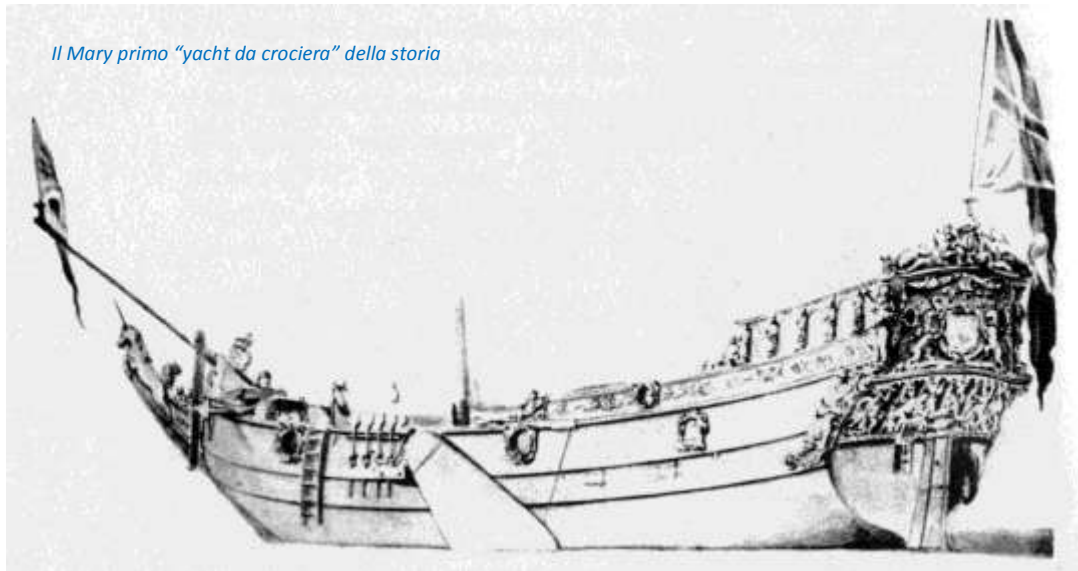
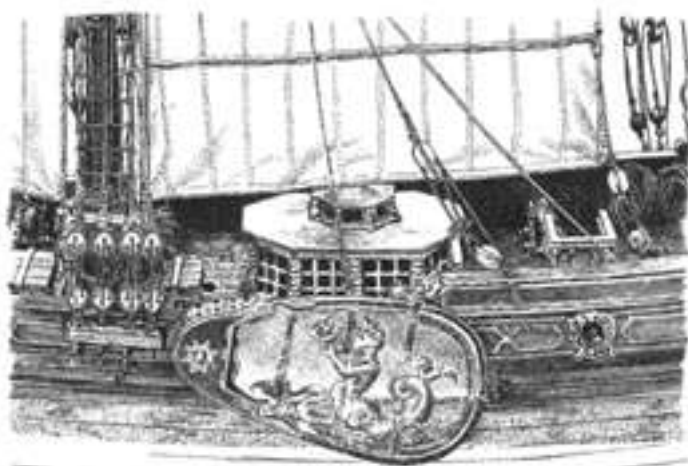


## IL PRIMO YACHT COSTRUITO PER LA CROCIERA Dall'Olanda una barca davvero speciale per sua Maestà il Re d'Inghilterra

Per yacht da crociera generalmente s'intende un'imbarcazione costruita esclusivamente per il puro piacere di gironzolare per mari, laghi o fiumi (*da diporto per l'appunto*).



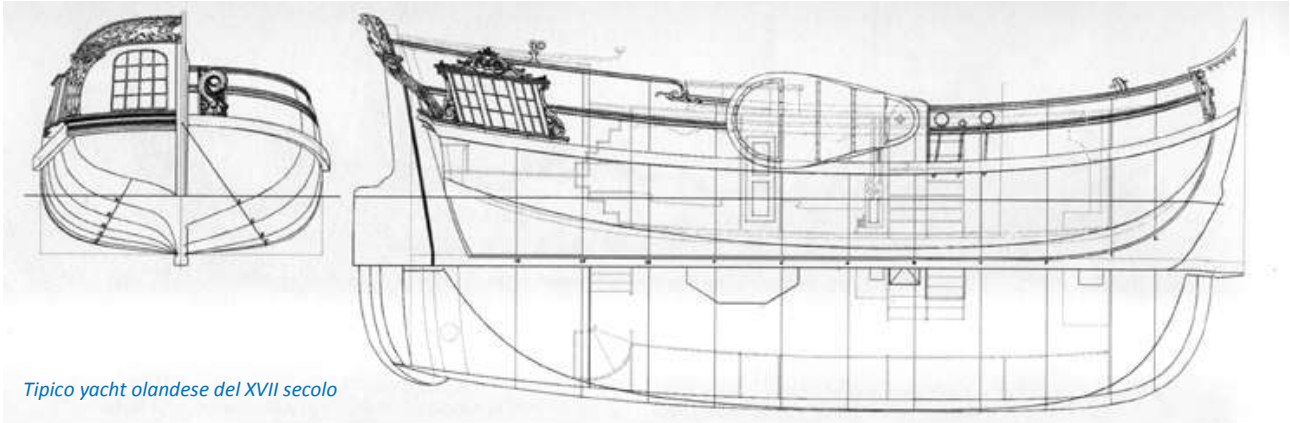
Nella storia ci sono tracce d'imbarcazioni "da crociera" già dai tempi dei Romani e probabilmente ne furono costruite anche prima. Tali imbarcazioni, essendo destinate ad imperatori e principi, presentavano ogni tipo di decoro sontuoso possibile e non possiamo certo affermare che si trattasse di una nautica "democratica" o, più in generale, di yachting. Inizialmente le forme di questi "mega mega yachts", assai varie in base alla provenienza e talvolta bizzarre, derivavano da navi militari, mercantili, o per la pesca che venivano riadattate e "pesantemente" adornate per lo scopo



*Dettagli ornamentali yacht del XVII secolo*

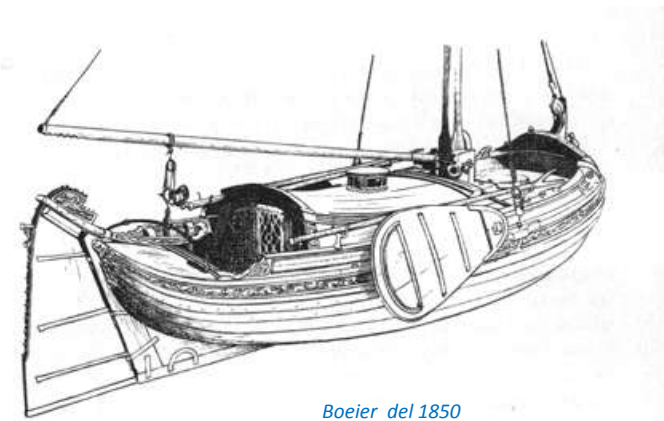
Quel gusto comune, che oggi giorno accomuna (*forse troppo*) nel design, nelle soluzioni tecniche e nelle linee d'acqua le barche di gran parte del mondo, doveva naturalmente ancora nascere. È interessante notare come la nautica da diporto ebbe origine nel XVII secolo dallo scambio culturale di due paesi sostanzialmente diversi, l'Olanda e l'Inghilterra, e non è certo un caso che questi due paesi annoverassero, all'epoca, le più imponenti flotte navali militari e commerciali.

Ebbene, nel 1660 gli Olandesi regalarono a Carlo II, futuro Re d'Inghilterra, il primo yacht "da crociera" così definibile, inizialmente costruito e destinato alla Compagnia delle Indie Orientali.



Tipico yacht olandese del XVII secolo

Carlo II era un marinaio abilissimo, governava lui stesso le sue imbarcazioni, cosa piuttosto insolita per un monarca, ed ebbe modo di apprezzare le barche olandesi durante il suo esilio nei Paesi Bassi. La vista d'insieme appariva tutt'altro che minimal: ornamenti, statue e fregi, tipici del barocco olandese,



Boeier del 1850

abbondavano specialmente nella zona poppiera, unitamente a stemmi, bandiere e paradossali ghirlande che imbellettavano otto cannoni (necessari, vista la preziosità del "carico"). Misurava 16 metri, dislocava 100 tonnellate, ma soprattutto aveva un pescaggio di soli 100 cm. E forse dobbiamo proprio a Carlo II la diffusissima abitudine di chiamare le barche con il nome della propria moglie o compagna nell'inutile tentativo di accattivarsi la loro complicità; lo yacht, infatti, fu chiamato *Mary*, in onore della

Regina, che fin da subito non espresse un grande entusiasmo per l'oggetto (tutto il mondo è paese). Il *Mary* assomigliava incredibilmente, con le dovute traslazioni e semplificazioni, agli attuali *Boeier* della Frisia Olandese. Basso pescaggio e pienezza delle forme caratterizzavano questi scafi che, derivando da imbarcazioni destinate al commercio nelle acque-canali, dovevano permettere lo stivaggio di grandi carichi ed avere poca immersione. Proprio per questo, vi erano due grandi derive laterali esterne basculanti a goccia *zanche* (sistema esclusivamente olandese, mentre americani ed inglesi utilizzavano le derive passanti in *chiglia*) ed un'altra grande novità era rappresentata dalle vele auriche in un'epoca in cui tutti armavano le barche con vele quadre o latine

La cosa più interessante è che quando Carlo II fece ritorno in patria con il *Mary*, i nobili di corte cominciarono, per emulazione, a farsi costruire barche simili con cui passare belle giornate in mare improvvisando, di tanto in tanto, piccole competizioni (casualmente vinceva sempre il Re) dando così origine, senza saperlo, allo yachting moderno e creando una sorta di primo Yacht Club della storia. Il *Mary*, nonostante naufragò, rimase in Inghilterra abbastanza a lungo da generare una vera e propria progenie; sul suo modello di scafo vennero costruiti inizialmente il *Katherine* e l'*Anne*, molto molto simili nelle forme,

nelle dimensioni, nella stazza e nel dislocamento, ma gli inglesi cominciarono subito ad apportare alcune modifiche per renderle più adatte ai loro mari. Innanzitutto, non avendo problemi di profondità, raddoppiarono il pescaggio da 100 cm a 220 cm ed eliminarono le *zanche* laterali. Il risultato, però, inizialmente non fu eccellente, tanto che dovettero aggiungere 4 tonnellate di zavorra (*in palle da moschetto*) per ottenere una stabilità soddisfacente, ma perdendo ulteriormente in velocità. Non dobbiamo dimenticare che in quegli anni, le forme e gli allestimenti degli "yachts" erano ancora molto condizionate dalle continue guerre tra Inghilterra, Olanda e Francia e si progettava e costruiva considerando l'eventualità di dover utilizzare queste imbarcazioni anche per usi militari. Riguardo la "marinità" di questi primi *yacht da crociera*, ferma restando l'indiscussa impareggiabile comodità, essi risultavano più adatti ad acque interne e mari corti, apparendo invece, piuttosto goffi e particolarmente lenti in mare aperto se non sospinti da venti molto sostenuti, in poche parole: piacerebbero molto alle nostre suocere. Che ci piacciono o no, dobbiamo comunque essere riconoscenti a questi *Jaght (così si chiamavano inizialmente)* ed agli olandesi, senza i quali, oggi, non saremmo qui a scrivere di nautica o a "passeggiare" per mari, laghi e fiumi.

Recentemente mi è capitato di gironzolare dalle parti di Leeuwarden (*nel cuore della Frisia occidentale*) zona originaria di questo tipo di barche, vi assicuro che, per chi sia appassionato d'imbarcazioni a vela con uno spiccato gusto retrò, lo spettacolo è davvero mozzafiato. Sembra di aver viaggiato nel tempo, ed il più delle volte, lo scenario è surreale e fiabesco.

A distanza, infatti, gli stretti canali d'acqua non sono visibili in prospettiva per cui si ha l'impressione che



Un Boeier Olandese "moderno" di piccola stazza

questi velieri camminino direttamente sui verdissimi prati olandesi in una visione assolutamente onirica. Devo aggiungere che nel complesso labirinto dei canali, talvolta molto angusti, queste affascinanti barche appaiono tutt'altro che impacciate o goffe ed ho potuto apprezzare la maestria degli skipper locali che le governano quasi fossero grosse derive. Senza voler passare per un funzionario dell'Ente del Turismo olandese, direi che queste zone del nord rappresentano oggi, per gli appassionati velisti, l'opportunità

irrePLICabile di veleggiare in un contesto/scenario non molto dissimile da quello vissuto e tanto apprezzato da Carlo II, "stesse" barche, stessi profumi (*di legno umido*), stessi panorami, stesse atmosfere retrò. Un altro spunto di riflessione che mi sento di proporre, come semplice osservatore, è che mentre il tempo, almeno in questa parte del mondo, sembrerebbe aver dato ragione a questi tipi di scafi, attualmente l'evoluzione delle linee d'acqua degli yachts è talmente rapida da lasciare poco spazio alla verifica dell'efficacia delle forme. Tra l'altro il design moderno trae sempre più ispirazione dal mondo delle regate, dove l'unico imperativo sembrerebbe la velocità, ed allora mi domando: "siamo proprio sicuri che le nostre

barche da crociera, ancorché comode, leggere e veloci, siano effettivamente barche per tutti i mari?”, ma questa è un’altra storia ....



*Per chi volesse approfondire il tema, evidenzio che la zona della Frisia olandese è molto ben organizzata per l'accoglienza turistica, numerosi villaggi, a frequentazione quasi esclusivamente locale, propongono tipici villini in stile nordico (tutti sull'acqua e tutti rigorosamente con ormeggio privato). I costi sono accessibili ed*



*ampia è la possibilità di noleggiare o imbarcarsi sui famosi Boeier per piacevolissime navigazioni di villaggio in villaggio*

*(Personalmente ho soggiornato una settimana presso il villaggio IT WIID ([www.wiid.nl](http://www.wiid.nl)) che mi fa piacere segnalare).*

Mauro Brasioli