

Pietro Querini,
Nicolò de Michiele, Cristofalo Fioravante

Il naufragio della Querina

Veneziani nel circolo polare artico

A cura di Paolo Nelli

Postfazione di Claire Judde de Larivière



Indice

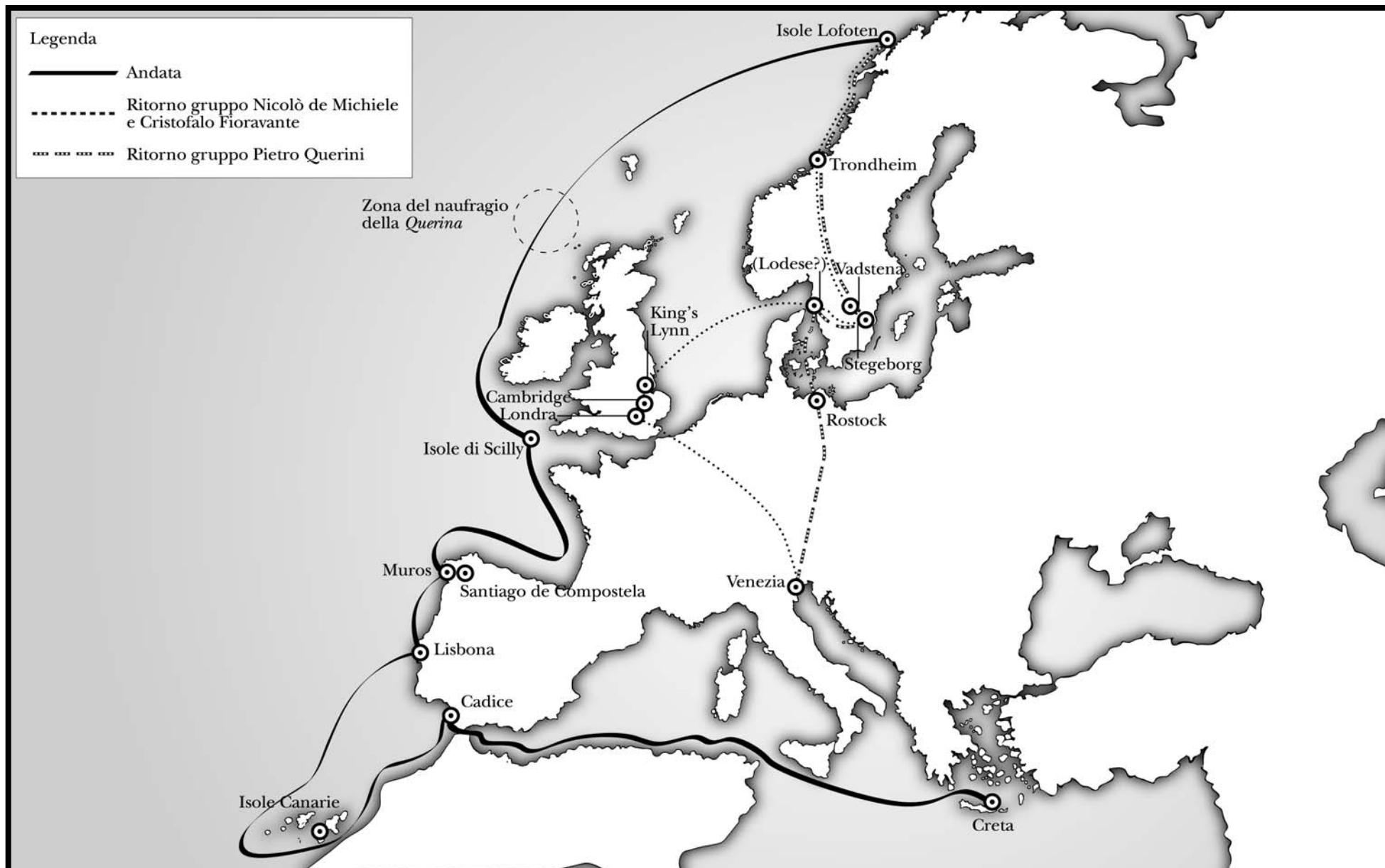
Introduzione	pag. 9
Nota del curatore	pag. 13
Racconto di Nicolò de Michiele e Cristofalo Fioravante	pag. 15
Racconto di Pietro Querini	pag. 45
Postfazione <i>di Claire Judde de Larivière</i>	pag. 87

© 2007 Nutrimenti srl
Per la postfazione © Anacharsis Éditions, 2005

Traduzione della postfazione dal francese di Claire Judde
de Larivière e Paolo Nelli

Prima edizione settembre 2007
www.nutrimenti.net
via Marco Aurelio, 44 – 00184 Roma

Art director: Ada Carpi
ISBN 978-88-88389-79-0



Introduzione

Nella Venezia del Quattrocento, che un uomo di nobili origini decidesse di investire i propri averi facendo costruire una barca per il commercio con le Fiandre, doveva essere probabilmente una faccenda piuttosto ordinaria. E se al capitano Querini tutto fosse andato come avrebbe voluto, adesso non avremmo memoria di lui né del suo equipaggio. Invece le cose andarono diversamente. La *Querina* partì da Creta nell'aprile del 1431, con un equipaggio di sessantotto uomini, col suo carico di legno pregiato e vino. Ma non arrivò mai a destinazione. La fortuna, termine che nel testo che tramanda la vicenda alterna i significati di tempesta e di destino, non lo consentirà, e condurrà solo pochi uomini, in pieno inverno, provati dalla fame, dalla sete, dal naufragio e dalla morte dei compagni, su un'isola deserta delle Lofoten, un arcipelago che si estende lungo le coste settentrionali della Norvegia, già nel circolo polare artico. Qui verranno salvati dai pescatori di un'isola vicina e sperimenteranno un modo di vivere per loro inconsueto,

quello delle popolazioni della Norvegia nel tardo Medioevo, dove “le persone sono di grande semplicità di cuore”, le donne a certi bagni termali “ci vanno nude come nacquero” e non si usa denaro. Poi torneranno a Venezia con la loro esperienza e il bagaglio di cose da raccontare.

E a raccontarcelo saranno proprio tre persone degli undici sopravvissuti: il capitano Pietro Querini, che scriverà di suo pugno le sventure del viaggio, e due ufficiali di bordo, Nicolò de Michiele e Cristofalo Fioravante, che si rivolgeranno a un uomo di lettere fiorentino, a cui detteranno la propria versione dei fatti. La lingua è, nel caso di Querini, il veneziano del Quattrocento, con alcune formule ripetute, tipiche del tempo, omesse nel nostro testo. Nel tentativo di alzare i toni del linguaggio, il capitano abbandona qualche volta la spontaneità del racconto per più pompose riflessioni spirituali e di edificazione morale. Diversamente, il racconto di Nicolò de Michiele e Cristofalo Fioravante è condizionato dal compilatore e la lingua è maggiormente intrisa di toscano. Leggendo il loro racconto sembra di vederli, quando la concitazione ha il sopravvento, mentre rievocano i momenti più drammatici della vicenda in un linguaggio crudo e vivace, assai diverso dalle parti in cui il letterato toscano rallenta i toni, introduce riflessioni e impone una terminologia ed espedienti letterari che, con molta probabilità, non appartenevano al linguaggio dei due ufficiali.

Le vicende di Querini e del suo equipaggio, già conosciute, sono giunte ai nostri giorni attraverso una traduzione in toscano della metà del Cinquecento. Questa è la prima edizione che si rifà agli originali conservati. Ma rimandiamo, per queste informazioni, alla postfazione di Claire Judde de Larivière, curatrice di una edizione in francese. Suo è il lavoro di archivio. Sulla sua trascrizione

da un manoscritto del testo di Querini è stata effettuata questa traduzione. Anche le note si rifanno a quelle da lei apportate al testo francese.

A proposito della traduzione qui presentata, si tratta più propriamente di una riscrittura da una lingua di circa sei secoli fa all’italiano moderno, con il solo obiettivo di rendere merito dei fatti straordinari e delle emozioni dei protagonisti. Riguardo ai fatti, sono riportati alla lettera. Riguardo al modo di raccontarli e alle emozioni ad essi legate, sono anche in questo caso *alla lettera*, nell’unico senso possibile, cioè sono stati riscritti in una lingua italiana viva, che però rifugge la tentazione dei colpi ad effetto per non tradire lo spirito di chi le storie le ha scritte o raccontate. Ovvero un nobile commerciante e due ufficiali di bordo. Gente di mare, dunque, non dei letterati, o almeno non scrittori dichiarati, anche se, si può pensare, di una certa cultura.

Con questo non si toglie nulla al pregio letterario dei testi. Anzi, va detto, il libro ha certamente valore storico, ma soprattutto è un’opera che rientra appieno nella grande tradizione della narrativa di viaggio. Il fascino è quello di sempre, della grande avventura di chi è scampato a tutto, morte compresa, e, tornato, ha la necessità di raccontarlo. Una necessità che, seicento anni dopo, vibra ancora nelle storie di Pietro Querini, Nicolò de Michiele e Cristofalo Fioravante. In questo libro sono sempre loro a parlare, e lo fanno con una voce ripulita dai secoli passati e aggiornata, perché nuovi “lettori e uditori” possano ancora ascoltare il loro viaggio estremo, le loro angosce e infine l’incredibile salvezza.

P.N.



Nei due testi si potranno talvolta riscontrare discordanze per quanto riguarda le date, il numero delle persone e, in un paio di occasioni, i nomi delle persone. Si è scelto, in questi casi, di non intervenire in alcun modo, né di appesantire il testo con note di carattere esclusivamente filologico, ma di riportare le informazioni come trovate negli originali. Non si stupirà, dunque, il lettore più puntiglioso, se gli capiterà di scoprire da sé le incongruenze.

Le frasi tra parentesi presenti nel testo di questa edizione non figurano nei testi originali, ma sono state aggiunte nella traduzione, e fungono da chiarimenti più immediati alla lettura senza dover ricorrere a ulteriori note.

Il curatore si unisce a Claire Judde de Larivière, che ha curato un'edizione francese di questi testi e ha attivamente collaborato all'edizione italiana, nel ringraziare la Biblioteca Nazionale Marciana di Venezia e la Biblioteca Apostolica Vaticana di Roma per aver facilitato l'accesso ai manoscritti.



Racconto di Nicolò de Michiele e Cristofalo Fioravante¹

STORIA DEL NAUFRAGIO DELLA QUERINA, NAVE VENEZIANA, IN VIAGGIO VERSO LE FIANDRE, RACCONTATO A ME, ANTONIO DI CORRADO DE CARDINI DA FIRENZE, IL 14 DICEMBRE, DA DUE COMPONENTI DELLO SVENTURATO EQUIPAGGIO, IL CONSIGLIERE DI BORDO, CRISTOFALO, E LO SCRIVANO, NICOLÒ DE MICHIELE. I TERRIBILI FATTI NARRATI AVVENNERO NELL'ANNO 1431.

Avegna che per infiniti exemplij et miracoli al continuo siamo da nostro Signore Dio exortati sollo per humiliare le nostre dure mente e poco o niente ne giova...

Infiniti sono gli esempi e i miracoli con i quali Dio, nostro Signore, di continuo ci esorta a mortificare le nostre teste dure, con risultati, però, pochi o nulli.

Ora, per convincere di questo i moderni marinai, voglio raccontare le vicende straordinarie, per gravità e per

¹ Il racconto di Nicolò de Michiele e Cristofalo Fioravante è stato tradotto dal manoscritto conservato nella Biblioteca Nazionale Marciana di Venezia, Ms. VII, 368 (7936).

numero, che sono capitate a una nave veneziana partita da Creta verso nord, con un carico di vino, mercanzie varie e un equipaggio di sessantotto uomini. Il proprietario era il nobile Pietro Querini, persona generosa e figlio del veneziano Francesco Querini. Era stata costruita a Creta e aveva una portata di settecento botti.²

I problemi furono da subito molti, ma arrivò il 9 di novembre del 1431 all'imbocco dei canali di Fiandra (la Manica). Qui una tempesta la sospinse lontano dalla costa, per circa centoquaranta miglia,³ all'altezza dell'isola d'Ouessant. A mezzogiorno controllammo la profondità e lo scandaglio indicava che era di circa centotrenta metri.⁴ Verso sera controllammo di nuovo, e la profondità era salita a centocinquanta. La tempesta aveva rotto cinque dei perni che sono fissati agli agugliotti del timone e lo tengono attaccato alla nave e noi, con molta difficoltà, lo risistemammo al suo posto, rinforzandolo con cinque cavi. Intanto la nave, col vento da levante, continuava a dirigersi verso ponente.

11 novembre. Ci trovavamo all'estremità dell'isola d'Irlanda, a circa sessanta miglia al largo di capo Chierra (Kerry Head, nella costa sudoccidentale dell'Irlanda), con la tempesta che continuava, quando incontrammo

² La botte è l'unità di misura del tonnellaggio di una nave. La stima precisa è soggetta a dibattito. Si tratta in ogni caso di una nave di stazza media.

³ Le miglia veneziane corrispondevano approssimativamente alle miglia marine attuali, vale a dire un miglio = 1,8 chilometri. Centoquaranta miglia equivalgono a circa duecentocinquanta chilometri.

⁴ Nel testo la profondità si misura in *passi* d'acqua. Un passo veneziano era intorno a 1,7 metri. Qui si parla di settantacinque passi, che corrispondono quindi a circa centotrenta metri. I centocinquanta metri citati poco oltre sono, nel testo originale, novanta passi. Useremo sempre, per comodità di lettura, la misura in metri, laddove il testo si esprime in passi.

due navi provenienti dalle Schiuse (un porto delle Fiandre), caricate di sale a La Baie⁵ e dirette in Irlanda. Provammo ad avvicinarci per poter parlare, ma con molta difficoltà riuscimmo a scambiare solo poche parole con una di esse. Era chiaro che, come noi, anche loro avrebbero voluto accostarsi, ma che, se anche l'impeto della tempesta l'avesse consentito, avremmo trovato ben poco soccorso ai nostri bisogni.

12 novembre. All'alba la burrasca, già fortissima, non solo non calava, ma andava aumentando finché, tanta era la violenza, ruppe il timone ormai indebolito, spazzando via tutto ciò che lo sosteneva, comprese le nostre riparazioni, e lo lasciò allo sbando. Come rimedio d'emergenza legammo il timone e tutti gli annessi con una fune, e tutta questa massa inutile di legna ce la tirammo dietro per tre giorni di fila, per una distanza che poteva essere di almeno duecentocinquanta miglia.

15 novembre. La mattina Eolo e Nettuno si erano un poco calmati, e a fatica tirammo sulla nave il legno contro timone al momento inadoperabile. Ingombrava parecchio ma pensavamo di poterlo riutilizzare, riparato, a tempo debito. Nell'immediato ci sbrigammo a costruire due timoni latini con l'albero e l'antenna spezzati in due e con un pennone che tenevamo di scorta, e li sistemammo dove si conveniva. Non l'avremmo certo fatto di nostra volontà, ma fummo costretti a buttare in mare, nonostante i dubbi, i due grossi sostegni galleggianti perché opponessero qualche resistenza al vento e alle correnti che

⁵ La Baia di Bourgneuf, nella Vendée, in Francia, nel Medioevo era un importante centro di produzione di sale.

ci imponevano, contro la nostra volontà, una direzione opposta.

In queste incertezze poche volte potemmo usare la vela a nostro favore, e trascorremmo così dal 20 al 24 di novembre, giorno di santa Caterina Vergine, quando, nella notte, la violenza del vento e quella del mare ci portarono via le due pale che avevamo poste come timoni. Non contento il vento, dalla parte più esposta di destra, strappò via gran parte della nostra vela migliore. Di conseguenza, all'alba, fummo costretti ad abbassare l'antenna ormai spoglia per togliere quel poco che era rimasto della vela volata via. Al suo posto issammo una seconda vela che avevamo di scorta, non certo adatta per questo tipo di bufere. Sollevammo anche i due timoni, inappropriati alle necessità, e con questi pezzi di legno provammo a mettere insieme qualcosa che ci permettesse di governare la nave, che, più che averne la forma, si fa prima a dire che era la parvenza di un timone vero. Ma questo era ciò che la situazione ci offriva e lo sistemammo al posto del timone che era rimasto vuoto.

Ma non resistette oltre che il giorno 26, quando il mare se lo portò via, e noi rimanemmo del tutto privi della speranza di poter governare la nave.

27 novembre. La situazione era disperata, con l'unica nostra speranza di poter fare qualcosa per la nave affidata ai ferri uncinati delle ancore. Con lo scandaglio controllammo la profondità. Speravamo fosse più bassa, ma la mattina misurava centotrentacinque metri. La sera la profondità era salita a duecento metri. Per poter coprire tale distanza e raggiungere il fondale, la notte legammo tre funi tra loro e a queste attaccammo l'ancora, che rappresentava tutto per noi, e la gettammo.

Qui per tutta la notte ballammo in modo spaventoso, e nella furia estrema della tempesta la fune si strofinava sul bordo della nave e si sfilacciò a tal punto che, ormai, non ci dava più speranza ma solo fastidio, e la tagliammo e sprofondò nel mare con tutta l'ancora nella confusione dei nostri pensieri terrorizzati e dei nostri dolori.

29 novembre. La tempesta era insostenibile, maledetto il suo corso che, ancora, peggiorava e ci tolse dall'antenna la seconda vela che avevamo messo insieme dai resti della prima. E noi da ciò che rimase di questa seconda vela ne ricomponemmo una terza, che non era proprio una vela, ma una specie di parvenza d'essa da opporre al vento, che in realtà serviva a poco, e nell'insicurezza arrivammo al 4 di dicembre, giorno di santa Barbara.

4 dicembre. Con un minimo sforzo Eolo, nostro nemico, ci privò della speranza e della fatica di dover issare le sartie o le vele, perché, crudelmente, si portò via, con i suoi annessi, anche quella terza che era vela più di nome che di fatto.

Da notare che dal 4 all'8 di dicembre rimanemmo alla mercé dei capricci del vento e del mare, che determinavano a loro piacimento ogni nostro spostamento. Sopraggiunse poi un vento da levante così forte che Nettuno si accese al suo furore, e la forza dei flutti si inorgogli a tal punto che dalla parte sottovento una massa d'acqua saltò dentro la nave, che ne fu sommersa quasi per metà, e per il peso si piegò di lato. Temevamo che si inabissasse e ci affannavamo a togliere l'acqua a mano, sperando nella misericordia di Dio. Di ora in ora la

situazione peggiorava e noi, come emergenza estrema, decidemmo di troncare ciò che rappresentava la corona, l'onore e l'ardire della nave sconfitta, e nostro malgrado buttammo l'albero e le sartie nell'acqua salata di quel mare spietato. Al che, alleggerita del forte peso, la nave si ristabilì e noi continuammo di ora in ora a vuotarla con le nostre mani dell'acqua che era entrata. E in quel momento ci apparve, da che era stata allestita con tanto onore e denaro, adesso come semplice nave nella sua spoglia nudità, nelle mani degli dei capricciosi e in balia del loro tempestoso corso.

Allora il capitano, saldo pur nell'afflizione d'animo, con gesti amorevoli chiese il silenzio ai suoi miseri compagni e propose loro di abbandonare la nave. Queste furono le sue gravi parole:

“Fratelli cari e amatissimi, uniti in questo disperato momento, e nei passati e presenti pericoli, dato che per i nostri demeriti piace a Colui che può salvare le nostre anime di voler punire in questo modo le nostre cattive azioni, vi conforto e vi prego di pentirvi, umilmente, di ogni antico e recente peccato. E che per la nostra contrizione ci possano essere perdonate le offese fatte, e che la Somma Bontà abbia misericordia di noi, sia nel caso che l'ora della nostra dipartita fosse giunta, sia anche che trovassimo una via d'uscita alla nostra presente situazione. Perché, se lo volesse, la Somma Bontà è la sola che ci potrebbe trarre in salvo in questo momento o in altri anche più estremi.

“Se noi restiamo su questa nave abbiamo la certezza che moriremo per la scarsità del pane, che più di quaranta giorni non può durare, e se restiamo, comunque, siamo completamente privi di ogni libertà, in evidente rovina, e non sappiamo che fine farà la nave.

“Conosciamo i pericoli del mare, ma se decidiamo di entrare nella barca e nello schifo,⁶ qualche più ragionevole speranza di poterci difendere dalla crudeltà dei nostri odiati nemici, e quindi salvarci, ci sarebbe. Sempre che a Dio piaccia di volerci graziare, possiamo almeno sperare che si placino e ci concedano un po' di tempo migliore. E se anche voi siete dello stesso avviso, potremmo allestire la barca e lo schifo del necessario per la navigazione. Non abbiamo avuto approvvigionamenti per lungo tempo, e poche sono le cose rimaste per vivere, ma potremmo mettere nelle barche anche quelle, e una volta pronte, partire.

“A questo motivo ciascuno esprima la propria preferenza e riferisca al nostro scrivano Nicolò de Michiele se sceglie di salire sulla barca o sullo schifo”.

Quest'ultima proposta non fu portata a termine perché quarantacinque uomini scelsero lo schifo che di persone ne poteva contenere solo trenta. Vista l'impossibilità si cambiarono le disposizioni e si decise di estrarre a sorte chi dovesse preparare lo schifo e salirvi. A ventuno uomini toccò dunque in sorte lo schifo. E allo stesso modo ai restanti quarantacinque uomini toccò l'altra barca, compreso il capitano, e si eseguì la decisione presa.

17 dicembre. La violenta furia dei nostri nemici si era un po' placata, la nave era ormai spoglia di tutto, e tutti sapevamo che era tempo di abbandonarla. C'era ancora il timone che ingombrava il ponte e rendeva impossibili i movimenti per calare in acqua le due piccole barche già pronte. Fu quindi necessario tagliare in tre pezzi tutta

⁶ Il testo veneziano dice *barca* (altre volte *picoleta barca*) e *schifo*. La prima era di certo più grande della seconda. Lo schifo era un'imbarcazione a servizio della nave maggiore, e poteva avere la forma di una piccola galea.

quella inutile massa di legna, e dar loro la stessa sepoltura data in precedenza alle altre lacerate parti della nave.

18 dicembre. I nostri due crudeli nemici si placarono quasi del tutto. Si potevano quindi cominciare le operazioni ma avremmo dovuto alzare a forza la barca e lo schifo. Il problema era che senza l'albero, che era stato troncato, non avevamo nessun supporto che ci permetteva di far leva per sollevare le barche e calarle in mare senza danni.

La necessità ci mostrò una soluzione. Prendemmo la barra che già avevamo adoperato nel posto del timone e la issammo a lato della barca. In cima a questa inserimmo due paranchi e a questi facemmo passare le corde. Con queste assicurammo la poppa della barca pronta da mettere in acqua. Per la parte di prua usammo un pezzo del bompresso rimasto. Lo issammo vicino alla catena della battagliola, lo munimmo di paranchi e sartie, e, come già fatto per la poppa, assicurammo anche la prua. In questo modo, con la barca legata alle corde che passavano negli argani, potemmo sollevare la prua di quanto ci serviva. Ma a poppa, per l'altezza della cinta, non era possibile. E allora, non lo volevamo, ma fummo costretti a essere ulteriormente crudeli contro la nostra nave, e abbattemmo circa due braccia, in altezza, dei delicati e innocenti omeri della fiancata, e attraverso questo passaggio potemmo mettere in mare, intatte, le due piccole barche.

Si sa che tra due mali estremi è giocoforza scegliere in fretta il minore, e quel giorno, intorno alle ore ventidue, decidemmo di uscire dal mare di fuoco per entrare in una fornace.

Il passo ultimo della separazione per affidarci alla speranza era giunto e la commozione ci prese. Ci stringevamo l'uno all'altro con singhiozzi carichi di lacrime. Ci

abbracciavamo con intensità per scambiarci segni di pace e con parole tremanti che si rompevano in baci fraterni ci esortavamo a pregare Dio per la nostra salvezza. E ci dividemmo.

Sul fragile schifo salirono i ventuno estratti con le loro scarse razioni di cibo rimasto che comprendevano trecento libbre di biscotti ridotti ormai in briciole, ottanta libbre di formaggio ma non da tavola, otto prosciutti, otto libbre di olio, quaranta libbre di sego. Poi caricammo, con quei pochi utensili da cucina rimasti, sette caratelli di vino,⁷ non di più, anche se la nave ne era piena, perché sulla barca non c'era più spazio. Allo stesso modo nell'altra barca entrarono quarantacinque uomini, con il capitano, e le loro razioni di cibo, con l'aggiunta di un poco di sciroppo di limone e zenzero verde, e poche altre spezie. Eravamo dell'opinione, in quel momento, di essere a una distanza di cinque miglia⁸ dall'isola più vicina, sottovento di tramontana.

Abbandonammo dunque la nave, priva ormai di tutto, ed entrammo nelle barche. Credevamo di aver lasciato, con la nave, lo sdegno dei nostri nemici, e credevamo di poterci finalmente muovere. Ci spostavamo con tranquillità, insieme ai compagni sull'altra imbarcazione più piccola, e ci consolavamo l'un l'altro dell'inizio di questa buona fortuna. Così fino alla prima ora della morta notte. Ma ahimè l'oscurità portò l'auspicio di pessima sorte e della perdita eterna dei nostri compagni così precari sullo

⁷ Il caratello era un barilotto per trasportare vini. Si può calcolare che ciascuno dei marinai disponesse, oltre ai prosciutti, di circa quattro chilogrammi di biscotti, un chilogrammo di formaggio, una minima quantità di olio, mezzo chilo di sego e tra venti e trenta litri di vino che, va ricordato, costituiva la principale bevanda per i marinai del tempo.

⁸ È strano che potessero pensare che la distanza fosse di sole cinque miglia. Si tratta senz'altro di un errore nella trascrizione. Querini infatti, nel suo resoconto, parla di un calcolo di duecento miglia.

schifo, e nelle nebbie della notte non li vedemmo più. La speranza era di poterli rivedere la mattina seguente.

19 dicembre. All'aprirsi dell'alba non c'era segno alcuno dei nostri compagni, e cominciammo a nutrire dubbi sulla loro sorte. Questi pensieri ci procuravano paura e terrore.

Vennero poi le tre, ora del ristoro, e i nostri nemici si accorsero dei progressi che avevamo fatto con la barca più piccola, e non erano contenti che noi avessimo adottato una diversa strategia per affrontare la loro tempesta. Anzi con velocità ingrossarono contro di noi il mal tempo e alle undici un'ondata di mare saltò impetuosa a poppa della nostra piccola imbarcazione, e si portò via quello in cui più confidavamo, il timone e, tanta era la violenza, le due assi della murata su cui era fissato. L'acqua che entrava pesava più che il carico della barca. Rinunciammo presto a usare i remi per governare la barca e li porgemmo agli dei capricciosi per assecondare le loro voglie, nella speranza che Dio ci aiutasse.

Continuavamo ad andare senza riparo e la barchetta si riempiva d'acqua che noi dovevamo togliere a mano. Ma il pericolo aumentava e noi, con l'acqua, ci mettemmo a buttar fuori tutto quello che ci capitava tra le mani. E a quel punto ci accorgemmo che, nel tentativo di far fronte alla cattiva sorte, avevamo diminuito le scorte di vino e d'acqua, cose che nell'altra nave, alla partenza, ne avevamo a piacimento e in abbondanza.

Ci trovammo così costretti a razionare il bere e davamo ristoro ai nostri sensi affannati con non più di una tazza al giorno (venticinque centilitri). Si porgeva a ognuno la propria parte e, chi ne voleva di più, non aveva altro che da attingere all'acqua salata del mare, che è bevanda

nemica della vita e dunque mortale. Questo durò non più di otto giorni. Poi dovemmo ridurre la razione a mezza tazza al giorno ciascuno, e continuammo fino all'ultimo di dicembre con sei once (circa centocinquanta grammi) di sciroppo di limone al giorno.

E, da notare, nessuno di noi poteva mai dormire per tutto quello che c'era da fare, e per i pericoli che ci stavano addosso. Tre o più persone si muovevano al timone e a sentina, e queste pativano un freddo immenso che tu, negli agi di Venezia, non hai visto neppure quella volta che fu così intenso che il mare gelò e molta gente, camminando sul ghiaccio, accompagnò la sposa in carretto fino al marito, a Marghera. E la regione, a Venezia, è addirittura di clima temperato a confronto di quella dove ci trovavamo noi, nella nostra sbilenca barca, coi vestiti fradici, senza cibo, senza fuoco, senza nessun riposo e protezione, e, non bastasse, nella stagione più buia e cruda con la notte che durava ventidue o più ore.

E in questi tormenti, il dodicesimo giorno, di quarantacinque che eravamo rimasti, ne erano morti ventisei, ed è da stupirsi che non siamo morti tutti. Ne morivano uno o più al giorno, dal 22 di dicembre al 5 di gennaio, e quelli che sopravvivevano, con poche cerimonie, davano loro come sepoltura il mare. Le nostre condizioni erano così misere e dolorose che il morire sembrava una liberazione. Cominciavamo col perdere la sensibilità, soprattutto dei piedi, poi, man mano che il gelo saliva, perdevo il controllo di noi stessi, segno che la morte stava giungendo. Allora una rabbia canina assaliva il moribondo, e succedeva che questo, all'approssimarsi della morte, era preso da una sete e da una voglia famelica e cercava di azzannare la persona a lui più vicina con quella debole forza rimastagli nei denti. Quando poi il gelo raggiungeva il cuore, allora

vedevi il corpo spirare e la testa si piegava, come all'uccellino morente nella sua gabbia quando la vita l'abbandona, e stramazza.

31 dicembre. Non c'era più vino, e il bisogno di bere era diventato dolore allo stomaco. Sapevamo che i ventisei uomini già morti avevano bevuto l'acqua del mare. E la necessità ci convinse che una decisione che poteva salvarci era quella di assumere come liquido i nostri stessi umori in eccesso che se ne vanno nell'urina. Ma, adesso che non si mandava giù niente, non era come prima, quando se ne faceva in abbondanza, e alcuni di noi nemmeno con questa potevano placare la loro sete, e pregavano i compagni di spartirla con loro. Ma chi ne aveva se la teneva per la propria salvezza, magari attenuandone il sapore con un po' di zenzero verde, o limone, o altre spezie a caso che erano rimaste.

Patimmo questa vita fino al 5 di gennaio.

Il 3 di gennaio per la prima volta avvistammo la terra. Benché ciò che vedevamo erano isolotti coperti di neve, la cosa ci riempì di speranza. Il vento ci soffiava contro, il nostro fisico era ormai troppo indebolito e remando non riuscivamo ad avvicinarci. Provammo ancora a stringere, ma non fu possibile e passammo oltre finché l'isolotto fu fuori la nostra vista.

5 gennaio. Avvistammo un altro isolotto sottovento. Lo vedevamo bene e facemmo di tutto per avvicinarci, fino a mezzogiorno. Eravamo comunque lontani e lo puntammo con la vela alzata. Erano circa le tre di notte quando lo raggiungemmo e se non fosse stato per la scaltrezza degli uomini di prua che si accorsero di uno scoglio sommerso,

ed evitarono così che i timonieri vi si appoggiassero, noi avremmo di sicuro fatto naufragio contro quegli scogli che la nostra debolezza ci impediva di vedere. Passammo per miracolo tra due scogli, in un posto sassoso e innavigabile, appena più largo della nostra barca che era circondata da rocce. La barca era anche appesantita dall'acqua. Il soccorso di Dio ci cavò da questa situazione d'insicurezza, perché Dio ci infuse un coraggio sia corporale sia spirituale in quella situazione estrema, e riuscimmo a portare la barca in salvo.

Poi veleggiammo verso un isolotto più alto. Avevamo scorto una vallata tra due montagne e là volevamo entrare. Non c'era vento e il mare si era calmato. In più la speranza che la salvezza era vicina ci aveva scaldati e avevamo ripreso vigore. Mettemmo mano ai remi che da un po' avevamo abbandonato, e con l'aiuto di Dio remammo fino a entrare nella valle e approdammo in un posto più idoneo. Appena sentimmo che la barca aveva toccato il fondale sabbioso, cinque dei nostri, troppo desiderosi di bere, non si curarono della profondità e si buttarono in acqua, che gli arrivava ai petti, e puntarono dritti alla neve. Ne mangiarono parecchia ma si erano bagnati così tanto che dopo ne avrebbero subite le conseguenze. Ne portarono molta anche a noi e noi la mangiammo con non meno gioia del cervo ferito inseguito dai cacciatori quando finalmente giunge alla sorgente.

Tutta la notte la passammo a proteggere la fragile barca dagli sbalzi del mare. Secondo i nostri calcoli, da quando avevamo abbandonato la nave fino al giorno 6 di gennaio, avevamo passato diciotto giorni. Sospinti dal vento ci eravamo diretti sempre a nord-nord est, a una velocità non minore di cinque miglia l'ora. Avevamo dunque percorso circa duemila miglia.