

Non conosco stupore più grande di quello di cui i passanti, arrestandosi sulla gran via di Calcutta a Ciandernagor, uomini, donne, fanciulli, indiani e inglesi, davano segni non equivoci la mattina del 6 maggio. In verità, un profondo sentimento di meraviglia era naturalissimo.

Infatti, all'alba, da uno degli ultimi sobborghi della capitale dell'India, fra due file stipate di curiosi, usciva un bizzarro equipaggio, se pure si può dare questo nome al meraviglioso apparecchio che risaliva la sponda dell'Hougly.

A capo del convoglio, unico motore, un elefante gigantesco, alto venti piedi, lungo trenta, largo in proporzione, si avanzava tranquillamente e misteriosamente. La sua proboscide era semicurva, al pari di un'enorme cornucopia, con la punta in aria. Le sue zanne, tutte dorate, uscivano dall'enorme mascella, simili a due falci minacciose, sul suo corpo d'un verde cupo, bizzarramente chiazzato, si svolgeva una ricca gualdrappa dai colori vivaci, adorna di filigrane d'argento e d'oro, orlata d'una frangia a grossi sonagli. Il suo dorso sosteneva una specie di torricella riccamente ornata, coronata da una cupola arrotondata alla moda indiana, e le cui pareti erano munite di grossi vetri lenticolari simili agli sportelli d'una cabina di nave.

Quell'elefante trascinava un treno composto di due enormi carri, o meglio di due vere case, specie di bungalow mobili, montati ciascuno sopra quattro ruote scolpite ai mozzi, ai raggi e ai quarti. Quelle ruote, di cui non si vedeva che il segmento inferiore, si muovevano come enormi apparecchi di locomozione. Un ponte articolato, che si prestava ai capricci delle svolte, congiungeva il primo carrozzone al secondo. Come mai un solo elefante, per quanto forte, poteva trascinare quelle due costruzioni massicce, senza alcuno sforzo apparente? Eppure lo faceva quel meraviglioso animale! Le sue larghe zampe si sollevavano e si abbassavano automaticamente con una regolarità affatto meccanica, passando all'istante dal passo al trotto, senza che la voce o la mano d'un «mahut» si facesse sentire o vedere.

Ecco ciò di cui i curiosi, finché stavano un po' lontani, dovevano sulle prime stupirsi: ma se si avvicinavano al colosso, alla meraviglia succedeva l'ammirazione per ciò che vi scoprivano.

Infatti l'orecchio era colpito, anzitutto, da una specie di muggito cadenzato, molto simile a quello speciale di questi giganti della fauna indiana. Inoltre, a brevi intervalli,

scappava fuori dalla proboscide alzata verso il cielo un turbine di vapore.

Eppure, era proprio un elefante! La sua pelle rugosa, d'un verde nerastro, copriva senza dubbio una di quelle ossature poderose che la natura ha concesso al re dei pachidermi! I suoi occhi brillavano dello splendore della vita! Le sue membra erano dotate di movimento!

Sì! Ma se qualche curioso si fosse arrischiato a posare la mano sull'enorme animale, tutto si sarebbe spiegato. Non era che una meravigliosa imitazione, la quale aveva tutte le apparenze della vita, anche da vicino.

Infatti, quell'elefante era di lamiera d'acciaio, e tutta una locomotiva stradale si celava nei suoi fianchi.

Il treno poi, lo «Steam house», per chiamarlo col suo nome, era la casa che viaggia, e che l'ingegnere aveva promessa.

Il primo carro, o piuttosto la prima casa, serviva d'abitazione al colonnello Munro, al capitano Hod, a Banks e a me.

La seconda era destinata ad alloggiare il sergente Mac Neil e coloro che costituivano il personale della spedizione.

Banks aveva mantenuto la sua promessa, il colonnello Munro la propria, ed ecco come in quella mattina del 6 maggio eravamo partiti con quell'equipaggio straordinario, per visitare le regioni settentrionali della penisola indiana.

Ma a che cosa serviva l'elefante artificiale? Perché quel capriccio, in disaccordo con lo spirito pratico degli inglesi? Non mai per l'innanzi si era immaginato di dare a una locomotiva destinata a circolare sul selciato delle grandi strade, sulle rotaie delle strade ferrate, la forma d'un quadrupede qualsiasi.

Bisogna confessarlo, la prima volta che fummo ammessi a vedere quella macchina meravigliosa, fu uno stupore generale. I perché e i come piovvero fitti sul nostro amico Banks. Era coi suoi disegni e sotto la sua direzione che quella locomotiva stradale era stata costruita. Chi dunque aveva potuto dargli l'idea bizzarra di nasconderla fra le pareti d'acciaio d'un elefante meccanico?

«Amici miei» si accontentò di rispondere seriamente Banks «conoscete il rajah di Buthan?»

«Lo conosco» rispose il capitano Hod «o meglio lo conoscevo, giacché è morto da tre mesi.»

«Ebbene, prima di morire» rispose l'ingegnere «il rajah di Buthan non solo era vivo, ma viveva in un modo diverso dagli altri. Egli amava tutti i fasti, di qualsiasi genere. Egli non si negava mai nulla, dico nulla di ciò che gli passava per il capo. Il suo cervello si logorava ad immaginare l'impossibile, e se non fosse stata inesauribile, la sua borsa si sarebbe vuotata nel ridurre a realtà tutto ciò che egli immaginava. Egli era ricco come i nababbi di un tempo; i lakh di rupie abbondavano nelle sue casse. Se mai aveva qualche fastidio, non era che quello di spendere i suoi scudi in un modo un po' migliore dei suoi confratelli milionari. Ora, un giorno, gli venne un'idea, che presto si impadronì di lui al punto da non lasciarlo più dormire, un'idea di cui Salomone sarebbe andato orgoglioso e che avrebbe certamente posto in atto se avesse conosciuto il vapore: ed era di viaggiare in un modo assolutamente nuovo, e d'avere un equipaggio come nessuno mai avesse potuto sognare. Egli mi conosceva, mi chiamò alla sua corte e mi disegnò egli stesso il piano del suo apparecchio di locomozione. Ah! se credete, amici miei, che io facessi una risata alla proposta del rajah, v'ingannate! Compresi benissimo che quella grandiosa idea aveva dovuto nascere naturalmente nel cervello d'un sovrano indiano, e non ebbi più che un desiderio: metterla in atto al più presto in condizioni che potessero soddisfare il mio poetico cliente e me stesso. Un ingegnere serio non ha tutti i giorni l'occasione di trattare il fantastico; d'aggiungere un animale di propria fattura alla fauna dell'Apocalisse o alle creazioni delle Mille e una notte. Insomma il capriccio del rajah era realizzabile: e voi ben sapete tutto quello che si fa, tutto quello che si può fare, tutto quello che si farà con la meccanica. Mi posi dunque all'opera, e in questo guscio di lamiera d'acciaio che raffigura un elefante, riuscii a chiudere la caldaia, il meccanismo e il tender d'una locomotiva stradale con tutti i suoi accessori. La proboscide articolata, che può, al bisogno, alzarsi e abbassarsi, mi servì di camino; un eccentrico mi permise d'unire le gambe del mio animale alle ruote dell'apparecchio; disposi i suoi occhi al pari delle lenti di un faro, in modo da gettare due fiamme di luce elettrica, e l'elefante artificiale fu fatto. Ma la creazione non era stata d'un getto; avevo dovuto vincere più d'una difficoltà, che sulle prime non ero riuscito a superare. Questo motore - immenso balocco se volete - mi costò non poche veglie, tanto che il mio rajah, che non stava in sé per l'impazienza e che passava la maggior parte del suo tempo nelle mie officine, se ne morì prima che l'ultimo colpo di martello permettesse al suo elefante di prendere la corsa attraverso i campi. Il disgraziato non aveva avuto il tempo di provare la sua casa mobile! Ma i suoi eredi, meno fantastici di lui, i quali considerano quest'apparecchio con terrore e superstizione, come l'opera d'un pazzo, si affrettarono a disfarsene anche a vil prezzo e io comprai il tutto per conto del colonnello. Eccovi, amici miei, come e perché noi soli al mondo, ci scommetto, abbiamo a nostra disposizione un elefante a vapore della forza di 80 elefanti di trecento chilogrammetri!»

«Bravo! Bravo Banks!» esclamò il capitano Hod. «Un ingegnere, che per di più è un artista, e fa della poesia col ferro e con l'acciaio, è l'uccello più raro di tutti.»

«Morto il rajah» rispose Banks «e comprato il suo equipaggio, non ho avuto cuore di distruggere il mio elefante e di rendere alla locomotiva la sua forma comune!»

«Ed avete fatto mille volte bene!» replicò il capitano. «È superbo, il nostro elefante, superbo! E che effetto faremo con questo animale gigantesco, quando ci condurrà in mezzo alle pianure e attraverso i giuncheti dell'India! È un'idea da rajah! Ebbene, quest'idea la metteremo a profitto, non è vero, colonnello?»

Il colonnello Munro aveva quasi sorriso. Era l'equivalente di un'approvazione intera data da lui alle parole del capitano. Il viaggio fu dunque risolto, ed ecco come un elefante d'acciaio, un animale unico nel suo genere, un Leviathan artificiale, fu ridotto a trascinare la casa mobile di quattro inglesi, invece di condurre a passeggio in tutta la sua pompa uno dei più opulenti rajah della penisola indiana.

Ed ecco come è costruita questa locomotiva stradale, nella quale Banks ha ingegnosamente introdotto tutti i perfezionamenti della scienza moderna.

Tra le quattro ruote è disposto l'insieme del meccanismo, cioè cilindri, leve, valvole, trombe d'alimento, eccentrici, coperto dal corpo della caldaia. Questa caldaia tubulare offre sessanta metri quadrati di superficie di riscaldamento ed è contenuta nella parte anteriore del corpo dell'elefante, mentre la parte posteriore racchiude il tender destinato a portare l'acqua e il combustibile. La caldaia e il tender, montati entrambi sul medesimo truk, sono separati da un intervallo, lasciato libero per il servizio del fuochista.

Il macchinista sta nella torricella, costruita a prova di fucile sul dorso dell'animale, e nella quale, in caso di un serio attacco, tutti potrebbero trovare rifugio. Sotto gli occhi del macchinista si trovano le valvole di sicurezza, il manometro che indica la tensione del vapore; lì vicino il regolatore e la leva che servono, l'uno a regolare l'introduzione del vapore, l'altra a manovrare le valvole, e per conseguenza a far andare innanzi o indietro l'apparecchio. Da questa torricella, attraverso a grossi vetri lenticolari, disposti ad hoc entro strette incastonature, il macchinista può osservare la strada che si svolge dinanzi ai suoi occhi, e un pedale gli permette, modificando l'angolo delle ruote anteriori, di seguirne le curve, quali che siano.

Molle del miglior acciaio, fisse ai mozzi, sopportano la caldaia ed il tender, in modo da ammorzare le scosse cagionate dalle disuguaglianze del suolo. Quanto alle ruote, d'una solidità a tutta prova, sono rigate ai loro quarti, per poter trovare da aggrapparsi sul suolo, ciò impedisce loro di strisciare.

Come ci ha detto Banks, la forza nominale della macchina è di ottanta cavalli, ma si può ottenerne centocinquanta effettivi, senza timore di provocare alcuno scoppio. Questa macchina, combinata secondo i principi del «sistema Field», è a doppio cilindro, con scatto variabile. Un involucro ermeticamente chiuso avvolge tutto il meccanismo, in modo da sottrarlo alla polvere delle strade, che ne guasterebbe rapidamente gli organi. Il suo estremo perfezionamento consiste soprattutto in ciò, che

consuma poco e produce molto. Infatti, non mai il consumo medio, paragonato all'effetto utilizzato, fu così ben regolato, sia che si riscaldi con carbone o con legna giacché le grate del focolare sono atte ad ardere ogni specie di combustibile. Quanto alla velocità normale di questa locomotiva stradale, l'ingegnere stima che sia di 25 chilometri all'ora ma, sopra un terreno propizio, potrà farne 40. Le ruote, come ho detto, non sono esposte a strisciare, non solo perché si aggrappano al suolo, ma anche perché la sospensione dell'apparecchio sopra molle di prima qualità è perfettamente stabilita, e distribuisce egualmente il peso che gli sbalzi tendono a rendere ineguale. Inoltre quelle ruote si possono facilmente regolare con freni atmosferici, producendo o una chiusura progressiva, o una chiusura istantanea, che le fa fermare quasi a un tratto.

Notevole poi è la facilità che ha questa macchina di salire. Banks, infatti, ha ottenuto i migliori risultati, tenendo conto del peso della potenza propulsiva esercitata sopra ciascuno degli stantuffi della sua locomotiva. Epperò, essa può percorrere facilmente le chine di dieci o dodici centimetri per metro, ciò che è ben considerevole.

Del resto, le strade che gl'inglesi hanno fatte nell'India, e la cui rete ha uno sviluppo di molte migliaia di miglia, sono magnifiche, e devono prestarsi stupendamente a questo genere di locomozione.

Per non parlare che della Great Trunk Road, che attraversa la penisola: essa si stende sopra uno spazio non interrotto di mille e duecento miglia, vale a dire circa duemila chilometri.

E ora, parliamo di quello Steam house che l'elefante si trascinava dietro.

Banks non aveva comperato dagli eredi del nabab, per conto del colonnello Munro, soltanto la locomotiva stradale, ma anche il treno che essa trascinava. Nessuno si meraviglierà che il rajah di Buthan l'avesse fatto costruire a suo genio e secondo la moda indiana. L'ho già chiamato bungalow a ruote; e merita davvero questo nome, perché i due carri che lo compongono sono una vera meraviglia nell'architettura del paese.

S'immagini due specie di pagode senza minareti, coi loro tetti a doppio piovente, arrotondati in cupole panciute, e con le porte delle loro finestre sorrette da pilastri scolpiti, coi loro ornamenti traforati multicolori e fatti di legni preziosi, coi loro contorni che disegnano in modo grazioso le curve eleganti, con le verande riccamente disposte che le terminano sul davanti e sul dietro. Sì! Due pagode che si direbbero staccate dalla collina santa di Sonnaghur, e che, collegate l'una all'altra, tirate dall'elefante d'acciaio, devono percorrere le strade maestre.

E bisogna aggiungere, giacché ciò completa il prodigioso apparecchio di locomozione, ch'esso può galleggiare.

Infatti, la parte inferiore del corpo dell'elefante, che contiene caldaia e macchina, forma un battello leggero, a cui un'ingegnosa disposizione di serbatoi d'aria assicura la possibilità di galleggiare. Se si presenta un corso d'acqua, l'elefante vi si lancia, il treno lo segue, e le zampe dell'animale, mosse dalle leve, trascinano tutta la Casa a vapore. Vantaggio impareggiabile in quell'ampia regione dell'India, dove abbondano i fiumi senza ponti.

Tale era dunque quel treno, unico nel suo genere, e tale lo aveva voluto il capriccioso rajah di Buthan.

Ma se Banks aveva rispettato quel capriccio, che dava al motore la forma d'un elefante e ai carrozzoni l'aspetto di pagode, aveva però creduto di dover disporre l'interno secondo il gusto inglese, adattandolo ad un viaggio di lunga durata, ed era riuscito ottimamente.

La Casa a vapore (Steam house), come ho detto, si componeva di due carri, che, internamente, non misuravano meno di 6 metri di larghezza. Essi sorpassavano dunque i mozzi delle ruote, che ne avevano soltanto cinque. Sospesi sopra molle lunghissime e molto flessibili, gli sbalzi riuscivano sensibili appena, come le più deboli scosse sopra una strada ferrata ben costruita.

Il primo carro era lungo quindici metri. Sul dinanzi la sua elegante veranda, sorretta da leggeri pilastri, riparava un largo balcone, sul quale potevano stare comodamente dieci persone. Due finestre e un uscio si aprivano sul salotto illuminato anche da due finestre laterali. Questo salotto mobiliato d'una tavola e d'una libreria, fornito di morbidi divani in tutta la sua larghezza, era artisticamente decorato e adorno di ricche stoffe. Un bel tappeto di Smirne ne nascondeva il pavimento. Alcuni tatti, specie di paraventi di paglia, disposti dinanzi alle finestre, e innaffiati di continuo d'acqua profumata, mantenevano una gradevole frescura, tanto nel salotto quanto nelle cabine che servivano da camere. Dal soffitto pendeva una punka, che una cinghia di trasmissione agitava automaticamente mentre il treno si muoveva, e che il braccio d'un servitore metteva in movimento durante le fermate. Non bisognava forse correggere con ogni mezzo possibile gli eccessi d'una temperatura che, in certi mesi dell'anno, si eleva all'ombra a più di quarantacinque gradi centigradi?

In fondo alla sala, una seconda porta di legno prezioso, posta dirimpetto alla porta della veranda, si apriva sulla sala da pranzo, rischiarata non solo dalle finestre laterali, ma anche da un soffitto di vetro grezzo. Intorno alla tavola, che ne occupava il centro, potevano sedersi otto invitati. Noi non eravamo che quattro e perciò ci si stava comodamente. Armadi, credenze, carichi di tutto quel lusso d'argenterie, di cristallerie e di porcellane che esigono le comodità inglesi, mobiliavano quella sala da pranzo. Ci s'intende che tutti gli oggetti fragili, affondati a metà in cavi speciali, come si usa a bordo dei bastimenti, erano al riparo dagli urti, anche sulle strade peggiori, se mai

fossimo costretti ad arrischiarci in quelle.

La porta, in fondo alla sala da pranzo, metteva in un corridoio, che conduceva a un balcone posteriore, coperto anch'esso d'una seconda veranda. Lungo quel corridoio erano quattro camere, rischiarate lateralmente, contenenti un letto, uno specchio, un armadio, un divano, e disposte al pari di camerini dei più ricchi vagoni transatlantici. La prima di quelle camere, a sinistra, era occupata dal colonnello Munro; la seconda, a dritta, dall'ingegnere Banks. La camera del capitano Hod seguiva, a dritta, quella dell'ingegnere; la mia, a sinistra, quella del colonnello Munro.

Il secondo carro, lungo dodici metri, possedeva, al pari del primo, un balcone a veranda, che si apriva sopra una larga cucina, fiancheggiata lateralmente da due dispense, e munita di tutto il suo materiale. Questa cucina comunicava con un corridoio che si allargava in quadrilatero nella sua parte centrale e formava per il personale della spedizione una seconda sala da pranzo, illuminata da un'apertura del soffitto. Ai quattro angoli si aprivano quattro stanzette occupate dal sergente Mac Neil, dal fuochista, dal macchinista e dall'ordinanza del colonnello Munro; e sul tergo due altre piccole camere, una destinata al cuoco, l'altra all'ordinanza del capitano Hod; vi erano poi altre stanze, che servivano da armeria, ghiacciaia, da magazzino dei bagagli ecc., e si aprivano sul balcone posteriore.

Come si vede, Banks aveva disposto intelligentemente e comodamente i due quartieri ambulanti della Casa a vapore. Essi potevano venir riscaldati, durante l'inverno, per mezzo di un apparecchio per cui l'aria calda, fornita dalla macchina, circolava attraverso alle camere, senza contare due piccoli camini, posti nel salotto e nella sala da pranzo. Potevamo dunque sfidare i rigori della stagione fredda, anche sulle principali pendici delle montagne del Thibet.

L'importante questione delle provviste non era stata negletta, come si può credere, e portavamo con noi tante conserve scelte, da nutrire per un anno tutto il personale della spedizione. Quello che avevamo in maggior abbondanza, erano certe scatole di carne conservata delle migliori fabbriche, principalmente della carne lessata, dello stufato, e dei pasticci di quei murghi o polli la cui consumazione è così grande in tutta la penisola indiana.

Nemmeno il latte ci doveva mancare per la colazione della mattina, che precede la colazione vera, né il brodo per il tiffin, che precede il pranzo della sera, grazie ai nuovi preparati che permettono di trasportarli allo stato concentrato.

Dopo essere stato sottoposto all'evaporazione, in modo da prendere una consistenza pastosa, il latte vien chiuso in scatole ermeticamente saldate, che contengono quattrocentocinquanta grammi, i quali possono fornire tre litri di liquido, aggiungendo un quintuplo peso d'acqua. Si ha lo stesso risultato per il brodo, che conservato con mezzi analoghi e ridotto in tavolette si discioglie e fornisce delle minestre eccellenti.

Quanto al ghiaccio, così utile sotto quelle calde latitudini, ci era facile il farcelo in pochi istanti, per mezzo di quegli apparecchi Carré, che producono un abbassamento di temperatura mediante l'evaporazione dell'ammoniaca, sia per la volatilizzazione dell'etere metilico, il prodotto delle nostre cacce poteva venir conservato indefinitamente, grazie all'applicazione dei metodi di un francese, del mio compatriota Carlo Tellier. Era questo un prezioso trovato, che doveva mettere a nostra disposizione, in qualunque altra occorrenza, gli alimenti della migliore qualità.

Per quanto riguarda le bevande, la cantina ne era ben fornita. Vini di Francia, birre diverse, acquavite, arak, occupavano scompartimenti speciali in quantità sufficiente per i primi bisogni.

Convien per altro osservare che il nostro itinerario non doveva allontanarci di molto dalle province abitate della penisola.

L'India non è deserto, tutt'altro. A non far risparmio di rupie, è facile procurarvisi non solo il necessario, ma anche il superfluo.

Forse, quando svernassimo nelle regioni settentrionali, ai piedi dell'Himalaja, saremmo ridotti alle nostre sole provviste. Anche in questo caso, ci sarebbe facile far fronte a tutte le esigenze di un'esistenza comoda. L'ingegno pratico del nostro amico Banks aveva preveduto ogni cosa, e si poteva affidare a lui la cura di approvvigionarci anche per istrada.

Or ecco l'itinerario del viaggio - itinerario che fu stabilito in principio, salvo le poche modificazioni che circostanze imprevedute potevano portare: partire da Calcutta seguendo la valle del Gange fino ad Allahabad, attraversare il regno d'Oude in modo da giungere ai primi declivi del Thibet, accampare durante qualche mese, ora in un luogo, ora in un altro, dando al capitano Hod la massima facilità di andare a caccia, poi ridiscendere fino a Bombay.

Erano circa mille leghe da percorrere, ma la nostra casa e tutto il suo personale viaggiavano con noi. In condizioni simili, chi non vorrebbe fare molte volte il giro del mondo?

ondina

Al rumore di quello sparo, Lady Munro era caduta fuor dei sensi fra le braccia del marito.

Senza perdere un istante, il colonnello si slanciò attraverso la spianata, seguito da Gumi. L'indiano, armato del suo largo coltello, trionfò in un istante del guardiano sbigottito che lo sparo aveva fatto rizzare in piedi, poi entrambi si gettarono nello

stretto sentiero che conduceva alla via di Ripore.

Sir Edoardo Munro e Gumi avevano appena valicata la postierla, che il drappello di Nana Sahib, bruscamente risvegliato, invadeva l'altipiano.

Vi fu fra gli indiani un momento d'esitazione che poteva essere favorevole ai fuggitivi.

Infatti, Nana Sahib passava di rado la notte intera nella fortezza. La vigilia, dopo aver fatto legare il colonnello Munro alla bocca del cannone, egli era andato a raggiungere alcuni capi di tribù del Gondwana, che non visitava mai di giorno. Ma era l'ora alla quale egli di solito ritornava, e non poteva tardare a riapparire.

Kâlagani, Nassim, gli indiani, i Dacoit, più di cento uomini, erano pronti a inseguire i prigionieri; un pensiero solo li tratteneva ancora. Che cosa fosse accaduto, lo ignoravano assolutamente; il cadavere dell'indiano che era stato messo a custodia del colonnello non poteva dir loro alcuna cosa.

Ora, da tutte le probabilità, doveva risultare questo per loro: che, per una circostanza fortuita, fosse stato dato fuoco al cannone prima dell'ora fissata per il supplizio, e che del prigioniero non rimanessero più ormai che gli avanzi informi.

Il furore di Kâlagani e degli altri si manifestò con un concerto di maledizioni; né Nana Sahib, né alcuno di loro avrebbe dunque la gioia d'assistere agli ultimi momenti del colonnello Munro!

Ma il nababbo non era lontano; egli aveva dovuto sentire la detonazione, e doveva tornare in gran fretta alla fortezza. Chi mai gli potrebbe rispondere quando domanderebbe conto del prigioniero ch'egli aveva lasciato?

Da ciò, nacque in tutti un'esitazione che aveva dato ai fuggitivi il tempo di guadagnar strada, prima d'esser veduti.

Epperò, sir Edoardo Munro e Gumi, pieni di speranza, dopo quella liberazione miracolosa, scendevano rapidamente il sinuoso sentiero. Lady Munro, benché svenuta, non pesava molto al braccio robusto del colonnello; il suo servitore era là, del resto, per venirgli in aiuto.

Cinque minuti dopo aver passato la postierla, entrambi erano a mezza strada fra l'altipiano e la valle. Ma cominciava a spuntare il giorno, ed i primi bagliori dell'alba penetravano già fino in fondo alla stretta gola. Grandi grida scoppiarono allora al di sopra di loro.

Curvo sul parapetto, Kâlagani aveva veduto vagamente il profilo di due uomini che fuggivano; uno di quegli uomini non poteva essere che il prigioniero di Nana Sahib.

«Munro! È Munro!» gridò Kâlagani, pazzo di furore.

E valicando la postierla, si diede ad inseguirlo, accompagnato da tutta la frotta.

«Siamo stati veduti!» disse il colonnello senza rallentare il passo.

«Io fermerò i primi!» rispose Gumi. «Mi uccideranno, ma questo forse vi darà il tempo di giungere alla strada.»

«Ci uccideranno entrambi, o sfuggiremo loro insieme!» esclamò Munro.

Il colonnello e Gumi avevano affrettato il passo. Giunti alla parete inferiore del sentiero, già meno ripido, potevano correre. Non mancava più che una quarantina di passi perché giungessero alla via di Ripore, che metteva alla strada maestra, sulla quale la fuga sarebbe stata facile.

Ma più facile sarebbe anche l'inseguimento. Cercare un rifugio sarebbe stato inutile, in breve sarebbero scoperti entrambi. Dunque, bisognava lasciarsi indietro gli indiani, e uscire prima di loro dalle gole dei Vindhya.

La risoluzione del colonnello Munro fu subito presa; egli non ricadrebbe vivo fra le mani di Nana Sahib. Egli colpirebbe col pugnale di Gumi colei che gli era stata ridonata, meglio che consegnarla al nababbo, poi colpirebbe se stesso col pugnale.

Entrambi avevano allora un vantaggio di cinque minuti circa. Nel momento in cui i primi indiani valicavano la postierla, il colonnello Munro e Gumi intravedevano già la via a cui metteva il sentiero, e la strada maestra non era che a un quarto di miglio.

«Coraggio, padrone!» diceva Gumi, pronto a fare al colonnello scudo col proprio corpo. «Fra cinque minuti, saremo sulla via di Jubbulpore!»

«Dio voglia che vi abbiamo a trovare dell'aiuto!» mormorò il colonnello Munro.

I clamori degli indiani si facevano sempre più distinti.

Nel momento in cui i fuggitivi sbucavano sulla via, due uomini, che camminavano rapidamente, giungevano al sentiero.

Era tanto chiaro allora da potersi riconoscere, e due nomi, come due gridi d'odio, s'incrociarono ad un tempo:

«Munro!»

«Nana Sahib!»

Il nababbo, al rumore dello sparo, era accorso e risaliva in tutta fretta alla fortezza. Egli non poteva comprendere perché i suoi ordini fossero stati eseguiti prima dell'ora determinata.

Un indiano lo accompagnava, ma prima che quell'indiano avesse potuto fare un passo o un gesto, cadeva ai piedi di Gumi, mortalmente colpito dal coltello che aveva recisi i lacci del colonnello.

«A me!» gridò Nana Sahib, chiamando tutta la frotta che scendeva il sentiero.

«Sì, a te!» rispose Gumi.

E, più pronto del lampo, si fece addosso al nababbo.

Era sua intenzione, se non fosse riuscito a ucciderlo al primo colpo, di lottare almeno con lui, in guisa di dare al colonnello Munro il tempo di giungere alla strada; ma la mano di ferro del nababbo aveva arrestata la sua, e il coltello gli era sfuggito di mano.

Furibondo di sentirsi disarmato, Gumi afferrò allora il suo avversario alla cintola, e stringendolo sul petto lo portò via nelle sue braccia robuste, deciso a precipitarsi con lui nel primo abisso che avesse incontrato.

Frattanto, Kâlagani e i suoi compagni, avvicinandosi, stavano per giungere all'estremità inferiore del sentiero, e allora non ci sarebbe più stata speranza di sfuggir loro.

«Ancora uno sforzo!» ripeteva Gumi. «Io terrò duro per alcuni minuti, facendomi uno scudo del loro nababbo! Fuggite, padrone, fuggite senza di me!»

Ma tre minuti appena separavano ormai i fuggitivi da coloro che li inseguivano, e il nababbo chiamava Kâlagani con voce soffocata.

A un tratto, venti passi più innanzi, si udirono delle grida.

«Munro! Munro!»

Banks era là, sulla via di Ripore, col capitano Hod, Maucler, il sergente Mac Neil, Fox, Parazard, e a cento passi da loro, sulla strada maestra, il Gigante d'acciaio, lanciando dei turbini di fumo, lo aspettava con Storr e Kâluth.

Dopo la distruzione dell'ultima stanza della Casa a vapore, l'ingegnere e i suoi compagni non avevano più che un partito da prendere: utilizzare come veicolo

l'elefante che la frotta dei Dacoit non aveva potuto distruggere. Epperò, inerpicati sul Gigante d'acciaio, essi avevano subito lasciato il lago Puturia e risalita la via di Jubbulpore. Ma nel momento in cui passavano dinanzi alla strada che conduceva alla fortezza, un formidabile sparo aveva echeggiato al di sopra delle loro teste, e si erano arrestati.

Un presentimento, un istinto, se si vuole, li aveva indotti a cacciarsi su quella via. Che cosa speravano? Non lo avrebbero potuto dire. Fatto è che, pochi minuti dopo, il colonnello era dinanzi a essi, e gridava loro:

«Salvate Lady Munro!»

«E tenete fermo Nana Sahib, il vero!» esclamò Gumi.

Egli aveva, con ultimo sforzo furente, gettato a terra il nababbo, semisoffocato, di cui il capitano Hod, Mac Neil e Fox s'impadronirono.

Poi, senza chiedere alcuna spiegazione, Banks e i suoi raggiunsero il Gigante d'acciaio sulla strada.

Per ordine del colonnello, che voleva consegnarlo alla giustizia inglese, Nana Sahib fu legato sul collo dell'elefante. Quanto a Lady Munro, fu deposta nella torricella, e suo marito le si mise al fianco. Tutto dedito a sua moglie, che cominciava a ripigliare i sensi, egli spiava in lei qualche bagliore di ragione.

L'ingegnere e i suoi compagni si erano inerpicati rapidamente sul dorso del Gigante d'acciaio.

«A tutta velocità!» gridò Banks.

Spuntava il giorno. Un primo drappello d'indiani appariva già ad un centinaio di passi di distanza. A ogni costo, bisognava giungere prima di loro al posto avanzato dell'accantonamento militare di Jubbulpore, che comanda l'ultima gola dei Vindhya.

Il Gigante d'acciaio era abbondantemente fornito d'acqua e di combustibile, tutto ciò che era necessario per mantenerlo in pressione e dargli il suo massimo di velocità. Ma non poteva lanciarsi ciecamente su quella via dalle svolte brusche. Le grida degli indiani raddoppiavano, e tutta la frotta gli si avvicinava.

«Bisogna difendersi!» disse il sergente Mac Neil.

«Ci difenderemo!» rispose il capitano Hod.

Rimanevano ancora una dozzina di colpi da sparare; dunque non bisognava perdere

una sola palla, giacché gli indiani erano armati, ed era necessario tenerli distanti.

Il capitano Hod e Fos, colla carabina in mano, si appostarono sulla groppa dell'elefante un po' indietro dalla torricella. Gumi si mise sul davanti, col fucile spianato, in guisa da tirare obliquamente. Mac Neil, accanto a Nana Sahib, con un revolver in una mano e un pugnale nell'altra, era pronto a colpirlo, se mai gli indiani giungessero fino a lui. Kâluth e Parazard, dinanzi al focolare, lo caricavano di combustibile; Banks e Storr dirigevano le mosse del Gigante d'acciaio.

L'inseguimento durava già da dieci minuti; duecento passi al più superavano gli indiani da Banks e dai suoi compagni. Se quelli andavano più presto, l'elefante artificiale poteva durarla più a lungo di loro. Tutta la tattica consisteva dunque nell'impedir loro di passare avanti.

In questo momento, si udirono una dozzina di schioppettate; le palle passarono fischiando al di sopra del Gigante d'acciaio, salvo una che lo colpì all'estremità della proboscide.

«Non fate fuoco! Non bisogna sparare che a colpo sicuro!» gridò il capitano Hod. «Risparmiamo le palle; sono ancora molto lontani!»

Banks, vedendo allora dinanzi a sé un miglio di strada che si svolgeva quasi in linea retta, aprì largamente il regolatore, e il Gigante d'acciaio, aumentando la velocità, lasciò il drappello molte centinaia di passi indietro.

«Evviva! Evviva il nostro Gigante!» esclamò il capitano Hod che non poteva trattenersi. «Ah! La canaglia! Non lo piglieranno!»

Ma all'estremità di quella parte rettilinea della strada, una specie di gola rapida e sinuosa, ultimo rialzo del versante meridionale dei Vindhya, doveva necessariamente ritardare le mosse di Banks e dei suoi compagni. Kâlagani e gli altri, sapendolo bene, non abbandonarono l'inseguimento.

Il Gigante d'acciaio giunse rapidamente a quella strangolatura della via, che si cacciava fra due alte scarpe rocciose.

Bisognò allora rallentare e non avanzarsi se non con grandi precauzioni. A causa di questo ritardo, gli indiani riguadagnarono tutto il terreno che avevano perduto; se non speravano più di salvare Nana Sahib, che era alla mercé di una pugnalata, volevano almeno vendicarne la morte.

Poco dopo, si udirono dei nuovi spari, senza danno però per coloro che il Gigante d'acciaio portava seco.

«La cosa si fa seria» disse il capitano Hod spianando la carabina. «Attenzione!»

Gumi e lui spararono simultaneamente; due degli indiani più vicini caddero al suolo colpiti nel petto.

«Due di meno!» disse Gumi ricaricando la sua arma.

«Due per cento!» esclamò il capitano Hod. «Non basta; bisogna che paghino più caro!»

E le carabine del capitano e di Gumi, a cui si unì il fucile di Fox, colpirono mortalmente altri due indiani.

Ma dovendo avanzare in quella stretta gola sinuosa, non si camminava rapidamente. Nel medesimo tempo che si stringeva, la strada, come si sa, offriva una salita molto ripida. Pure, un mezzo miglio ancora, poi le ultime balze dei Vindhya sarebbero valicate, ed il Gigante d'acciaio sbucherebbe a cento passi da un posto quasi in vista della stazione di Jubbulpore!

Gli indiani non erano gente da rinculare dinanzi alle schioppettate del capitano Hod e dei suoi compagni. La loro vita non contava più nulla quando si trattava di salvare o di vendicare Nana Sahib! Dieci, venti di loro sarebbero caduti sotto le palle, ma ne rimarrebbero ancora ottanta per gettarsi sul Gigante d'acciaio e trionfare del piccolo drappello a cui esso serviva da cittadella ambulante! Epperò, essi raddoppiarono gli sforzi per raggiungere i fuggitivi.

Kâlagani non ignorava, del resto, che il capitano Hod e i suoi compagni dovevano essere ridotti alle loro ultime cartucce, e che in breve fucili e carabine non sarebbero più che armi inutili nelle loro mani. Infatti, i fuggitivi avevano esaurita la metà delle munizioni che rimanevano loro, e stavano per essere ridotti all'impossibilità di difendersi.

Pure, si udirono ancora quattro schioppettate, e quattro indiani caddero.

In questo momento, Kâlagani, che fino allora si era risparmiato, si fece più innanzi che non consigliasse la prudenza.

«Ah! Ti tengo!» esclamò il capitano Hod prendendolo di mira con gran calma.

La palla non lasciò la carabina del capitano Hod che per andare a colpire il traditore nel mezzo della fronte. Le sue mani si agitarono un istante, egli girò sopra se stesso e cadde.

In questo istante, apparve l'estremità sud della gola. Il Gigante d'acciaio fece uno sforzo supremo, la carabina di Fox si fece udire un'ultima volta, ed un ultimo indiano

rotolò a terra.

Ma gli indiani si avvidero quasi subito che il fuoco era cessato, e si slanciarono all'assalto dell'elefante, da cui non distavano più che cinquanta passi.

«A terra! A terra!» gridò Banks.

Sì, in quello stato di cose era meglio abbandonare il Gigante d'acciaio, e correre verso il posto che non era più lontano.

Il colonnello Munro, trasportando sua moglie fra le braccia, scese sulla via; il capitano Hod, Maucier, il sergente e gli altri erano saltati immediatamente a terra. Soltanto Banks era rimasto nella torricella.

«E questo mariuolo!» esclamò il capitano Hod mostrando Nana Sahib legato sul collo dell'elefante.

«Lasciami fare, capitano!» rispose Banks con un accento singolare.

Poi, dando un ultimo giro al regolatore, scese a sua volta.

Tutti fuggirono, col pugnale in mano, pronti a vender cara la vita.

Frattanto, sotto la spinta del vapore, il Gigante d'acciaio, benché abbandonato a se stesso, continuava a risalire la balza; ma, non essendo più diretto, venne a urtare contro la scarpata mancina della via, come un ariete che vuol cozzare, e arrestandosi bruscamente, sbarrò quasi del tutto la strada.

Banks e i suoi ne erano già a una trentina di passi, quando gli indiani si gettarono sul Gigante d'acciaio, per liberare Nana Sahib.

Di repente, un rumore spaventoso, simile ai più violenti scoppi di tuono, agitò gli strati d'aria con un'indescrivibile violenza.

Banks, prima di lasciare la torricella, aveva caricate le valvole dell'apparecchio. Il vapore raggiunse dunque la tensione estrema, e quando il Gigante d'acciaio urtò contro la parete di rupe, quel vapore, non potendo più uscire dai cilindri, fece scoppiare la caldaia, i cui rottami si dispersero in tutti i versi.

«Povero gigante!» esclamò il capitano Hod. «Morto per salvarci!»