

# Una città galleggiante

## Viaggiatori d'Occidente - La storia della SS Great Eastern, la nave più grande del mondo

/ 19.08.2019  
di Claudio Visentin

Jules Verne è stato il primo scrittore di fantascienza. Nei suoi romanzi, pubblicati nella seconda metà dell'Ottocento, ha anticipato scoperte ed esperienze poi diventate parte della nostra vita quotidiana: il volo aereo (*Cinque settimane in pallone*, 1863), le esplorazioni spaziali (*Dalla Terra alla Luna*, 1865), i sommergibili e la discesa negli abissi (*Ventimila leghe sotto i mari*, 1870). In un caso tuttavia la realtà anticipò la sua immaginazione. Nel marzo 1867, in compagnia del fratello Paul, Jules Verne si imbarcò sul piroscalo SS Great Eastern, dove ambienterà il suo romanzo *Una città galleggiante* (1870).

La SS Great Eastern, varata nel 1858, fu per mezzo secolo la più grande nave del mondo: era lunga oltre duecento metri, larga venticinque, alta come un palazzo e con una stazza di quasi ventimila tonnellate. Era sei volte più grande di ogni altra nave del suo tempo e poteva trasportare fino a quattromila passeggeri, ospitati in spaziose cabine ed eleganti saloni. La SS Great Eastern prese forma nell'immaginazione di un visionario ingegnere inglese, Isambard Kingdom Brunel. Questi aveva già progettato la Great Britain (1843), rivoluzionando le traversate atlantiche: una nave con lo scafo in metallo (anziché in legno), spinta da un motore (anziché dal vento) e da un'elica (anziché dalle ruote a pale). Ma ora con la SS Great Eastern era entrato in un territorio a lui stesso sconosciuto, nella convinzione (corretta) che navi sempre più grandi avrebbero richiesto meno carburante e un equipaggio ridotto in proporzione alla mole. Per muovere la gigantesca massa della SS Great Eastern fu necessario utilizzare tutte le forme di propulsione disponibili: due ruote a pale, un'elica e sei alberi per le vele. La potenza complessiva delle macchine a vapore impiegate raggiungeva gli ottomila cavalli.

Le smisurate dimensioni della nave resero la costruzione assai complicata. Alla fine fu assemblata lungo il corso del Tamigi (è ancora possibile visitare quel che resta del cantiere) e varata, dopo diversi tentativi falliti e solo grazie a una marea di straordinaria intensità, facendola scivolare in acqua di lato. Non fu una nave fortunata: una caldaia esplose già nel viaggio inaugurale scagliando in cielo un fumaiolo. La partenza del primo viaggio atlantico (giugno 1860) dovette essere rimandata di un giorno perché tutto l'equipaggio era ubriaco. Nel terzo viaggio verso l'America, alla fine del 1861, la nave rischiò di affondare quando durante una tempesta il carico mal sistemato cominciò a muoversi nella stiva senza controllo.

La nave era costruita interamente in ferro, per la prima volta con un doppio fondo lungo tutta la lunghezza della chiglia, oggi obbligatorio per ragioni di sicurezza. Questa soluzione si rivelò provvidenziale nel 1862 quando, in vista di New York, uno scoglio non segnalato aprì uno squarcio di venticinque metri sullo scafo esterno. Durante la riparazione rumori ripetuti alimentarono voci di fantasmi, ma alla fine si comprese che la causa era un anello di ferro spinto dalla corrente contro lo scafo. E tuttavia, quasi a confermare questi macabri presagi, durante la demolizione della nave i cadaveri di due operai furono ritrovati nello spazio tra le due chiglie, dove erano rimasti intrappolati al tempo della costruzione.

Nelle intenzioni dei suoi finanziatori la SS Great Eastern avrebbe dovuto essere impiegata sulla rotta Londra-Bombay attraverso il Capo di Buona Speranza, senza bisogno di rifornimento durante il tragitto. Ma i suoi armatori, nonostante avessero fatto la migliore offerta, persero la gara per il servizio pubblico che andò alla Peninsular and Oriental Company (l'attuale P&O). Il mercato dell'emigrazione non garantiva ancora una domanda sufficiente lungo quella tratta e la nuova nave fu dunque impiegata sulla rotta atlantica tra la Gran Bretagna e gli Stati Uniti, percorsa in meno di dieci giorni, dove però navi più piccole risultavano più efficaci e meno costose. Incertezze economiche, derivanti dai costi di costruzione e di esercizio, funestarono tutta la vita della grande nave.

Alla fine nel 1864 la SS Great Eastern fu messa all'asta e acquistata in vista di una memorabile impresa: la posa di un cavo telegrafico intercontinentale tra l'Europa e L'America, dopo il fallimento di un primo tentativo nel 1858. Il cavo, lungo quattromilatrecento chilometri, occupava l'intero scafo della nave, svuotato delle cabine. Nel 1865 la SS Great Eastern cominciò la sua missione dall'Irlanda ma a mezza via il cavo si ruppe e andò perduto in acque profonde duemila metri. L'anno seguente un nuovo tentativo ebbe invece successo. Pur in assenza di ripetitori, il cavo poteva trasmettere otto parole al minuto e quando la rete fu completa con sempre nuovi collegamenti, Londra divenne il centro delle telecomunicazioni mondiali e della nuova società globale in gestazione. A titolo di curiosità, il cavo viene mostrato ai passeggeri del sommergibile Nautilus nel romanzo di Jules Verne *Ventimila leghe sotto i mari*.

Conclusa questa e altre simili missioni, la SS Great Eastern fu nuovamente trasformata in una nave di linea per trasportare ricchi americani all'Esposizione internazionale di Parigi del 1867 (Jules Verne era tra loro, in cerca di informazioni per il suo romanzo) ma i conti restavano in rosso. Nei suoi ultimi anni la SS Great Eastern fu usata per attirare l'attenzione del pubblico con la sua mole, come un vecchio pugile passato al circo; fu un teatro galleggiante, una sala concerti e una palestra. Poi la demolizione, nel 1888. Si concludeva così la storia di una nave senza pari, vittima di qualche circostanza sfortunata e del suo anticipo sui tempi. Ma tuttavia, grazie a Jules Verne, continua a navigare nel vasto mare dell'immaginazione.