

Nautilus  
32



Joan Druett

# L'isola dei naufraghi perduti

Un naufragio ai confini del mondo

*Traduzione di Stefano Spila*

Nutrimenti  mare

Titolo originale: *Island of the lost*

Copyright © 2007 by Joan Druett

Traduzione dall'inglese di Stefano Spila

© 2024 Nutrimenti srl

Prima edizione maggio 2024

**www.nutrimenti.net**

via Marco Aurelio, 44 – 00184 Roma

In copertina: Archivio Gibson, *The Minnehaha*, 1874

All'interno: *Wreck of Grafton, Epigwaite*, Auckland Islands, circa 1888, by William Dougall, Te Papa Museum

ISBN 979-12-5548-065-5

ISBN 979-12-5548-069-3 (ePub)

## Indice

Uno. Una solida imbarcazione	13
Due. In mare aperto	21
Tre. Le isole	31
Quattro. Distrutta	37
Cinque. Il rifugio	45
Sei. Le prede	55
Sette. La casa	65
Otto. La democrazia	75
Nove. La routine	85
Dieci. L'estrema necessità	93
Undici. Le porte dell'inferno	103
Dodici. Le privazioni	115
Tredici. La caccia	129
Quattordici. L'equinozio	143
Quindici. L'estate	155
Sedici. La fucina di Raynal	163
Diciassette. Le barche	171
Diciotto. La fuga	183
Diciannove. La liberazione	191
Venti. Un sentimento di umanità	197
Ventuno. Il salvataggio	205
Ventidue. La riunione	215

Ventitré. Le risposte	223
Epilogo	233
Nota dell'autrice	243

*A Roberta McIntyre, il cui incoraggiamento iniziale  
non avrebbe potuto essere più puntuale.*



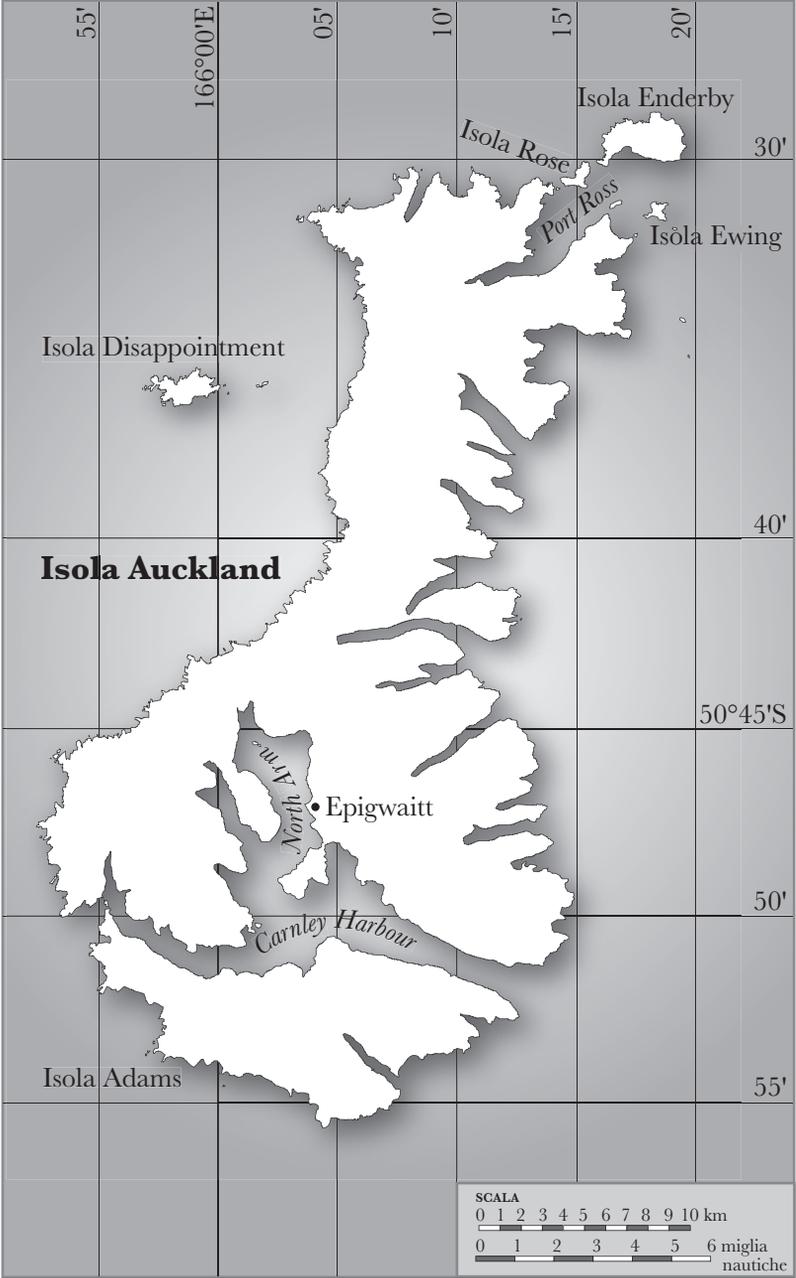
*Raramente a noi giornalisti è toccato registrare un caso più notevole di scampato pericolo in occasione di un naufragio e di una successiva e providenziale liberazione dalle privazioni imposte da un'isola desolata, dopo due anni di permanenza, rispetto al caso di cui ora ci accingiamo a riferire.*

*Southland News, 29 luglio 1865*

*L'uomo che ha sperimentato il naufragio rabbrivisce anche di fronte a un mare calmo.*

Ovidio







## Uno

### Una solida imbarcazione

Era l'ottobre del 1863, l'inizio della primavera a Sydney, in Australia. Il sole era luminoso, ma un vento gelido agitava l'ampia e scintillante superficie del bacino del porto. In lontananza, le onde si infrangevano contro le isole e le spiagge rocciose, sollevando spruzzi e disperdendo stormi di uccelli marini che gridavano rauchi la loro sfida al mare, volteggiando intorno agli alti alberi delle navi. I traghetti a vapore, alimentati a legna, attraversavano il porto partendo dal capolinea di Circular Quay, e i loro fischi facevano a gara con il più vicino sferragliare dei tram cittadini trainati dai cavalli.

Tutto intorno, brigantini, ketch e golette erano ormeggiati alle banchine, intenti a scaricare canna da zucchero, caffè, frutta tropicale e carbone, per poi caricare minerali e macchinari di produzione locale. Per via di tutta quella attività frenetica, i due uomini che stavano perlustrando le banchine erano costretti a girare intorno a pile di sacchi e cataste di barili e a schivare gli scaricatori che, curvi sotto i pesanti carichi, entravano e uscivano frettolosamente dalle porte spalancate dei magazzini con i tetti coperti di pece. Il vento freddo sibilava negli stretti passaggi e nei vicoli, recando con sé un odore di fuliggine, polvere e alberi di eucalipto. I due uomini avevano il bavero alzato e le mani intirizite affondate nelle tasche, ma continuavano a muoversi caparbi tra i moli, mentre i loro occhi si spostavano con attenzione da un'imbarcazione ormeggiata all'altra.

Sebbene segnati dalle intemperie come dei marinai, era evidente che giungevano dalla città. Entrambi erano di bell'aspetto e ben curati, e indossavano abiti cittadini, i loro cappelli di ottima fattura erano ben calcati sulla testa e gli stivali erano adeguatamente lucidi. Anche se avevano più o meno la stessa età, circa trent'anni, la barba scura e appuntita del tipo più alto appariva punteggiata di grigio, in contrasto con i rigogliosi baffi dell'uomo più magro che, sotto un naso vistosamente adunco, erano di un bel marrone lucido. Quando i due parlavano, era evidente che quest'ultimo fosse francese, per via del suo marcato accento, mentre la voce dell'uomo più alto aveva una lieve inflessione che tradiva le sue origini dell'Inghilterra settentrionale. Tuttavia, i due parlavano raramente, perché avevano già conferito e sapevano esattamente ciò che volevano.

Dappertutto c'erano avvisi inchiodati su muri, porte, bompres- si e alberi, che annunciavano partenze, cercavano uomini o mettevano in vendita imbarcazioni. Erano proprio questi ultimi che i due esaminavano, ma fino a quel momento senza successo, perché era difficile trovare un'imbarcazione che rispondesse alle loro esigenze. Stavano cercando una goletta che fosse abbastanza piccola da poter essere manovrata da quattro marinai, ma anche ben costruita. Doveva essere economica, perché non avevano molti fondi per l'ambiziosa impresa che avevano progettato, ma era essenziale che la nave fosse solida. I due intendevano navigare per millecinquecento miglia a sud est dell'Australia, fino alla fascia della convergenza antartica, dove immensi flutti si innalzano sospinti dai venti impetuosi della latitudine detta dei 'Cinquanta urlanti', sollevandosi al di sopra dell'albero più alto di una nave prima di abbattersi sui ponti ammantati di ghiaccio. Poi, secondo il loro programma, avrebbero cambiato rotta per navigare per seicento miglia a nord est e trovare un ancoraggio a Campbell Island, un'isola spazzata dalle tempeste. Naturalmente, quindi, i due uomini erano molto esigenti riguardo alla nave che avevano in mente.

All'improvviso, l'uomo con la barba grigia individuò una probabile candidata, quindi si fermò e la indicò all'altro, poi accelerarono il passo per avvicinarsi alla nave. Insieme, lessero avidamente l'annuncio affisso sulla bitta alla quale il vascello era ormeggiato. Il suo nome, scoprirono, era *Grafton*. Si fermarono a studiarla, valutando le cime e il sartame e osservando il modo in cui il suo scafo corto e largo dondolava pesantemente nell'acqua lucida del porto. Si trattava

di una goletta a due alberi, con una vela quadra armata sulla sezione alta dell'albero di trinchetto e numerose altre vele a formare il resto dell'armo. La tipologia dell'armo contribuiva a rendere la nave facile da manovrare anche con un piccolo equipaggio, soddisfacendo così la prima delle loro esigenze. A rendere particolarmente attraente quella goletta, tuttavia, erano la sua struttura robusta e la sua aria da imbarcazione da lavoro, con evidenti doti marine.

Studiarono di nuovo l'avviso. Stando al testo, la *Grafton* aveva trasportato carbone da Newcastle, nel Nuovo Galles del Sud, fino a Sydney, ed era in grado di trasportare circa settantacinque tonnellate di carico nella stiva. Ai due uomini faceva piacere sapere che fosse stata una carboniera. Nel solco della tradizione dell'*Endeavour* del capitano Cook, anch'essa una nave per il trasporto del carbone, era stata progettata per trasportare carichi pesanti affrontando efficacemente burrasche e mari agitati. L'imbarcazione era un po' più costosa di quanto avrebbero desiderato, ma per l'avventura che avevano in mente, la goletta *Grafton* sembrava ideale. I due si voltarono e andarono alla ricerca dell'agente.

Nessuno dei due uomini era nuovo all'avventura. Il francese François Raynal aveva dedicato gli ultimi undici anni alla ricerca dell'oro nei giacimenti del Nuovo Galles del Sud e del Victoria, finché non aveva dovuto rinunciare a causa della salute cagionevole.

In primo luogo, aveva sofferto di due gravi malattie che devastavano i campi auriferi australiani, la dissenteria e l'oftalmite. Raynal era riuscito a curare la dissenteria bevendo brandy mescolato al pepe, ma l'oftalmite aveva comportato per lui nove giorni di cecità così dolorosa e terrificante che un amico gli aveva tolto tutte le armi, temendo che si potesse suicidare. Poi Raynal aveva subito un incidente quasi mortale quando una galleria gli era crollata addosso. Non aveva riportato fratture, ma i danni interni erano stati tali che a febbraio era stato costretto a viaggiare fino a Sydney per farsi curare da uno dei 118 medici che all'epoca esercitavano nella città. Ora, otto mesi più tardi, il medico lo aveva dichiarato guarito, ma, pur essendo libero di tornare a cercare fortuna, François Raynal era deciso a non tentare di nuovo la sorte con l'oro.

L'uomo più alto, Thomas Musgrave, era un esperto capitano di lungo corso con la reputazione di essere un comandante competente e un abile navigatore. Quindici anni prima, all'età di sedici anni,

aveva iniziato a navigare sulla rotta tra Liverpool e l'Australia, salendo rapidamente di grado fino a ottenere il comando. Nel 1857, probabilmente perché aveva uno zio che aveva avviato con successo un'azienda tessile in città, decise di stabilirsi a Sydney. Dopo aver trovato una casa, aveva mandato a prendere la moglie e i figli e per un po' aveva prestato servizio come comandante lungo la rotta tra l'Australia e la Nuova Zelanda. Poi la sua fortuna si era esaurita, insieme al lavoro. Come Raynal, anche lui era pronto a tentare di nuovo la sorte, e insieme stavano portando avanti un'impresa molto azzardata che era stata proposta loro da due uomini che pensavano di conoscere bene. Uno di questi ispiratori era lo zio di Musgrave e l'altro era il socio dello zio di Musgrave nell'azienda tessile, un francese di nome Charles Sarpy, un vecchio amico di Raynal. Secondo quanto avevano raccontato i due commercianti di stoffe, sull'isola di Campbell c'era una ricca miniera di stagno argentifero, che non era ancora stata localizzata in modo preciso ma che attendeva solo di essere scoperta. I due commercianti avevano parlato a lungo per convincerli, e le informazioni in loro possesso e le loro argomentazioni risultarono così inebrianti che solo molto più tardi Raynal (che era stato un cercatore d'oro nell'ultimo decennio e prima ancora un ingegnere, e che quindi avrebbe dovuto saperlo bene), si rese conto che avrebbe dovuto riflettere molto più a fondo prima di acconsentire a quel progetto.

Costituita per lo più da roccia vulcanica, piena di crepacci e solcata dai ghiacciai, Campbell Island era effettivamente una possibile fonte di minerali, ma anche se il gruppo avesse trovato lo stagno argentifero, avrebbe dovuto affrontare non solo la natura remota del luogo, ma anche un clima incessantemente e implacabilmente ostile. Sia Raynal che il capitano Musgrave dovevano essere consapevoli della terribile fama dei venti incessanti e gelidi che si sprigionavano dall'interno montuoso dell'isola. Le approssimative carte nautiche erano piene di avvisi sui pericoli dell'ancoraggio a Campbell Island, e a Sydney c'erano molti vecchi marinai che conoscevano bene quell'area subantartica. Tuttavia, come Raynal si rese conto nei mesi successivi, entrambi erano stati sedotti dal termine magico: *argentifero*, che significa 'portatore di argento'. Per via del suono allettante di quella parola avevano accettato di perseguire un progetto che uomini più assennati avrebbero rifiutato senza esitazione.

Subito i due si misero all'opera per adattare la *Grafton* ai loro progetti. La priorità fu di prepararla per i mari terribili che avrebbe

dovuto solcare, aumentando il peso dello scafo per far sì che in acqua potesse dimostrare eccellenti doti marine. Come ebbe a scoprire Musgrave, la nave era già stata zavorrata con circa quindici tonnellate di ferro vecchio per garantirne la stabilità quando la stiva era vuota durante i viaggi di ritorno a Newcastle, dove si riforniva di carbone. Il peso non era sufficiente per quello che aveva in mente Musgrave, ma aumentarlo sarebbe stato un problema, perché sopra il ferro vecchio c'era un ponte solido e inamovibile, che costituiva il pavimento della stiva. Musgrave acquistò dieci tonnellate di blocchi di arenaria, ma gli stivatori furono costretti ad accatastarli sul pavimento della stiva, dove non avrebbero potuto garantire la stabilità desiderata dal capitano.

Il capitano Musgrave non poteva farci nulla, così si dedicò al rifornimento della goletta per un viaggio che sarebbe durato al massimo quattro mesi, essendo quella solo una prima spedizione di prospezione. Venti barili furono accatastati nella stiva e riempiti di acqua dolce. Poi Musgrave acquistò e caricò circa trecento chili di gallette (grossi cracker rotondi realizzati con acqua e farina che dopo la cottura diventavano così duri da far saltare i denti), due barili di carne di maiale salata, una settantina di litri di melassa, un barile di carne secca, un quintale di farina, alcuni piccoli cartoni di zucchero e burro, un sacco di fagioli e piselli secchi, quaranta chili di caffè e tè in scatole di latta e un paio di barili di patate. Furono caricati anche tela di ricambio, corde e pennoni per le riparazioni in caso di necessità.

Fu così che il consorzio rimase a corto di fondi. Quando il capitano Musgrave si recò dal commerciante di stoffe per chiedere del denaro per comprare la catena dell'ancora, lo zio e Sarpy si misero a discutere sul costo. Anche se a malincuore, i due tirarono fuori un po' di denaro, ma fu appena sufficiente per acquistare cento metri di catena, cinquanta per ciascuna delle due ancore, e per di più la qualità non era eccelsa. Ancorare la goletta vicino a una costa rocciosa con catene così corte sarebbe stato un potenziale disastro, perché le ancore in quelle condizioni possono arare a lungo quando lo scafo è sospinto dal vento e dalla marea. Tuttavia, Musgrave non voleva lamentarsi, sapendo che avrebbe potuto essere rimproverato, soprattutto dopo che la *Grafton* aveva superato i controlli dell'ispettore portuale con appena *venticinque* metri di catena! E questo per la sua grande ancora di posta.

Così, invece di tirarsi indietro da un accordo che appariva sempre più dubbio, insieme a Raynal, Musgrave si impegnò per trovare e assumere due marinai e un cuoco. Non fu difficile, visto il flusso costante di cercatori d'oro delusi che arrivavano in città, molti dei quali erano ex marinai. Il primo a essere inserito nella lista dell'equipaggio fu un inglese di vent'anni, George Harris, un tipo affabile che aveva molta esperienza di navigazione. Poi trovarono un taciturno norvegese di ventotto anni con un nome scozzese, Alexander Maclaren, che li informò con gentilezza di essere soprannominato 'Alick' e che fornì le prove di un ottimo curriculum marinairesco.

Quando Alick ebbe firmato i contratti per l'imbarco, il capitano Musgrave si ritrovò con un numero di uomini sufficiente per portare a termine la navigazione prevista a bordo della goletta, perché sia lui sia Raynal avrebbero fatto i loro turni di guardia. Tuttavia, Raynal aveva ancora bisogno di un cuoco, e così un quinto uomo fu aggiunto all'insolita mescolanza di quell'equipaggio. La scelta cadde su un portoghese delle Azzorre che sosteneva di chiamarsi Brown. Tuttavia, non ci volle molto perché Musgrave scoprisse che era del tutto falso: il vero nome dell'uomo era Henry Forgès. Ciò indicava che il marinaio azoriano era scappato dall'ultima nave sulla quale era stato imbarcato, ma questo non preoccupò affatto Musgrave, che era abituato a imbarcare uomini sotto falso nome e non pensava di essere in procinto di navigare alla volta di un luogo dove Forgès sarebbe stato tentato nuovamente di disertare.

Più degno di nota era l'aspetto del nuovo cuoco, che era estremamente brutto, poiché una sorta di lebbra gli aveva mangiato il naso. Incuriosito, Raynal chiese informazioni sul suo passato, ponendo molte domande alle quali l'azoriano rispose senza esitazioni. Si era imbarcato per la prima volta dieci anni prima, disse, quando aveva tredici anni; il comandante di una baleniera americana aveva fatto scalo sulla sua isola in cerca di un mozzo e lui aveva colto al volo l'occasione di vedere il mondo. All'epoca era un ragazzo di bell'aspetto, ma in un viaggio successivo era stato aggredito da quella malattia deturpante. I suoi compagni di bordo erano talmente disgustati dal suo aspetto e timorosi di contrarre la stessa malattia, disse, che lui stesso aveva pregato il capitano di sbarcarlo alle isole Samoa. Fortunatamente, gli indigeni lo avevano curato e rimesso in salute. In realtà, continuò a raccontare, lo trattavano come una sorta di loro beniamino, e si arrabbiarono talmente quando si diresse a nuoto

verso una nave di passaggio che lo inseguirono armati di asce, mazze e lance. Se la nave non avesse calato frettolosamente una lancia, avrebbe potuto essere ucciso, ma invece riuscì a fuggire, mentre gli indigeni urlavano la loro selvaggia frustrazione. Una bella storia, come Raynal, molto divertito, ammise prontamente.

Una volta che Forgès ebbe firmato il foglio di bordo con una croce, l'equipaggio fu al completo: cinque uomini, di quattro nazionalità e quattro lingue differenti, tutti con un carattere molto diverso. Il norvegese Alick, benché ovviamente competente, era riservato fino alla maleducazione, mentre l'abile marinaio inglese, George, era molto più disponibile ed Henry, il cuoco delle Azzorre, era addirittura un chiacchierone. Il capitano Musgrave già mostrava i segni di un'inguaribile malinconia, ma fu la natura solare di François Raynal a essere improvvisamente afflitta da un senso di terrore, che lo indusse a prendere un paio di precauzioni dell'ultimo minuto.

Per prima cosa, si recò da Sarpy e dallo zio di Musgrave e chiese loro di promettere solennemente di inviare una squadra di ricerca se la goletta non fosse tornata entro quattro mesi dalla partenza. Quando questi si opposero per via dei costi, Raynal chiese loro di denunciare la scomparsa della goletta al governo del Nuovo Galles del Sud. Senza dubbio, l'amministrazione avrebbe inviato uno dei suoi comandanti o almeno un messaggio a tutte le navi in quell'area. Si convinse che si trattava di una misura di sicurezza ragionevole, perché quei cinque marinai stavano per avventurarsi in uno dei mari più pericolosi del mondo e, per di più, le carte nautiche erano ancora molto vaghe e approssimative. Come ebbe a dire in seguito: "sarebbe stato inutile nascondere a noi stessi il fatto che ci stavamo esponendo a numerosi pericoli, e soprattutto al rischio di naufragio".

La seconda decisione, quella di portare con sé un fucile a doppia canna che gli era stato utile quando lavorava nei giacimenti d'oro australiani, oltre a un paio di chili di polvere da sparo, una decina di chili di piombo per la fabbricazione di proiettili e alcune capsule a percussione, si rivelò davvero cruciale. All'epoca fu solo un capriccio, perché Raynal aveva manifestato inizialmente l'intenzione di cedere il fucile a Sydney. Poco prima di lasciare la sua camera in una pensione, tuttavia, A Raynal venne in mente che avrebbe potuto divertirsi a sparare alle anatre.

‘Non pensavo’, scrisse in seguito, ‘quanto quell’arma e quelle munizioni si sarebbero rivelate utili in seguito’. Nella lunga e buia stagione che attendeva quegli uomini, quell’arma sarebbe stata destinata a salvare le loro vite.