In memoria di Tony McGrail (1953-2019), amico, valente surveyor e armatore di varie barche di legno, tra cui lo yacht reale **Bloodhound** *che, forse, egli ha salvato da un destino infausto.*

Questo volume è stato pubblicato con il sostegno di

RMK MARINE

© 2019 Nutrimenti srl

Prima edizione novembre 2019
www.nutrimenti.net
via Marco Aurelio, 44 – 00184 Roma

In copertina: *Ailsa*, yacht del 1895 progettato da William Fife III, naviga al lasco nel Solent (1898); questo yacht non va confuso con l'omonima barca del 1885, disegnata dal medesimo architetto, che è trattata all'interno del presente volume (foto Beken of Cowes).

La casa editrice resta a disposizione per ogni eventuale adempimento riguardante i diritti d'autore delle immagini.

ISBN 978-88-6594-689-3

BRUNO CIANCI

SCOMPARSE E INDIMENTICABILI

BARCHE A VELA DA LEGGENDA NEI DOCUMENTI D'ARCHIVIO (1885-1951)

Nutrimenti mare

INDICE

PREFAZIONE 7
NOTA DELL'AUTORE 10

DAL VARO ALLA MEMORIA
BARCHE PERDUTE.
UN CENSIMENTO IMPOSSIBILE 15

LE BARCHE*
AILSA – 1885 33
GLORIANA – 1891 37
WASP – 1892 43
RAINBOW – 1898 47
GLENIFFER – 11899 51
SVANHILD – 1901 55
GARM IV – 1902 59
CAKE WALK – 1903 65
SUSANNE – 1904 71
MAGDA VII – 1908 77
WATERWITCH – 1911 81
OCTAVIA – 1911 85
FLYING CLOUD – 1911 89
ISTRIA – 1912 95
MARGHERITA – 1913 99
JOVANNA – 1913 105
SINGOALLA – 1919 111
DRAGOON – 1925 115
PANOPE – 1928 121
AILEE II – 1928 125
MOHAWK – 1928 133
NIÑA – 1928 137
WEETAMOE – 1930 143
VAMARIE – 1933 147
TRENCHEMER – 1934 153
MARINA – 1935 159
DOLPHIN – 1936 165
WINDSWEPT – 1936 171
STIARNA – 1937 175
MAID OF MALHAM – 1938 177
MYTH OF MALHAM – 1947 181
FEDALAH – 1951 187

ARCHIVI PRINCIPALI
BEKEN OF COWES 195
CAMPER & NICHOLSONS 201
LAURENT GILES 207
LLOYD'S REGISTER 211
MYLNE YACHT DESIGN 217

APPENDICI 220

* *Gli anni e i nomi delle barche qui indicati si riferiscono al momento del varo.*

PREFAZIONE

DI RAHMI M. KOÇ, OMRI[1]

Sono passati più di due anni da quando Bruno Cianci mi ha proposto l'idea di contribuire alla produzione di questo libro. Ricordo nitidamente quel giorno a Istanbul – era primavera – e il tenore della nostra discussione: le fotografie e i piani costruttivi che mi sottopose erano talmente belli che sarebbe stato un vero e proprio delitto non pubblicarli e condividerli con tutti gli appassionati di nautica in giro per il mondo.

Per di più nel libro figurano disegni firmati da progettisti e da studi di architettura a me cari: da Sparkman & Stephens a Camper & Nicholsons, passando per il grande William Fife III e il suo storico cantiere di Fairlie. Ho la fortuna di possedere molte barche, alcune delle quali portano proprio queste firme.

Lo studio newyorchese Sparkman & Stephens ha progettato la mia ultima grande barca, *Nazenin V*, ketch di 52 metri che ho fatto costruire interamente nel mio cantiere RMK Marine di Tuzla. Di Camper & Nicholsons è invece *Romola* (1903), una delle molte barche a motore che ho armato e della quale mi onoro di essere custode dal 2011. La considero una delle più graziose mai esistite.

William Fife III, invece, è il padre di un 12 metri S.I. che acquistai alla metà degli anni Novanta. Nonostante il pessimo stato di conservazione in cui versava, m'innamorai perdutamente delle linee di quella barca; non appena la vidi all'ormeggio in un porticciolo turco dell'Egeo, infatti, capii che doveva avere un certo pedigree. Chiesi di condurre delle ricerche ai miei collaboratori e saltò fuori che si trattava niente meno che di *Lady Edith*, barca disegnata dal grande scozzese e

LADY EDITH, 12 metri S.I. firmato William Fife III, è di proprietà di Rahmi M. Koç ed è stato restaurato da RMK Marine.
Il mecenate su MAID OF HONOUR, picket-boat della Royal Navy costruita a Cowes nel 1927.

[1] *Ordine al Merito della Repubblica Italiana.*

DAL VARO ALLA MEMORIA

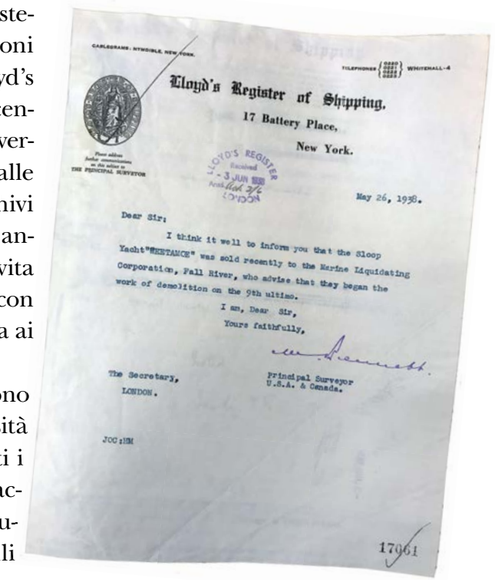
Una squadra di velai realizza la grande randa bermudiana dello yacht *Britannia* ai tempi della conversione a J Class (1931).

BARCHE PERDUTE. UN CENSIMENTO IMPOSSIBILE

Pensare di poter contare le barche che sono andate distrutte nel corso del tempo è un sogno coltivato da molti appassionati e addetti ai lavori in tutto il mondo; farlo, però, è pura utopia. Nemmeno un'istituzione come il Lloyd's Register, che è la più antica e autorevole società di classificazione di navi e di yacht, saprebbe da dove iniziare: un po' perché gli yacht menzionati nei celebri almanacchi pubblicati tra il 1878 e il 1980 dalla prestigiosa istituzione costituiscono solo una parte degli yacht armati in giro per il mondo, un po' perché solo di una piccola percentuale di esse – quelle classificate[1] – il Lloyd's Register ha raccolto in modo sistematico documenti di varia natura, piani costruttivi e informazioni dettagliate. Viene allora spontaneo chiedersi: se nulla può il Lloyd's Register, perché mai qualcun altro dovrebbe pensare di poter censire le barche distrutte? L'esistenza di un ipotetico archivio universale collegato alle società di classificazione, agli studi di design, alle federazioni e ai club velici, ai cantieri ancora esistenti, agli archivi museali e a quelli dei privati aiuterebbe molto la causa; tuttavia, anche nell'ipotesi molto inverosimile che un giorno si possa dare vita a un simile organo, le insidie e gli ostacoli rimarrebbero molti e con ogni probabilità non saremmo mai in grado di dare una riposta ai quesiti che ci assillano.

La prima problematica che s'incontra quando si conducono ricerche legate agli yacht scomparsi ha a che fare con la scarsità di materiale d'archivio e di statistiche: un po' perché non tutti i costruttori si sono preoccupati di tenere registri e di lasciare traccia delle barche realizzate, un po' perché i documenti si consumano. Per definizione, i documenti cartacei, gli unici disponibili

Documenti del Lloyd's Register relativi alla goletta a tre alberi *Sea Call* (1915); a causa delle forti correnti galvaniche che ne intaccarono lo scafo nel giro di pochi mesi la barca dovette essere demolita prima che potesse dimostrare tutto il proprio potenziale.
Documento del 1938 attestante la demolizione in corso del J Class *Weetamoe*.


Lloyd's Register of Shipping,
17 Battery Place,
New York.

May 26, 1938.

Dear Sir:

I think it well to inform you that the Sloop Yacht "BRITANCE" was sold recently to the Marine Liquidating Corporation, Fall River, who advise that they began the work of demolition on the 9th ultimo.

I am, Dear Sir,
Yours faithfully,

The Secretary,
LONDON.

Principal Surveyor
U.S.A. & Canada.

17061

[1] *Per dare un ordine di grandezza, delle barche menzionate negli almanacchi del Lloyd's Register anteguerra solo il 7 per cento aveva un qualche tipo di classificazione, percentuale che sale al 12 per cento nel 1969. Solo di queste barche classificate il Lloyd's Register mantiene cartelle contenenti documenti e, in alcuni casi, piani costruttivi: di tutte le altre barche si conoscono esclusivamente le caratteristiche riportate sugli almanacchi stessi.*

SUSANNE – 1904

LA PIÙ FOTOGENICA

Nei primi anni del ventesimo secolo William Fife III (1857-1944) godeva di una fama ormai invidiabile e si contendeva con il connazionale George L. Watson il titolo di miglior architetto navale del Regno Unito: non a caso furono loro due, tra il 1887 e il 1903, a disegnare tutti gli sfidanti britannici all'America's Cup. In certe fasi le commesse di Fife erano così numerose che la costruzione di molte barche, soprattutto di quelle di maggiori dimensioni, doveva essere subappaltata perché non c'era spazio a sufficienza per realizzare tutti gli scafi nel cantiere di Fairlie di proprietà dei Fife. Per questo lo schooner aurico *Susanne*, disegnato dallo stesso William, dovette essere costruito nelle strutture del cantiere A. & J. Inglis, alla confluenza dei fiumi Kelvin e Clyde, a Pointhouse (Glasgow). La barca, progetto numero 276, superava i trentatré metri di lunghezza, aveva un baglio di poco superiore ai sei metri e dislocava oltre 92 tonnellate. Al varo il pescaggio era di 3,53 metri, ma poco dopo fu portato a 4,05 metri in virtù dell'abbassamento della chiglia in piombo.

Di costruzione composita, *Susanne* fu realizzata per Oscar Huldschinsky (1846-1931), un imprenditore dei settori minerario e siderurgico nativo di Breslau (oggi Wroclaw, in Polonia), ma residente a Berlino. Per *Susanne*, che fu varata il 27 aprile 1904, fu utilizzata una notevole varietà di materiali che sono elencati in modo minuzioso nei documenti conservati al Lloyd's Register: si va dalla quercia del dritto di prua e della pala del timone all'olmo inglese della chiglia e del fasciame dell'opera viva; dal teak del dritto di poppa e della falchetta al pino pece della coperta, senza dimenticare il mogano utilizzato per il fasciame dell'opera morta e l'acciaio dell'ossatura.

Il porto di registro era Kiel, capitale dello yachting germanico, ma la barca non perse occasione di frequentare le altre regate che contavano di più nel panorama velico europeo: quelle di Cowes, Isola di Wight, la 'culla' dello yachting britannico. Tra il 1905 e il 1920 furono scattate nelle acque del Solent – il braccio di mare che separa la cittadina dalla costa sud dell'Inghilterra – non solo

Susanne, qui impegnata in un bordo di bolina, in uno scatto di Beken of Cowes. William Fife III, il progettista di *Susanne*, in un ritratto dei primi del Novecento.

Uno degli scatti più celebri di Beken of Cowes raffigura *Susanne* con tutta la tela a riva; la stessa foto, scattata da Frank Beken nel 1911, fa bella mostra di sé nel negozio al civico 16 di Birmingham Road, a Cowes, ai giorni nostri.