

JULES VERNE

Ventimila leghe sotto ai mari



Passerino Editore

The sky is the limit

Indice dei contenuti

PARTE PRIMA	1
CAPITOLO PRIMO. Uno scoglio fuggente.	3
CAPITOLO II. Il pro ed il contro.	11
CAPITOLO III. Come piacerà al signore.	19
CAPITOLO IV. Ned Land.	27
CAPITOLO V. Alla ventura.	35
CAPITOLO VI. A tutto vapore.	43
CAPITOLO VII. Una balena di specie ignota.	55
CAPITOLO VIII. Mobilis in mobile.	65
CAPITOLO IX. Le collere di Ned Land.	75
CAPITOLO X. L'uomo delle acque.	83
CAPITOLO XI. Il "Nautilus".	95
CAPITOLO XII. Tutto con l'elettricità.	105
CAPITOLO XIII. Alcune cifre.	113
CAPITOLO XIV. Il Fiume Nero.	121
CAPITOLO XV. Un invito per lettera.	135
CAPITOLO XVI. Passeggiata in pianura.	145
CAPITOLO XVII. Una foresta sottomarina.	153
CAPITOLO XVIII. Quattromila leghe sotto il Pacifico.	161
CAPITOLO XIX. Vanikoro.	171

CAPITOLO XX. Lo stretto di Torres.	183
CAPITOLO XXI. Alcuni giorni a terra.	193
CAPITOLO XXII. La folgore del capitano Nemo.	207
CAPITOLO XXIII. Ægri somnia.	221
CAPITOLO XXIV. Il Regno del Corallo.	231
PARTE SECONDA	241
CAPITOLO PRIMO. L'Oceano Indiano.	243
CAPITOLO II. Un'altra proposta del capitano Nemo.	255
CAPITOLO III. Una perla di dieci milioni.	267
CAPITOLO IV. Il mar Rosso.	281
CAPITOLO V. Il Tunnel Arabico.	297
CAPITOLO VI. L'Arcipelago Greco.	309
CAPITOLO VII. Il Mediterraneo in quarantott'ore.	323
CAPITOLO VIII. La baia di Vigo.	335
CAPITOLO IX. Un continente scomparso.	347
CAPITOLO X. Le miniere di carbone sottomarine.	359
CAPITOLO XI. Il mare di sargassi.	371
CAPITOLO XII. Capidogli e balene.	383
CAPITOLO XIII. I borgognoni.	397
CAPITOLO XIV. Il Polo Sud.	411
CAPITOLO XV. Accidente od incidente?	427
CAPITOLO XVI. Mancanza d'aria.	437
CAPITOLO XVII. Dal capo Horn al Rio delle Amazzoni.	449

CAPITOLO XVIII. I polipi.	461
CAPITOLO XIX. Il Gulf-Stream.	475
CAPITOLO XX. A 47° e 24' di latitudine e 17° 28' di longitudine.	489
CAPITOLO XXI. Un'ecatombe.	499
CAPITOLO XXII. Le ultime parole del capitano Nemo.	511
CAPITOLO XXIII. Conclusione.	521

CAPITOLO PRIMO. UNO SCOGLIO FUGGENTE.

L'anno 1866 fu segnalato da un bizzarro avvenimento, un fenomeno inesplicato ed inesplicabile che certo nessuno ha posto in dimenticanza. Per non dire dei rumori che impressionavano le popolazioni dei porti di mare e accendevano lo spirito pubblico nell'interno dei continenti, i marinai furono in ispecial modo commossi. Negozianti, armatori, capitani di nave, skippers e masters dell'Europa e dell'America, ufficiali di marina, militari di ogni paese, e con essi i governi dei diversi Stati dei due continenti, s'inquietarono straordinariamente di codesto fatto.

Da qualche tempo parecchie navi s'erano imbattute in alto mare con «una cosa enorme» un oggetto lungo, fusiforme, alcune volte fosforescente e infinitamente più vasto e più rapido d'una balena.

I fatti relativi a cotale apparizione, registrati nei diversi libri di bordo, convenivano con una tal quale esattezza circa la struttura dell'oggetto o dell'essere in questione, circa la velocità inaudita dei suoi movimenti, la meravigliosa potenza della sua locomozione e la vita speciale onde sembrava animato; s'egli era un cetaceo, avanzava in volume tutti quelli che la scienza aveva classificato fino a quel tempo. Nè Cuvier, nè Lacépède, nè il signor Lumeril, nè il signor de Quatrefages avrebbero ammesso l'esistenza di siffatto mostro, se pure non l'avessero visto coi propri occhi di scienziati.

Pigliando la media delle osservazioni fatte in varie volte, respingendo le timide valutazioni che attribuivano a quell'oggetto una lunghezza di duecento piedi e del pari le opinioni esagerate che lo volevano largo un miglio e lungo tre – si poteva tuttavia affermare che codesto essere fenomenale sorpassava di gran lunga tutte le dimensioni ammesse sino allora dagli ittiologi – se pure esisteva.

Ed esisteva senza dubbio; il fatto per se stesso non era più negabile; però se si pensi all'istinto che spinge il cervello umano al meraviglioso, si comprenderà la commozione prodotta nel mondo intero alla soprannaturale apparizione. Quanto a porla fra le favole, conveniva rinunziarvi.

Infatti, il 20 luglio 1866, lo steamer *Governor-Higginson* di *Calcutta and Burnach Steam Navigation Company*, aveva incontrata questa massa mobile a cinque miglia all'est delle coste dell'Australia. Il capitano Baker si credette, a bella prima, innanzi ad uno scoglio sconosciuto e si preparava persino a determinare la situazione esatta, quando due colonne d'acqua spinte dall'inesplicabile oggetto s'inalzarono fischando a centocinquanta piedi nell'aria. Se pure adunque codesto scoglio non era soggetto alle espansioni intermittenti d'un geysir, il *Governor-Higginson* aveva da fare nè più nè meno che con qualche mammifero acquatico per lo innanzi sconosciuto il quale spingeva da' suoi sfiatatoi colonne d'acqua miste d'aria e di vapore.

Simile fatto fu pure osservato il 23 luglio dello stesso anno in mari del Pacifico dal *Cristobal Colon* di *West-India and Pacific Steam Navigation Company*, però siffatto straordinario cetaceo poteva trasportarsi da un luogo in un altro con una meravigliosa velocità, essendochè a soli tre giorni d'intervallo il *Governor-Higginson* ed il *Cristobal Colon* l'avevano osservato in due punti della carta separati da oltre settecento leghe marine.

Quindici giorni più tardi, a duemila leghe da quel luogo l' *Helvetia* della *Compagnie Nationale* ed il *Shannon* della *Royal-Mail*, camminan-

do a controbordo nella porzione dell'Atlantico compresa fra gli Stati Uniti e l'Europa, si segnarono reciprocamente il mostro a 42° e 15' di latitudine nord e 60° e 35' di longitudine all'ovest del meridiano di Greenwich.

In codesta osservazione simultanea si credette di poter valutare la lunghezza minima del mammifero a più di trecentocinquanta piedi inglesi dappoichè il *Shannon* e l' *Helvetia* erano più piccoli benchè misurassero cento metri da prua a poppa. Ora, le più grandi balene, quelle che frequentano i paraggi delle isole Aleutine, il Kulammak e l'Umgullick, non hanno mai sorpassato la lunghezza di cinquantasei metri, se pure la raggiungono.

Codesti rapporti arrivavano uno dopo l'altro: osservazioni nuove fatte a bordo del transatlantico *Le Pereire*; l'arrembaggio dell' *Etna*, appartenente alla linea Himmann col mostro; un processo verbale degli ufficiali della fregata francese *La Normandie*, ed un gravissimo rilievo fatto dallo stato maggiore del commodoro Fitz-James a bordo del *Lord-Clyde*, impressionarono profondamente l'opinione pubblica.

Nei paesi facili al riso si pose in burla il fenomeno, ma i paesi gravi e pratici, quali l'Inghilterra, l'America e la Germania, se ne inquietarono.

Da per tutto nei grandi centri il mostro divenne alla moda; lo si cantò nei caffè, lo si beffeggiò nei giornali e fu rappresentato nei teatri.

I *canards* ebbero in ciò una magnifica occasione di far uova di tutti i colori. E fu allora che si videro riapparire nei giornali, mancanti di materia, tutti gli esseri immaginari e giganteschi, dalla balena bianca, il terribile Moby Dick delle regioni iperboree, fino allo smisurato kraken, i cui tentacoli possono allacciare un bastimento di cinquecento tonnellate e trascinarlo negli abissi dell'Oceano. Si riprodussero persino i processi verbali dei tempi antichi; si citarono le opinioni

di Aristotele e di Plinio, i quali ammettevano l'esistenza di siffatti mostri, ed i racconti norvegesi del vescovo Pontoppidan, e le relazioni di Paul Heggede, ed infine i rapporti del signor Harrington, della cui buona fede non si può dubitare allorquando afferma d'aver visto, standosene a bordo del *Castillan*, nel 1857, l'enorme serpente che non aveva giammai frequentato fino a quel tempo altri mari fuorchè quelli dell'antico *Constitutionnel*.

Allora scoppiò l'interminabile polemica dei creduli e degli increduli delle Società di dotti e nei giornali scientifici. La «questione del mostro» accese gli spiriti; i giornalisti che fanno professione di scienza, in lotta con quelli che fanno professione di spirito versarono flutti d'inchiostro durante la memorabile campagna; e non mancò chi spargesse due o tre gocce di sangue, essendo dal serpente di mare passato ad ingiurie personali.

Per sei mesi la guerra durò con esito incerto.

Agli articoli di fondo dell'Istituto Geografico del Brasile, dell'Accademia Reale delle Scienze di Berlino, dell'Associazione Britannica, della Istituzione Smithsonian di Washington, alle discussioni di *The Indian Arcipelago*, del *Cosmos* dell'abate Moigno, del *Mittheilungen* di Peterman, alle cronache scientifiche dei gran giornali della Francia e dell'estero, la piccola stampa rispondeva con un brio inesauribile. I suoi scrittori spiritosi, parodiando un detto di Linneo citato dagli avversari del mostro, affermavano che «la natura non faceva sciocchi» e scongiuravano i loro contemporanei di non dare alla natura una smentita ammettendo i kraken, i serpenti marini, Moby Dick e altre simili elucubrazioni di marinai in delirio. Infine, in un articolo d'un giornale satirico assai temuto, il più armato dei suoi redattori, movendo incontro al mostro, come Ippolito, gli portò un ultimo colpo e lo finì in mezzo ad uno scoppio di risa universale. Lo spirito aveva vinto la scienza.

Nei primi mesi dell'anno 1867, la questione parve che fosse sepolta e che non dovesse più rinascere, quando nuovi fatti vennero a cognizione del pubblico.

Non si trattò allora più di un problema scientifico da risolvere, ma d'un pericolo reale e grave da evitare. La questione prese aspetto differente; il mostro ridivenne isola, roccia, scoglio, ma scoglio fuggente, indeterminabile, inaccostabile.

Il 5 marzo 1867, il *Moravian* della *Montreal Ocean Company* trovandosi durante la notte a 27° 30' di latitudine e 72° 15' di longitudine, urtò con l'anca di tribordo una roccia che nessuna carta segnalava in quei paraggi. Per opera del vento e dei suoi quattrocento cavalli-vapore insieme, camminando con una velocità di tredici nodi, non v'ha dubbio che se non era la solidità della sua scorza, il *Moravian*, sfondato dall'urto, si sarebbe inabissato coi duecentotrentasette passeggeri che riconduceva dal Canada.

L'accidente era avvenuto intorno alle cinque del mattino, sullo spuntar del giorno. Gli ufficiali di guardia si precipitarono a poppa del bastimento. Esaminarono l'Oceano scrupolosamente e non videro nulla, fuorchè un forte risucchio alla distanza di tre gomene, come se le onde fossero state battute con violenza. Fu preso esattamente il rilievo del luogo ed il *Moravian* continuò la sua corsa senza apparenti avarie.

Aveva urtato contro una roccia sottomarina o contro qualche enorme reliquia di naufragio? Non si potè saperlo; ma, esaminando la sua carena nei bacini di raddobbo per ripararla, si riconobbe che una parte della chiglia era stata spezzata.

Codesto fatto, estremamente grave di per sè, sarebbe stato forse dimenticato come tanti altri, se tre settimane dopo non si fosse riprodotto in identiche condizioni. Solo, in grazia della nazionalità del naviglio vittima del nuovo arrembaggio e in grazia della riputazione

della Compagnia a cui il naviglio apparteneva, l'avvenimento menò gran rumore.

Non vi ha chi ignori il nome del celebre armatore inglese Cunard, industriale intelligente che fondò, nel 1840, un servizio postale tra Liverpool ed Halifax, con tre navigli di legno ed a ruote della forza di quattrocento cavalli, e capaci di millecentosessantadue tonnellate. Otto anni dopo, il materiale della compagnia si accresceva di quattro navi di seicentocinquanta cavalli e di milleottocentoventi tonnellate, e due anni più tardi di due altri bastimenti superiori in potenza ed in portata. Nel 1853, la compagnia Cunard, avendo riconfermato il privilegio del trasporto dei dispacci, aggiunse successivamente al suo materiale l' *Arabia*, la *Persia*, la *China*, la *Scotia*, la *Java*, la *Russia*, tutte navi di gran corso e le maggiori che, dopo il *Great-Eastern*, avessero mai solcato i mari. Così adunque nel 1867 la Compagnia possedeva dodici navi, otto delle quali armate e quattro ad elica.

Se io dò siffatti particolari in riassunto, gli è affinché ciascuno sappia quale fosse l'importanza di questa compagnia di trasporti marittimi, nota in tutto il mondo per la sua amministrazione intelligente. Non mai impresa di navigazione transoceanica fu condotta con maggior abilità, nè mai negozio fu coronato da miglior successo. Da ventisei anni le navi Cunard hanno attraversato duemila volte l'Atlantico senza fallire mai un viaggio, senza un ritardo mai e senza che una lettera, un uomo o un bastimento siano andati perduti.

Ond'è che i passeggeri scelgono ancor oggi, non ostante la concorrenza poderosa che le fa la Francia, la linea Cunard meglio d'ogni altra, come apparisce da una statistica fatta sopra i documenti ufficiali degli ultimi anni. Ciò detto, nessuno si farà meraviglia del rumore prodotto dall'accidente toccato ad uno de' suoi più bei steamers.

Il 13 aprile 1867, col mare quieto ed una brezza moderata, la *Scotia* si trovava al 15° 12' di longitudine e 45° e 37' di latitudine. Cammina-

va con la velocità di tredici nodi e quarantatre centesimi, spinta da seimila cavalli-vapore. Le sue ruote battevano il mare con perfetta regolarità: pescava sei metri e settanta centimetri e il suo displacemento d'acqua era di seimilaseicentoventiquattro metri cubi.

Alle quattro e diciassette minuti di sera, durante il lunch dei passeggeri raccolti nella gran sala, un urto che parve lieve fu sentito sull'ossatura della *Scotia*, nell'anca, alquanto indietro della ruota di babordo.

La *Scotia* non aveva urtato, ma era stata urtata, e meglio da uno strumento tagliente o perforante che contundente. L'arrembaggio era parso così lieve che nessuno se ne sarebbe inquietato a bordo, se non eran le grida degli uomini della stiva i quali risalirono sul ponte, gridando:

— Affondiamo, affondiamo!

Da principio i passeggeri furono spaventati; ma il capitano Handerson si affrettò a rassicurarli.

Infatti il pericolo non poteva essere imminente, poichè la *Scotia*, divisa in sette scompartimenti da solidi tramezzi, poteva sfidare impunemente una falla.

Il capitano scese immediatamente nella stiva. Quivi riconobbe che il quinto scompartimento era stato invaso dalle onde e la rapidità dell'invasione faceva prova che la falla era larga. Per buona ventura codesto scompartimento non conteneva le caldaie, perocchè i fuochi si sarebbero spenti d'un subito. Il capitano Handerson diè immediatamente ordine di stoppare, ed uno dei marinai si tuffò per riconoscere l'avaria. Alcuni istanti dopo fu accertata l'esistenza d'un buco largo due metri nella carena dello steamer. Era impossibile accecare una tal falla: però la *Scotia* dovette continuare il suo viaggio con le ruote mezzo sprofondate nelle acque. Si trovava allora a trecento miglia dal capo Olear, e dopo tre giorni di ritardo, che furono in Li-

verpool cagione di viva inquietudine, entrò nei bacini della Compagnia.

Gli Ingegneri procedettero allora alla visita della *Scotia* che fu posta a secco. Essi non poterono credere ai loro occhi: a due metri e mezzo sotto la linea d'acqua si apriva un foro regolare in forma di triangolo isoscele: il taglio della lastra era netto tanto che non si sarebbe potuto fare con maggior precisione con uno stampo.

Bisognava adunque che lo strumento perforante ond'era stato prodotto fosse d'una tempra poco comune e che, dopo esser stato lanciato con forza, che aveva del prodigio, ed aver di tal guisa passato una lastra di quattro centimetri, si fosse ritratto di per sè con un movimento retrogrado veramente inesplicabile. Tale era codesto ultimo fatto che ebbe virtù di appassionare un'altra volta l'opinione pubblica. Da quel momento infatti, tutti i disastri marittimi che non avevano causa determinata, furono addossati al mostro. Il fantastico animale ebbe la responsabilità di tutti quei naufragi il cui numero è disgraziatamente considerevole; perocchè di tremila navi che si perdono ogni anno, secondo quel che risulta dal *Bureau-Veritas*, il numero delle navi a vapore ed a vela che si suppongono perdute corpo e beni per mancanza di notizie, si eleva a duecento!

Ora, il mostro fu giustamente o ingiustamente accusato della loro sparizione; e siccome per colpa sua le comunicazioni fra i diversi continenti divenivano vieppiù pericolose, il pubblico domandò espressamente che i mari fossero sbarazzati una buona volta ad ogni costo da quel formidabile cetaceo.

CAPITOLO II. IL PRO ED IL CONTRO.

Nel tempo in cui avvenivano cotesti fatti io ritornavo da una esplorazione scientifica intrapresa nelle male terre del Nebraska, negli Stati Uniti. Nella mia qualità di professore supplente al Museo di Storia Naturale di Parigi, il governo francese mi aveva chiamato a far parte di quella spedizione. Dopo sei mesi passati nel Nebraska, arrivai a Nuova York verso la fine di marzo, carico di preziose collezioni. La mia partenza per la Francia era stabilita pei primi di maggio. Però io m'occupavo durante l'aspettazione a classificare le mie ricchezze mineralogiche, botaniche e zoologiche, quando avvenne l'accidente della *Scotia*.

Io ero perfettamente al fatto della questione onde tanto si parlava, e come avrei potuto non esserlo? Avevo letto e riletto tutti i giornali americani ed europei senza essere perciò più innanzi; quel mistero m'imbarazzava e non potendo formarmi un'opinione ondeggiavo dall'uno all'altro estremo. Che in ciò fosse alcuna cosa di soprannaturale non era dubbio di sorta e gl'increduli erano invitati a mettere il dito sulle piaghe della *Scotia*.

Al mio giungere a Nuova York la questione ferveva più che mai. L'ipotesi dell'isola galleggiante, dello scoglio inaccostabile, sostenuta da alcuni intelletti assai poco autorevoli, era assolutamente abbandonata. E a vero dire, se pure codesto scoglio non aveva una mac-

china nel ventre, come poteva muoversi con rapidità così prodigiosa?

Era del pari respinta l'idea di una enorme reliquia di vascello galleggiante per causa della rapidità del movimento.

Rimanevano adunque due soluzioni possibili, le quali creavano due distinte schiere di partigiani.

Da un lato quelli che affermavano l'esistenza d'un mostro d'una forza colossale, dall'altra quelli che tenevano per un battello sottomarino dotato d'una forza motrice estremamente poderosa.

Senonchè l'ultima ipotesi, che pure era ammissibile, non potè sopravvivere alle inchieste che furono fatte nei due mondi. Non era probabile che un semplice privato avesse a sua disposizione siffatto congegno metallico, perocchè dove e quando l'avrebbe egli fatto costruire e come ne avrebbe potuto tener segreta la costruzione?

Solo un Governo poteva possedere una simile macchina distruttiva, e certo nei tempi disastrosi in cui l'uomo s'ingegna a moltiplicare la potenza delle armi da guerra, era cosa possibile che uno Stato provasse all'insaputa degli altri il formidabile congegno. Dopo gli chassepots, le torpedini; dopo le torpedini, gli arieti sottomarini, poi la reazione. Così almeno io spero.

Ma l'ipotesi d'una macchina da guerra cadde anch'essa per le dichiarazioni dei Governi. E siccome si trattava di cosa d'interesse pubblico, poichè le comunicazioni transoceaniche ne pativano danno, la schiettezza dei Governi non poteva essere posta in dubbio. D'altra parte come ammettere che la costruzione di quel battello sottomarino fosse sfuggita agli occhi del pubblico? Serbare il segreto in siffatte condizioni è difficilissimo per un privato, e certo impossibile per uno Stato, in cui tutti gli atti sono ostinatamente sorvegliati dalle potenze rivali.

Però dopo le inchieste fatte in Inghilterra, in Francia, in Russia, in Prussia, in Spagna, in Italia, in America e perfino in Turchia, l'ipote-

si d'un monitor sottomarino fu definitivamente respinta.

Il mostro venne dunque a galla a dispetto degli incessanti motteggi della piccola stampa, e in siffatte vie le immaginazioni si lasciarono andare in breve alle più assurde creazioni d'una ittiologia fantastica.

Al mio arrivo in Nuova York molte persone m'avevano fatto l'onore di chiedermi che pensassi circa il fenomeno in questione. Io avevo pubblicato in Francia un'opera, in quarto ed in due volumi, col titolo: *I misteri dei grandi abissi sottomarini*. Codesto libro, apprezzato in special modo dagli scienziati, faceva di me uno specialista in codesta oscura parte della storia naturale. Fu chiesto il parer mio; fino a tanto ch'io potei negare la realtà del fatto mi tenni in un'assoluta negazione; ma non andò molto che posto con le spalle al muro dovetti spiegarmi chiaro. Anzi «all'onorevole Pietro Aronnax, professore al Museo di Parigi» fu dal *New-York Herald* intimato di formulare un'opinione qualunque.

Obbedii a malincuore; parlai non potendomi tacere. Discussi la questione sotto tutti gli aspetti, politicamente e scientificamente, e dò qui un estratto d'un articolo assai concettoso ch'io pubblicai nel numero del 30 aprile.

«Così adunque, dicevo, esaminate ad una ad una le differenti ipotesi, respinta ogni altra supposizione, conviene necessariamente ammettere l'esistenza di un animale marino poderosissimo.

«Le gran profondità dell'Oceano ci sono del tutto sconosciute. Lo scandaglio non seppe toccarle; che avviene in codesti abissi lontani?

«Quali esseri abitano o possono abitare a dodici o quindici miglia sotto la superficie delle acque? E qual è l'organismo di siffatti animali? Appena è possibile immaginarlo.

«Tuttavia la soluzione del problema che mi è proposto, può prendere la forma di un dilemma.

«O ci sono note tutte le varietà d'esseri che popolano tutto il nostro pianeta, o non ci sono note.

«Se non le conosciamo tutte, e se la natura ha tuttavia dei segreti per noi in fatto d'ittiologia, non v'ha cosa più accettabile che l'ammettere l'esistenza di pesci o di cetacei, di specie e perfino di genere nuovo, dotati di un organismo essenzialmente distruttore, i quali abitino gli strati a cui lo scandaglio non giunge, e che un avvenimento qualunque, fantasia o capriccio, se così si vuole, conduce a lunghi intervalli di tempo verso la superficie dell'Oceano.

«Se al contrario tutte le specie viventi ci sono note, giova necessariamente cercare l'animale di cui si tratta fra gli esseri marini già classificati, ed in questo caso io propenderei ad ammettere l'esistenza d'un Narvalo gigantesco.

«Il narvalo volgare, o liocorno marino, ha spesso la lunghezza di sessanta piedi. Quintuplicate, decuplicate anche codesta dimensione, date al cetaceo una forza proporzionata alla sua statura, crescete il potere delle sue armi offensive, ed avrete l'animale voluto. Egli avrà le proporzioni determinate dagli ufficiali del Shannon, lo strumento adattato alla perforazione della Scotia, e la potenza necessaria per attaccare la carena di uno steamer .

«Infatti, il narvalo è armato d'una specie di spada d'avorio, di un'alabarda, secondo l'espressione di certi naturalisti. È un dente principale che ha la durezza dell'acciaio. Furono trovati taluni di codesti denti conficcati nel corpo delle balene che il narvalo affronta sempre con buon successo. Alcuni furono strappati, non senza fatica dalle carene di vascelli che avevano passato parte a parte come fa un succhiello d'una botticella.

«Il museo della facoltà di medicina di Parigi possiede una di cotali armi, lunga due metri e venticinque centimetri e larga quarantotto centimetri alla sua base!