

L'UOMO CHE DISSE AL MONDO "EI FU"

di Antonio Federico

Frederick Marryat nacque a Londra il 10 luglio del 1792 a Westminster, in Great George Street. Suo padre, Joseph Marryat, era un noto e ricco commerciante, membro del Parlamento inglese ed agente coloniale per l'Isola di Grenata e sua madre, anch'essa benestante, era di origine tedesca. Il giovane Frederich era di carattere molto irrequieto, di spirito indipendente e, spesso ribelle; per tale ragione il giovane Marryat, per i suoi studi, fu costretto a frequentare una scuola privata. All'età di appena 14 anni, riuscì, finalmente, ad entrare nella Royal Navy come volontario e



navigare sulla fregata "Imperieuse", comandata da Lord Thomas Cochrane (1806-1809), importante uomo politico e tra i più audaci e temuti comandanti che abbia mai avuto l'Inghilterra; nell'occasione il guardiamarina Frederick mostrò subito le sue qualità innate di abile ed intrepido

marinaio. Negli anni a seguire combatté dal Mediterraneo (su HMS Centaur), al Nord America ed al Mar dei Caraibi (su HMS Eolo e HMS Spartan). Partecipò, quindi, alla conquista del castello di Mongat (1808) in Catalogna, affondando in quel periodo molte navi nemiche e salvando anche un suo collega caduto in mare, in acque fredde, al largo della Gironda. Ammalatosi di malaria al largo della foce dello Schelda (1809) fu costretto, suo malgrado, a tornarsene in Inghilterra. Tra il 1811 e 1812 Marryat tornò nuovamente al largo delle coste del Nord America, in guerra contro gli Stati Uniti d'America, e fu promosso tenente di vascello. L'anno successivo si imbarcò sull'"Espiegle", tornando nelle Indie Occidentali, soffrendo, in quel tempo, di emottisi. Nel 1814 fu ancora in Nord America divenendo, il 13 giugno del 1815, comandante di vascello.

Ma Frederick Marryat fu anche un grande osservatore della natura, specie quella marina, passione alimentata, all'epoca, anche dalle ricerche effettuate da parte di molti importanti naturalisti, come Linneo e Lamarck, o dai resoconti di grandi viaggi di intrepidi navigatori come i "Diari" del capitano James Cook che, a bordo della sua nave "Endeavour", ospitava studiosi di chiara fama, come il botanico Joseph Banks della Royal Society e lo svedese David Solander, allievo dello stesso Linneo, ed alle ricerche dei quali collaboravano famosi pittori-disegnatori come Parkinson e Buchan. Cook morì, poi, alle Hawaii nel 1779 ucciso dagli indigeni di quelle isole.

A lui è attribuito il "Codice di segnalazione standardizzato", a bandiere, in uso oggi nelle Marine Mercantili di tutto il mondo. Ma ecco che il capitano Marryat si trovò a vivere uno dei momenti più importanti della sua vita allorché il suo nome, per vari incarichi assegnatigli dalla Royal Navy, si legò inevitabilmente a quello di Napoleone Bonaparte, in esilio nell'isola di Sant'Elena. A condurre, infatti, Napoleone in esilio era stato il Real Ammiraglio Sir George Cochrane, con la nave da battaglia inglese "Northumberland" e tra i comandanti incaricati di pattugliare le acque circostanti la più vicina isola, quella di Ascension, distante circa 750 miglia marine, pari a 4 giorni di navigazione, per evitare che l'Imperatore venisse salvato da i francesi vi erano, oltre a Frederick Marryat, il cap. W. Dobbée, al comando dell'HM Sloop

"Scrittore e navigatore, fu protagonista di una vicenda storica fondamentale. Al fine di portare il dispaccio in Inghilterra col quale si annunciava la morte di Napoleone, Frederick Marryat prese temporaneamente il comando della nave "Rosario" diramandone, pare, la notizia con qualche giorno di ritardo per ragioni strategiche connesse ad una navigazione più sicura dal punto di vista militare"

Un mare senza vongole e tonni

di Adolfo Siniscalco

Sfogliando le pagine della rivista Science mi sono imbattuto in un articolo decisamente preoccupante e che offre notevoli spunti di riflessione.

Dal 2048 sarà impresa ardua trovare vongole, ricci, tonni, merluzzi, orate e altre specie che, di conseguenza, difficilmente riusciranno a finire nei nostri piatti. Il motivo è che queste specie saranno collassate o ridotte ai minimi termini, tanto che non sarà più possibile pescarle. E anche se, parafrasando la famosa canzone dei Nomadi, "E noi non ci saremo" (almeno per quelli della mia età), ciò non deve indurre a sottovalutare questa eventualità.

La drammatica prospettiva si materializzerà se continueremo a trattare male i nostri mari, in particolare il Mediterraneo che sta peggio degli altri. Lo studio realizzato e pubblicato sulla rivista americana Science da 14 ricercatori appartenenti ad università e centri americani ed europei, ha stabilito che dal 1950 al 2003 abbiamo perduto il 65 per cento delle specie pescate all'inizio del periodo considerato. Di quelle presenti oggi il 29 per cento è "collassato", vale a dire che di esse è rimasto meno del dieci per cento.

La pesca a strascico è tra le principali indiziate della decimazione dei pesci: è, infatti, uno degli interventi più dannosi per l'ecosistema marino. Dannoso e inutile, perché la metà di quanto raccolto non serve e viene eliminato.



L'annientamento di molte specie, inoltre, provoca squilibri ecologici su vaste regioni favorendo la fioritura delle alghe o la crescita abnorme delle meduse.

Questa notizia mi induce a riflettere su quanto svolto dalla nostra associazione in merito a questi temi e su quanto sia importante intensificare la sua attività di sensibilizzazione alla salvaguardia del nostro mare e dell'ambiente in genere. Pertanto a mio avviso è dovere di tutti noi amanti del mare e della pesca, impegnarci per dare un contributo alla salvaguardia dell'ecosistema, anche con azioni in apparenza inutili agli occhi di molti, come ad esempio denunciare tutte le scorrettezze che quotidianamente verifichiamo durante le nostre giornate in mare.

Dobbiamo convincerci che l'imperativo per tutti noi debba essere quello di spendersi per i principi di legalità, per la salvaguardia dell'ambiente e soprattutto sensibilizzare i giovani, trasmettendo loro l'importanza di tali principi e la straordinaria ricchezza che il nostro territorio ci offre partendo proprio dal Mare, la più coinvolgente delle risorse che la natura, generosamente, ci ha regalato.

La mia passione nasce così

di Francesco Figliola

Vi racconterò come, grazie alla Lega Navale Italiana, il mio amore per il mare è aumentato fino a diventare una vera e propria passione. Fin da piccolo il mare mi ha sempre affascinato, il suo lato misterioso mi faceva paura, ma lo trovavo stupendo. Durante il mio primo anno di liceo ho incontrato ragazzi col mio stesso amore, che mi hanno parlato della Lega Navale e delle attività che svolge, allora mi sono informato su dove si trovasse la sede ad Agropoli e sono andato a parlarci. Ho assistito ad una regata della classe "optimist" e ho partecipato alla regata di beneficenza "Pagaiando tra le vele" tenutasi nella mia città. Diventato, quindi, socio sono venuto a conoscenza delle vacanze sport, che si organizzano ogni estate, di vela, canottaggio e canoa, nei centri di Taranto, Sabaudia e Ferrara. Grazie soprattutto al grande aiuto ricevuto dalla sede agropolese ho inviato la domanda d'ammissione al 5° turno 2010 di Sabaudia. Essendo ormai troppo grande per essere un allievo, mi hanno inserito nel corso per aiutante di campo. Il corso è durato 11 giorni ed

ogni singolo giorno era pieno di emozioni. S'iniziava con lo squillo della tromba alle 7.30, dopo facevamo ginnastica, prima colazione e in seguito si rassetava l'alloggio sistemando i letti. Ogni giorno per me era diverso e le emozioni erano tante, le lezioni variavano dalla vela, al canottaggio, alla canoa, alla pratica con gommone e anche alle lezioni di primo soccorso. Alla lezione mattutina seguiva il pranzo e dopo ci si poteva riposare per un paio d'ore. Poi c'era la lezione pomeridiana e successivamente un'altra ora libera, durante la quale, di solito, facevamo la doccia. C'era, poi, la cena al termine della quale, a sera alterne era consentito uscire per andare al bar a prendere una bibita o un gelato e trascorrere un po' di tempo in libertà. Alle 23.00 suonava il silenzio e la giornata finiva. Durante il giorno si poteva anche partecipare a tornei di

calcio balilla, ping pong, fare le prove per la recita di fine turno e qualche volta anche a divertentissimi balli di gruppo. I primi giorni di turno mi sentivo spaesato, era la mia prima esperienza con la vela, con il canottaggio e con la canoa. I miei compagni, invece, avevano almeno un anno di esperienza in queste discipline alle spalle. Per questo motivo i capi e gli istruttori mi dicevano che mi sarei dovuto impegnare molto più degli altri, ed io ce l'ho messa davvero tutta. Alla fine del corso ci sarebbe stato un esame per il brevetto da "aiuto istruttore", per prepararmi mi sono impegnato moltissimo e grazie a bravissimi istruttori ed a compagni fantastici in poco tempo ho raggiunto lo stesso livello degli altri. Ogni giorno in barca era bellissimo, insieme al mio equipaggio di vela ci divertivamo molto, sono nate amicizie stupende con tutti gli allievi, si era creato un

"Zenobia" ed il capitano J. White, al comando dello Sloop "Peruvian".

Carceriere di Napoleone a Sant'Elena era Lord Hudson Lowe, già governatore dell'Isola di Capri, ed al quale l'Isola fu tolta nella storica "presa di Capri" ad opera delle truppe comandate dal gen. Lamarque, su ordine di Gioacchino Murat, re di Napoli. Purtroppo Marryat, in quel periodo venne anche coinvolto in una violenta repressione contro il contrabbando e fatto prigioniero, ma presto tornò in libertà e, preso il comando della corvetta a sloop "Beaver", occupò la stazione di Sant'Elena fino alla morte dell'Imperatore (5 maggio 1821). Famoso rimane un ritratto che egli fece di Napoleone sul letto di morte. Al fine di portare il dispaccio in Inghilterra col quale si annunciava la morte di Napoleone, Frederick Marryat prese temporaneamente il comando della nave "Rosario" diramandone, pare, la notizia con qualche giorno di ritardo per ragioni strategiche connesse ad una navigazione più sicura dal punto di vista militare.

Successivamente, nel 1823, comandò la "Larne" e, con la stessa, nel 1824, durante la prima guerra contro la Birmania, si coprì di gloria anche lungo il fiume Bassein; fu lui a consigliare in quel frangente l'uso, per la prima volta, di una nave a vapore, il "Diana". Per tali vittorie che generarono, purtroppo, molte perdite umane, specie per malattie, egli ebbe grosse ricompense ed onori, tra i più importanti dei quali quello di "Senior Naval Officer of Rangoon". Nel 1825 divenne "past-captain" della nave "Tees" e nel 1826 tornò in Inghilterra ed in quell'anno fu nominato "Companion of the Bath". Tre anni dopo, al comando della fregata HMS "Ariadne" andò in missione al largo di Madera e delle Isole Canarie per la ricerca di nuovi banchi di pesca. Per lui, appassionato naturalista, questa occasione fu un'esperienza indimenticabile.

Tra le altre passioni di Marryat vi era quella della scrittura maturata in molti anni di relazioni di viaggi per missioni militari. Marryat non eccede mai di tono e tanto meno scade nelle narrazioni coinvolgendo, così, in pieno il lettore. "Peter Simple" (1834) fu uno tra i più divertenti dei suoi romanzi, così come anche altri, invece, decisamente più avventurosi, quali "Mr Midshipman Easy" (1836), "The children of the Nerw Forest" (1847), un classico libro per ragazzi, e "Masterman Ready" (1841), dalla trama simile a quella di "Robinson Crusoe". Frederick Marryat era ormai diventato, e lo è ancora oggi, tra gli scrittori inglesi più amati dal pubblico.

Con "The Phantom Ship" (1839) creò un testo unico nel suo genere in quel periodo, ideando la prima apparizione in un romanzo del lupo mannaro al femminile, traendo spunto dalla leggenda dell'"Olandese Volante".

Tra gli ammiratori delle sue opere vi furono Joseph Conrad, Herman Melville, Virginia Woolf ed Ernest Hemingway. Di lui scrissero molti autori e critici letterari tra i quali P.G. Pitcairn-Jones (1815), David Hannay (1889), Robina and K.M. Lizas, Christopher Lloyds, Oliver Warner (1953) ed in particolare sua figlia Florence con "Life and letters of Captain Marryat" (London 1872).

Molti autori lo descrissero in modi diversi e Richard Wagner si ispirò al romanzo "The Phantom Ship" per la sua opera "Der Fliegende Hollander".

bellissimo rapporto grazie anche alla passione comune per il mare e per gli sport ad esso collegati. Il giorno dell'esame eravamo tutti agitati, dovevamo superare due prove, una scritta, che si svolgeva di mattina, e una orale nel pomeriggio. Mi ero preparato tantissimo, superarlo per me sarebbe stato un ottimo traguardo. Appena arrivato non sapevo nulla, eppure grazie alla forza di volontà e alla passione per quello che facevo ho superato quell'esame con OTTIMI risultati, col massimo dei voti. La soddisfazione è stata immensa, tutto il mio impegno e tutti i miei sforzi erano stati ripagati. Adesso che il corso è finito, quei giorni mi mancano molto, è stata un'esperienza magnifica, piena di avvenimenti che difficilmente riuscirò a dimenticare. Per questo voglio ringraziare tutti i miei compagni, tutti gli istruttori e soprattutto la Sezione di Agropoli della Lega Navale Italiana che mi ha permesso di partecipare a questo corso e di coltivare questa mia grande passione per il mare. Grazie di tutto.