porto, fervente di attività.

Il piroscafo *New York*, diretto verso questa città. Era la prima volta che vedevo un battello a vapore americano e, agli occhi di un inglese come me, esso somigliava di più a un'immensa vasca da bagno galleggiante che a un'imbarcazione. Per quanto sembrasse impossibile, era come se il piccolo bagno pubblico di Westminster Bridge fosse cresciuto improvvisamente, raggiungendo una dimensione enorme e avesse lasciato il paese per stabilirsi all'estero come battello. E poiché eravamo in America, paese particolarmente apprezzato dai nostri vagabondi, la cosa sembrava più che plausibile.

Ciò che distingueva maggiormente i piroscafi dai nostri era la grande dello scafo fuori dall'acqua: il ponte principale, dove erano accatastate casse e merci come sul pavimento del secondo o terzo piano di un magazzino, era chiuso su tutti i lati e sormontato dal ponte passeggiata. Una parte delle macchine era situata sopra di esso e si vedevano le bielle di trasmissione in movimento dentro a una struttura alta e massiccia, simile a una capanna di lamiera che ospitasse una segheria. Non vi erano quasi alberi o paranchi, solo due alti fumaioli neri. Il timoniere era rinchiuso in una piccola cabina nella parte anteriore della nave e la ruota era collegata al timone delle catene che scorrevano lungo tutto il ponte. Di solito i passeggeri si riunivano sotto coperta, a meno che il tempo non fosse molto bello. Appena lasciato il molo, sul piroscafo era cessata ogni attività e agitazione. All'inizio ci si domandava come facesse a muoversi, dato che non c'era alcun addetto, poi, quando uno di quei lenti macchinari si è messo in moto e ha incominciato a battere l'acqua, siamo stati presi da una sorta di irritazione davanti a quel levitiano goffo, impacciato e sgraziato, che non aveva nulla di marino, arrivando a dimenticare che la nave che ci trasportava era tutto l'opposto.

La cabina del commissario, dove si pagava il biglietto, la sala per le signore, lo scomparto dei bagagli, la stanza dei meccanici e tutta una serie di sbarramenti che rendevano abbastanza arduo scoprire dove fosse il salone per gli uomini, si trovavano sul ponte inferiore. Spesso, come anche in questo caso, esso occupava tutta la lunghezza della nave, ai lati della quale erano disposte tre o quattro file di panche. Quando sono sceso per la prima volta in cabina, i miei occhi hanno avuto bisogno di un po' di tempo per abituarsi alla sua lunghezza, che, al momento, mi è parsa la stessa di Burlington Arcade.

Il braccio di mare che dovevamo attraversare era stato sede di alcuni incresciosi incidenti e il suo attraversamento non era né facile né esente da pericoli. La mattina era umida e la foschia ci ha fatto rapidamente perdere di vista la costa. Ma il mare era calmo e verso mezzogiorno il cielo si è schiarito. Dopo avere svuotato la dispensa ed esaurito le riserve di birra, con il valido aiuto di un amico, mi sono disteso a dormire, perché le fatiche del giorno prima mi avevano spossato. Mi sono svegliato in tempo, tuttavia, per salire sul ponte e contemplare Hell Gate, Hog's Back, Fryng Pan e altri punti di richiamo straordinari per i lettori della famosa storia di Diedrich Knickerbocker. Avevamo imboccato uno stretto canale dalle rive scoscese, disseminate di case graziose e ricoperte di prati e di alberi che rallegravano la vista. In rapida successione, abbiamo oltrepassato un faro, una prigione, un ricovero per malati di mente, che al nostro passaggio gettavano in aria i berretti e urlavano a squarciagola, per sottolineare la velocità della nave e la marea che saliva. Poi siamo sbucati in una magnifica baia, le cui acque scintillavano al sole e davano l'idea che madre Natura non avesse occhi che per il cielo.

Alla nostra destra si stendevano ammassi confusi di edifici e qua e là una cuspide o un campanile contemplavano dalla loro altezza il gregge disseminato ai propri piedi, mentre una voluta di fumo saliva indolente. In primo piano, la foresta di alberi delle navi, lo schiocco delle vele e l'ondeggiamento delle bandiere nella brezza mettevano allegria. Alcuni traghetti a vapore gremiti di persone, di vetture, di cavalli, di carri, di cesti e di casse, effettuavano un servizio di navetta fra le due rive, incrociandosi senza sosta nel loro via vai continuo. In mezzo a questi Insetti laboriosi, due o tre grosse navi si muovevano con maestosa lentezza, come creature di una casta superiore sdegnose di quelle meschine traversate e pronte a guadagnare il largo a ogni istante. Dietro di esse, erano visibili delle alture splendide e delle isole, appena un po' meno blu e luminose del cielo con cui la linea dell'orizzonte sembrava fondersi. Nelle orecchie risuonavano il rumore e il brusio della città, il clicchietto degli argani, i rintocchi delle campane, l'abbaiare dei cani, lo sferragliare delle ruote. Questa potenza vitale e questa agitazione avevano origine dall'unione con l'acqua tumultuosa che, in superficie, scintillava per gioco, orlava il battello e schizzava alta sulle sue pareti, prima di portarlo valorosamente al molo e ritirarsi, per andare ad accogliere i nuovi arrivati, affrettandosi a precederli verso il porto, fervente di attività.

Il piroscafo *New York*, diretto verso questa città. Era la prima volta che vedevo un battello a vapore americano e, agli occhi di un inglese come me, esso somigliava di più a un'immensa vasca da bagno galleggiante che a un'imbarcazione. Per quanto sembrasse impossibile, era come se il piccolo bagno pubblico di Westminster Bridge fosse cresciuto improvvisamente, raggiungendo una dimensione enorme e avesse lasciato il paese per stabilirsi all'estero come battello. E poiché eravamo in America, paese particolarmente apprezzato dai nostri vagabondi, la cosa sembrava più che plausibile.

Ciò che distingueva maggiormente i piroscafi dai nostri era la grande dello scafo fuori dall'acqua: il ponte principale, dove erano accatastate casse e merci come sul pavimento del secondo o terzo piano di un magazzino, era chiuso su tutti i lati e sormontato dal ponte passeggiata. Una parte delle macchine era situata sopra di esso e si vedevano le bielle di trasmissione in movimento dentro a una struttura alta e massiccia, simile a una capanna di lamiera che ospitasse una segheria. Non vi erano quasi alberi o paranchi, solo due alti fumaioli neri. Il timoniere era rinchiuso in una piccola cabina nella parte anteriore della nave e la ruota era collegata al timone delle catene che scorrevano lungo tutto il ponte. Di solito i passeggeri si riunivano sotto coperta, a meno che il tempo non fosse molto bello. Appena lasciato il molo, sul piroscafo era cessata ogni attività e agitazione. All'inizio ci si domandava come facesse a muoversi, dato che non c'era alcun addetto, poi, quando uno di quei lenti macchinari si è messo in moto e ha incominciato a battere l'acqua, siamo stati presi da una sorta di irritazione davanti a quel levitiano goffo, impacciato e sgraziato, che non aveva nulla di marino, arrivando a dimenticare che la nave che ci trasportava era tutto l'opposto.

La cabina del commissario, dove si pagava il biglietto, la sala per le signore, lo scomparto dei bagagli, la stanza dei meccanici e tutta una serie di sbarramenti che rendevano abbastanza arduo scoprire dove fosse il salone per gli uomini, si trovavano sul ponte inferiore. Spesso, come anche in questo caso, esso occupava tutta la lunghezza della nave, ai lati della quale erano disposte tre o quattro file di panche. Quando sono sceso per la prima volta in cabina, i miei occhi hanno avuto bisogno di un po' di tempo per abituarsi alla sua lunghezza, che, al momento, mi è parsa la stessa di Burlington Arcade.

Il braccio di mare che dovevamo attraversare era stato sede di alcuni incresciosi incidenti e il suo attraversamento non era né facile né esente da pericoli. La mattina era umida e la foschia ci ha fatto rapidamente perdere di vista la costa. Ma il mare era calmo e verso mezzogiorno il cielo si è schiarito. Dopo avere svuotato la dispensa ed esaurito le riserve di birra, con il valido aiuto di un amico, mi sono disteso a dormire, perché le fatiche del giorno prima mi avevano spossato. Mi sono svegliato in tempo, tuttavia, per salire sul ponte e contemplare Hell Gate, Hog's Back, Fryng Pan e altri punti di richiamo straordinari per i lettori della famosa storia di Diedrich Knickerbocker. Avevamo imboccato uno stretto canale dalle rive scoscese, disseminate di case graziose e ricoperte di prati e di alberi che rallegravano la vista. In rapida successione, abbiamo oltrepassato un faro, una prigione, un ricovero per malati di mente, che al nostro passaggio gettavano in aria i berretti e urlavano a squarciagola, per sottolineare la velocità della nave e la marea che saliva. Poi siamo sbucati in una magnifica baia, le cui acque scintillavano al sole e davano l'idea che madre Natura non avesse occhi che per il cielo.

Alla nostra destra si stendevano ammassi confusi di edifici e qua e là una cuspide o un campanile contemplavano dalla loro altezza il gregge disseminato ai propri piedi, mentre una voluta di fumo saliva indolente. In primo piano, la foresta di alberi delle navi, lo schiocco delle vele e l'ondeggiamento delle bandiere nella brezza mettevano allegria. Alcuni traghetti a vapore gremiti di persone, di vetture, di cavalli, di carri, di cesti e di casse, effettuavano un servizio di navetta fra le due rive, incrociandosi senza sosta nel loro via vai continuo. In mezzo a questi Insetti laboriosi, due o tre grosse navi si muovevano con maestosa lentezza, come creature di una casta superiore sdegnose di quelle meschine traversate e pronte a guadagnare il largo a ogni istante. Dietro di esse, erano visibili delle alture splendide e delle isole, appena un po' meno blu e luminose del cielo con cui la linea dell'orizzonte sembrava fondersi. Nelle orecchie risuonavano il rumore e il brusio della città, il clicchietto degli argani, i rintocchi delle campane, l'abbaiare dei cani, lo sferragliare delle ruote. Questa potenza vitale e questa agitazione avevano origine dall'unione con l'acqua tumultuosa che, in superficie, scintillava per gioco, orlava il battello e schizzava alta sulle sue pareti, prima di portarlo valorosamente al molo e ritirarsi, per andare ad accogliere i nuovi arrivati, affrettandosi a precederli verso il porto, fervente di attività.

Il piroscafo *New York*, diretto verso questa città. Era la prima volta che vedevo un battello a vapore americano e, agli occhi di un inglese come me, esso somigliava di più a un'immensa vasca da bagno galleggiante che a un'imbarcazione. Per quanto sembrasse impossibile, era come se il piccolo bagno pubblico di Westminster Bridge fosse cresciuto improvvisamente, raggiungendo una dimensione enorme e avesse lasciato il paese per stabilirsi all'estero come battello. E poiché eravamo in America, paese particolarmente apprezzato dai nostri vagabondi, la cosa sembrava più che plausibile.

Ciò che distingueva maggiormente i piroscafi dai nostri era la grande dello scafo fuori dall'acqua: il ponte principale, dove erano accatastate casse e merci come sul pavimento del secondo o terzo piano di un magazzino, era chiuso su tutti i lati e sormontato dal ponte passeggiata. Una parte delle macchine era situata sopra di esso e si vedevano le bielle di trasmissione in movimento dentro a una struttura alta e massiccia, simile a una capanna di lamiera che ospitasse una segheria. Non vi erano quasi alberi o paranchi, solo due alti fumaioli neri. Il timoniere era rinchiuso in una piccola cabina nella parte anteriore della nave e la ruota era collegata al timone delle catene che scorrevano lungo tutto il ponte. Di solito i passeggeri si riunivano sotto coperta, a meno che il tempo non fosse molto bello. Appena lasciato il molo, sul piroscafo era cessata ogni attività e agitazione. All'inizio ci si domandava come facesse a muoversi, dato che non c'era alcun addetto, poi, quando uno di quei lenti macchinari si è messo in moto e ha incominciato a battere l'acqua, siamo stati presi da una sorta di irritazione davanti a quel levitiano goffo, impacciato e sgraziato, che non aveva nulla di marino, arrivando a dimenticare che la nave che ci trasportava era tutto l'opposto.

La cabina del commissario, dove si pagava il biglietto, la sala per le signore, lo scomparto dei bagagli, la stanza dei meccanici e tutta una serie di sbarramenti che rendevano abbastanza arduo scoprire dove fosse il salone per gli uomini, si trovavano sul ponte inferiore. Spesso, come anche in questo caso, esso occupava tutta la lunghezza della nave, ai lati della quale erano disposte tre o quattro file di panche. Quando sono sceso per la prima volta in cabina, i miei occhi hanno avuto bisogno di un po' di tempo per abituarsi alla sua lunghezza, che, al momento, mi è parsa la stessa di Burlington Arcade.

Il braccio di mare che dovevamo attraversare era stato sede di alcuni incresciosi incidenti e il suo attraversamento non era né facile né esente da pericoli. La mattina era umida e la foschia ci ha fatto rapidamente perdere di vista la costa. Ma il mare era calmo e verso mezzogiorno il cielo si è schiarito. Dopo avere svuotato la dispensa ed esaurito le riserve di birra, con il valido aiuto di un amico, mi sono disteso a dormire, perché le fatiche del giorno prima mi avevano spossato. Mi sono svegliato in tempo, tuttavia, per salire sul ponte e contemplare Hell Gate, Hog's Back, Fryng Pan e altri punti di richiamo straordinari per i lettori della famosa storia di Diedrich Knickerbocker. Avevamo imboccato uno stretto canale dalle rive scoscese, disseminate di case graziose e ricoperte di prati e di alberi che rallegravano la vista. In rapida successione, abbiamo oltrepassato un faro, una prigione, un ricovero per malati di mente, che al nostro passaggio gettavano in aria i berretti e urlavano a squarciagola, per sottolineare la velocità della nave e la marea che saliva. Poi siamo sbucati in una magnifica baia, le cui acque scintillavano al sole e davano l'idea che madre Natura non avesse occhi che per il cielo.

Alla nostra destra si stendevano ammassi confusi di edifici