



TUTTO EBBE INIZIO DA UNA TAZZA DI CAFFÈ

# Lloyd's Register, un Patrimonio dell'Umanità



di Bruno Cianci - foto di Bruno Cianci e LR Foundation



Da quando esiste internet, lavorare nei caffè è diventata una prassi molto diffusa. Va però detto che già nella Londra del diciassettesimo secolo qualcuno frequentava questo genere di locali per socializzare, per raccogliere informazioni nel settore del commercio marittimo e per concludere affari. La ragione del successo di questi caffè è da ricercare nella natura delle bevande in vendita che, essendo prive di alcol, consentivano agli avventori di rimanere ben più lucidi rispetto a chi frequentava le birrerie e le taverne dove si servivano gli spiriti. In queste caffetterie nacque poi una consuetudine: accendere una candela all'inizio di un'asta o di una trattazione che si esauriva nel momento in cui la candela si estingueva. Un caffè in particolare, fondato da tale Edward Lloyd in Tower Street, trasferito dal 1691 in Lombard Street 16, divenne il centro di aggregazione ideale per tutti gli addetti ai lavori del settore marittimo. Il locale, menzionato per la prima volta in un'edizione della London Gazette nel febbraio 1688, era un ritrovo di mercanti, assicuratori e altri soggetti collegati alle spedizioni via mare che si scambiavano informazioni e gossip nel cuore di quella che sarebbe diventata più tardi la City. Per qualche tempo Edward Lloyd editò anche un periodico (Lloyd's News) che, però, ebbe vita effimera.



*In alto, l'edificio in stile rinascimentale italiano, dal 1901 sede principale del Lloyd's Register, situato all'angolo tra Fenchurch Street e Lloyd's Avenue; alle spalle è visibile la parte aggiunta nel 2000.*

*A sinistra, i locali in cui si riuniva il comitato generale del Lloyd's Register, in Fenchurch Street, fotografato ai giorni nostri.*

*Nella pagina accanto, l'ingresso dell'ala moderna situata in Fenchurch Street, nel cuore della City; sullo sfondo si intravede il 30 St Mary Axe, grattacielo progettato da Norman Foster.*



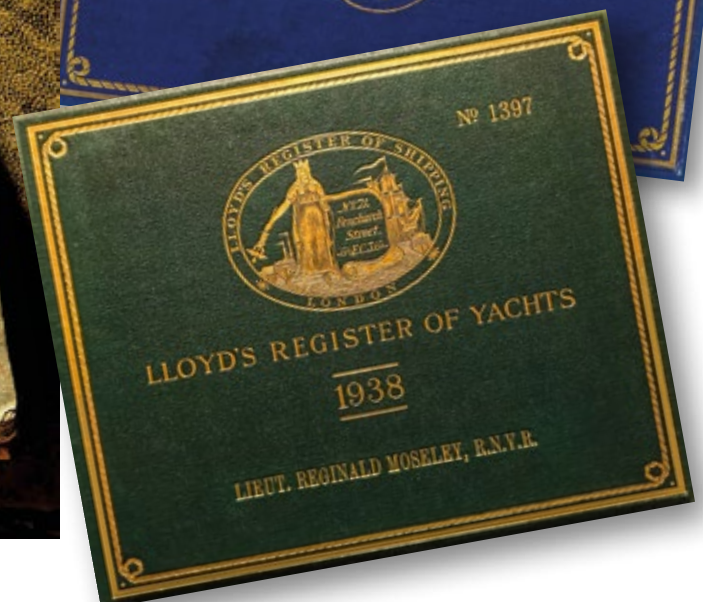
Ciononostante egli continuò fornire informazioni e a offrire un tetto ai suoi clienti abituali, sviluppando al tempo stesso una vera e propria rete di collaboratori e di corrispondenti. Quando mancò Lloyd, nel 1713, la proprietà della caffetteria passò alla figlia, ma anche dopo la morte di quest'ultima il locale continuò a essere il medesimo polo d'aggregazione che era stato per decenni. Il momento era assai propizio per questo genere di attività giacché tra il 1700 e il 1750 i commerci marittimi raddoppiarono sia in termini di valore sia di volume. Nel 1760 i clienti del caffè si unirono e dettero vita alla Register Society, la prima autentica società di classificazione navale, destinata a diventare il Lloyd's Register che

### Le pubblicazioni del Lloyd's Register

Le più importanti volumi pubblicati a cura del Lloyd's Register sono senza dubbio i registri degli yacht (*Register of Yachts*), finemente rilegati e caratterizzati da un'elegante copertina verde (blu nell'edizione nordamericana) con le iscrizioni in oro. Alcune di queste pubblicazioni hanno avuto grandi tirature e pertanto sono relativamente facili da reperire; per questo sono diventate oggetto di collezionismo da parte degli appassionati di storia dello yachting. Alcuni circoli storici, come lo Yacht Club Italiano di Genova, sono in genere dotati di tutti i registri pubblicati

(1878-1980), ma non mancano i collezionisti privati - come il broker e storico della nautica Enrico Zaccagni, titolare di Zacboats ([www.zacboats.it](http://www.zacboats.it)) - che la possiedono per intero. Varie edizioni dei registri degli yacht si trovano nelle librerie antiquarie anglosassoni oppure su portali e-commerce come eBay. Se una copia recente, della seconda metà del ventesimo secolo, si può acquistare per una somma pari a venti euro o anche meno, ne occorrono almeno dieci o quindici volte di più per aggiudicarsi un'edizione tardo-ottocentesca o dei primi del Novecento, l'epoca

d'oro dello yachting d'oltremarica. Questi registri sono una fonte primaria di ricerca per chiunque voglia ricostruire la storia di una barca o affrontare un restauro. Essi, infatti, sono un incredibile concentrato d'informazioni riguardanti gli yacht in armamento ai tempi della pubblicazione. Alcune edizioni degli anni '60 del secolo scorso arrivarono a contare oltre 15.000 barche, delle quali erano riportati tutti i



A destra, un'opera di Derek Lucas che illustra come gli affari venivano condotti nella caffetteria di Edward Lloyd a cavallo dei secoli XVII e XVIII. Nella pagina accanto, un dettaglio del fregio che corona la sala del comitato con un salmo tratto dalla bibbia di re Giacomo.

Nel riquadro, in basso, da sinistra: una pagina del Register Book del 1764 contenente i dettagli di ben 4.118 navi, di cui circa la metà costruite al di fuori della Gran Bretagna;

la copertina verde di un Lloyd's Register of Yachts del 1938 personalizzato e appartenuto a un ufficiale della Royal Naval Volunteer Reserve; la caratteristica copertina blu di un Lloyd's Register of American Yachts del 1903-4; registrazione di una modifica in una imbarcazione Camper & Nicholson nel 1919; sei Lloyd's Missing Vessels Book del periodo 1893-1929 compilati dai Lloyd's of London, corporazione di assicuratori indipendente dal Lloyd's Register.



dati tecnici, costruttivi e burocratici di rilievo congiuntamente alla classificazione, al numero velico, ai vecchi nomi della barca, all'armatore, al motore di cui sono dotate. Altre sezioni dei registri erano dedicate ai cantieri navali, ai progettisti, alle flotte da regata (classi metriche e non), ai circoli nautici, alle bandiere nazionali, alle insegne degli armatori e ai guidoni sociali riprodotti su tavole a colori.

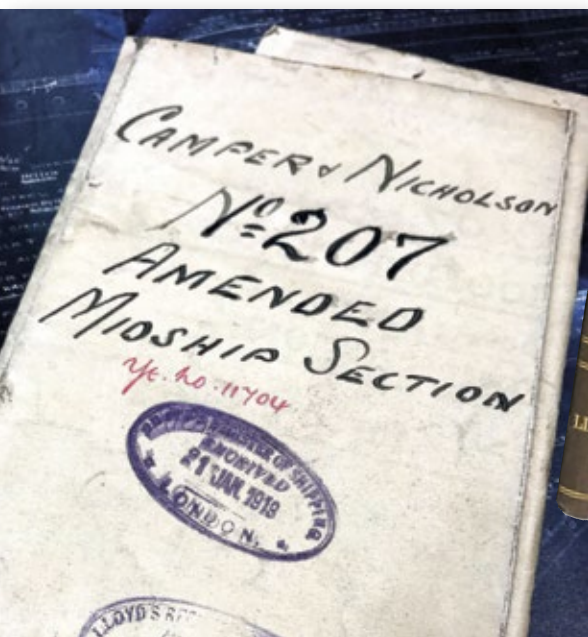
Non mancavano le inserzioni pubblicitarie a fondo libro e aggiornamenti che venivano pubblicati e spediti ai clienti anche due volte nel corso dell'anno solare, integrando così il volume principale.

Compilare con dovizia di particolari simili pubblicazioni alla fine del diciannovesimo secolo, quando ogni informazione doveva essere scambiata per corrispondenza cartacea, appun-  
tata minuziosamente e aggiornata ogni anno, doveva essere un compito veramente impegnativo. La grandezza dell'impero britannico e delle sue istituzioni (tra le quali il Lloyd's Register) andrebbe valutata anche per questi "dettagli".

è protagonista di quest'articolo. La società era controllata prevalentemente da assicuratori e rimase una fonte primaria d'informazioni per tutti gli addetti ai lavori del settore marittimo per decenni.

Il più antico registro delle navi di cui si abbia notizia fu pubblicato dalla Società nel 1764; il suo scopo era dare ai mercanti, agli armatori e agli assicuratori un'idea chiara delle condizioni delle navi da loro noleggiate, possedute e assicurate. I primi registri contenevano i dettagli dell'armatore e del comandante della nave, la stazza, la data e il luogo di costruzione del bastimento e, se c'erano, anche il numero di cannoni imbarcati; tutto ciò contribuiva a determinare la classe di appartenenza di una nave. Un comitato gestiva gli affari della società, mentre i tecnici eseguivano le perizie, permettendo alla società stessa di raccogliere i dati in modo il più possibile indipendente. Siccome a quel tempo non c'erano regole né standard chiaramente definiti, ne conseguì che sussistevano grosse incongruenze tra le classi assegnate a navi simili. Una nave costruita sul Tamigi, ad esempio, poteva rimanere nella classe più alta per più tempo rispetto a un'omologa costruita con i medesimi materiali in Scozia, il che portò a una deleteria rivalità, soprattutto tra armatori e assicuratori. Questa, dopo che gli assicuratori ebbero creato

La copertina verde di un Lloyd's Register of Yachts del 1938 personalizzato e appartenuto a un ufficiale della Royal Naval Volunteer Reserve; la caratteristica copertina blu di un Lloyd's Register of American Yachts del 1903-4; registrazione di una modifica in una imbarcazione Camper & Nicholson nel 1919; sei Lloyd's Missing Vessels Book del periodo 1893-1929 compilati dai Lloyd's of London, corporazione di assicuratori indipendente dal Lloyd's Register.



nel 1774 la Lloyd's of London (una sorta di corporazione di assicuratori slegata dal Lloyd's Register), culminò nel 1799 con la pubblicazione di un registro navale alternativo. La rivalità, però, portò entrambe le parti e le rispettive pubblicazioni sull'orlo della bancarotta. Solo nel 1834 i due registri riunirono le forze per dar vita al Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, realizzato a cura del solo Lloyd's Register. Questa pubblicazione si prefiggeva di classificare tutte le navi britanniche e straniere che facevano scalo nei porti soggetti a Sua Maestà. Contestualmente il Lloyd's Register costituì un comitato generale, responsabile della gestione della società e delle regole per la costruzione e la manutenzione delle navi, e due sottocomitati.

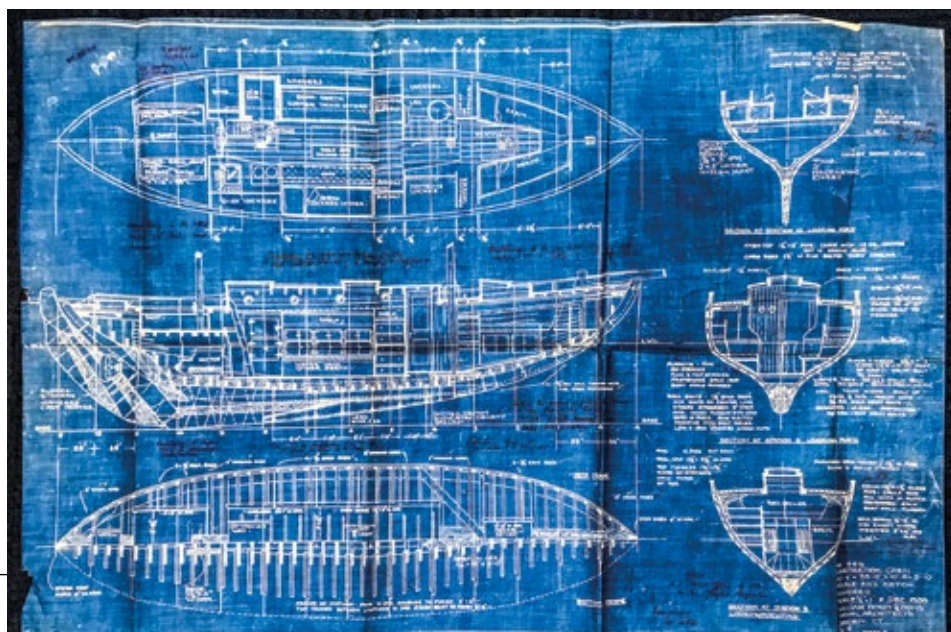
### Uno sviluppo inarrestabile

L'Ottocento fu molto rilevante per la navigazione dal punto di vista dell'innovazione tecnica. Nella seconda decade, infatti, comparvero le prime navi a vapore: il piroscampo britannico Woodford, costruito a Dumbarton, e l'americano Savannah, il primo bastimento che attraversò l'Atlantico con l'ausilio di queste nuove macchine. Il Sirius, del 1837, fu invece la prima unità con lo scafo di ferro a essere classificato dal Lloyd's Register: esso compare sui registri del 1838 della Società. Poco dopo s'iniziò anche a fare uso dell'elica immersa per la propulsione, al posto delle grandi ruote laterali, ma queste non scomparvero per molti decenni a venire. Nel 1853 un costruttore di Leith, Thomas Menzies, suggerì al comitato generale l'uso di un simbo-



lo per le classificazioni: la croce di Malta. Essa stava a indicare che una nave era stata costruita sotto un'indagine speciale. Il simbolo è da allora sinonimo di eccellenza in qualsiasi parte del mondo. Nel 1868 furono istituiti i primi uffici del Lloyd's Register permanenti al di fuori del Regno Unito, in Olanda e in Bel-

gio, cui seguì la nomina di altri tecnici nell'impero austro-ungarico, in Italia, in Francia, nel Reich tedesco, in Danimarca, Norvegia, Australia e Cina. Nella penultima decade del secolo, circa la metà del commercio marittimo mondiale era operato da navi classificate dal Lloyd's Register. L'Ottocento fu il secolo nel quale ebbe rapida diffusione (si fa per dire, trattandosi pur sempre di un passatempo elitario) anche lo yachting. Siccome a tutti i regatanti del Regno Unito piaceva vincere, nacquero imbarcazioni sempre più estreme, leggere e competitive, il che andava a detrimento della sicurezza in mare. Dopo numerosi incidenti mortali sui campi di regata (celeberrimo quello che vide coinvolti i cutter Satanita e Valkyrie II nel 1894), Ben Nicholson, il padre del più noto Charles, propose l'introduzione di standard e di regole destinati a sfociare qualche tempo dopo, nel 1907, nell'adozione del Regolamento internazionale per la misura e la stazza degli yacht e nelle classi metriche. Esso riguardava anche le strutture dello scafo che doveva essere classificato dal Lloyd's Register, dal Bureau Veritas di Anversa o dal Germanischer Lloyd di Amburgo, società tedesca





di classificazione che non ha mai avuto nulla in comune con l'omologa britannica, se non il nome. Nel frattempo, dal 1878, il Lloyd's Register iniziò a pubblicare quei registri di colore verde sui quali erano riportati tutti i dati più importanti degli yacht in armamento e le regole per la classificazione dei medesimi in vigore a quel tempo. Questi registri furono un discreto successo editoriale, tant'è che nel Regno Unito furono pubblicati per oltre un secolo, fino al 1980. Essi venivano acquistati non solo dagli addetti ai lavori (architetti navali, cantieri, broker e assicuratori) e dai proprietari degli yacht classificati secondo i più rigorosi criteri, ma anche dai proprietari di altre barche (non classificate ma menzionate nei registri) i quali potevano così vedere il proprio nome stampato accanto a quello di notabili come Sir Thomas Lipton, Lord Dunraven, il Duca di Cumberland e altri pari del regno, pur non essendo loro in possesso né di titoli onorifici né, men che meno, nobiliari. Nell'elitario e classista Regno Unito ciò significava molto in termini di status e di visibilità. Dal 1903 si ebbe anche l'edizione americana dei registri degli yacht, che furono dotati di copertina blu e che terminarono la pub-

blicazione nel 1979. La società Lloyd's Register divenne così importante sul finire dell'Ottocento che fu necessario dotarsi di nuovi locali e uffici a Londra. La terra fu acquisita alla fine di Fenchurch Street, sempre nella City, da tale James Dixon, membro del comitato generale e futuro presidente (1907-09). L'architetto Thomas Colcutt fu incaricato di progettare la nuova sede in stile rinascimentale italiano. Questa divenne operativa nel dicembre 1901, meno di un anno dopo la morte della regina Vittoria, la massima artefice della grandezza imperiale britannica. Grazie alla professionalità dei tecnici impiegati e alla vasta esperienza nel periziare la qualità dei materiali, il Lloyd's Register fu incaricato durante la Grande Guerra d'ispezionare l'acciaio da impiegare per scopi non marini dall'alleato francese. Negli anni '20 e '30, poi, fu richiesto alla Società di certificare sia la costruzione di aeroplani

(militari e civili) sia quella di serbatoi di stoccaggio per il petrolio destinati in Medio Oriente e in altre regioni. Ebbe così inizio la diversificazione delle attività industriali del Lloyd's Register.

### Tempi grami e rinascita

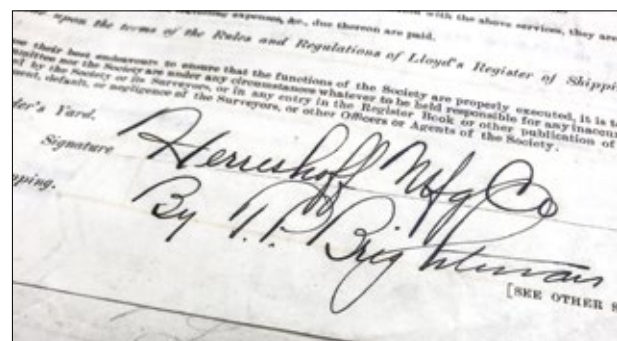
La grave crisi seguita al crollo della borsa di New York, nel 1929, fu un duro colpo per la Società, la quale dovette adeguarsi a una recessione globale che non risparmiò né i commerci via mare né le costruzioni navali. Lo scoppio della seconda guerra mondiale, poi, provocò dapprima il trasferimento del quartier generale a ovest della capitale (Wokingham), più al riparo dai bombardamenti, quindi la sostituzione di una parte del personale maschile con donne, giacché molti dipendenti furono arruolati o chiamati a collaborare con le forze armate come consulenti. In particolare essi dettero un contributo tecnico agli sbarchi anfibi e alle operazioni di rimozione dei relitti dai porti. Quanto al personale operante nei Paesi occupati dai tedeschi, esso visse tempi ancora più difficili. I tecnici dislocati nel Terzo Reich allo scoppio della guerra furono rimpatriati, mentre in altri Paesi essi cercarono di portare avanti la loro attività come meglio poterono, appellandosi all'indipendenza del Lloyd's Register rispetto al governo di Sua Maestà.

Il periodo successivo al 1945 fu favore-

*In alto, una targa posta in occasione della riapertura della sede di Fenchurch Street dopo il restauro del 1972.*

*Nella pagina accanto, in alto, un monumentotarga commemorativo realizzato in ricordo dei dipendenti del Lloyd's Register caduti nella guerra 1914-18.*

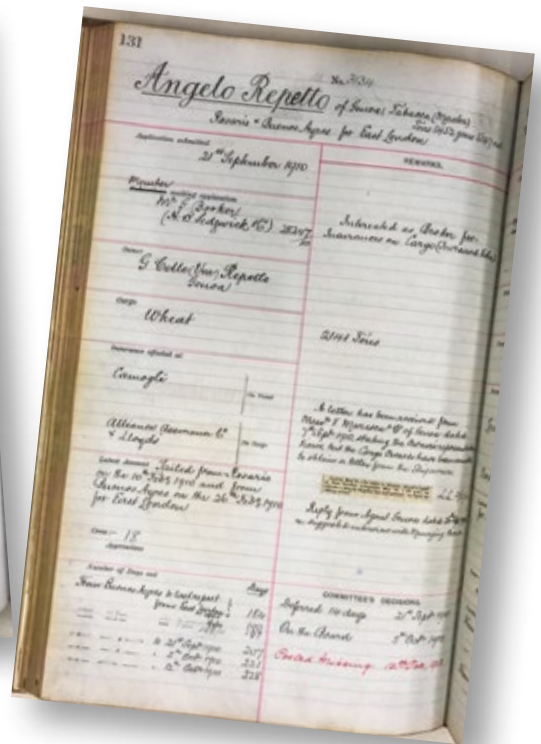
*In basso, cianografia del piano costruttivo di un ketch del 1939 firmato William Atkin & Sons.*



vole alla Società grazie ai progetti di rilancio delle costruzioni navali e dei commerci. Se prima del 1939 la maggior parte delle navi classificate dal Lloyd's Register era costituita da navi passeggeri, da cisterne e da cargo generici, nel periodo postbellico comparvero nuove tipologie come le Ro-Ro, le gasiere, le navi portacontainer e, un po' più tardi, persino giganti a propulsione nucleare. Aumentò a dismisura anche la dimensione delle navi, il che andava di pari passo con una crescente necessità di perizie e di consulenze, servizi che erano sempre stati il "core business" del Lloyd's Register. La diversificazione delle attività, nel frattempo, proseguì. Se la costruzione, la classificazione e la manutenzione delle navi per tutta la durata della vita lavorativa erano state la ragione principale che aveva portato alla fondazione della Società, nella seconda metà del ventesimo secolo si è assistito a un progressivo impegno nei settori dell'ingegneria strutturale in genere, della metallurgia, dell'energia, dell'offshore e della refrigerazione.

Dal 2012 il Lloyd's Register ha cambiato ragione sociale e status giuridico. Si chiama ora Lloyd's Register Group Limited, una società per azioni le cui quote sono di proprietà della Lloyd's Register Foundation, una charity che si sostiene soprattutto grazie alla qualità delle consulenze e dei servizi offerti dal Lloyd's Register ai propri clienti. Grazie a questi introiti, la fondazione può finanziare la formazione del personale della Società, la ricerca tecnologica in campo ingegneristico e in tema di sicurezza, generando così nuovo reddito.

Il Lloyd's Register Group vanta circa settemila dipendenti in giro per il mondo e uffici e personale stabile in ben 78 Paesi. La sede storica di Fenchurch Street è stata notevolmente ampliata nel 2000, anno in cui fu inaugurato dalla regina Elisabetta II un adiacente complesso in vetro, acciaio e cemento; ciononostante gli ispettori navali e lo staff tecnico sono stati trasferiti a Southampton, in un centro di sviluppo tecnologico cui fa da contraltare un omologo polo situato a Singapore. A Southampton sono conservati i documenti e piani costruttivi



Due pagine tratte dai Lloyd's Missing Vessel Book relative a unità mercantili italiane perdute.

vi delle navi commerciali in armamento classificate dal Lloyd's Register, così come i piani delle piattaforme petrolifere e di altri siti produttivi certificati dalla Società. Ogni volta che questi fanno registrare un incidente o necessitano manutenzione, sia essa ordinaria o straordinaria, i piani vengono richiesti e consultati prima ancora che un ispettore si rechi in loco. Questi documenti restano di

proprietà della società armatrice finché la nave è in armamento e non possono essere consultati da nessun altro. Diverso è il caso dei piani e dei documenti delle navi e delle imbarcazioni storiche classificate dalla Società: la digitalizzazione dei documenti sopravvissuti è già all'ordine del giorno e con un po' di pazienza, un giorno forse non troppo lontano, potremo goderne tutti.

