

ArteNavale



MOTORYACHTING
and SAILING

Mostrare
Arte Navale

Yacht
Galleria

Yacht
Night View

Yacht
Artwork

Yacht
Trends



O R I A N D A

Il fascino della storia

The fascination of history

Misteriosa, vissuta, ma perennemente giovane questa barca ha tutta la verve degli anni '30 e tutta la sfrontatezza dei '90. Ma se nel passato la nobiltà, il presente la vede ansiosa di nuove straordinarie sfide oceaniche

di/by Francesco Businaro, Alberto Marulli
foto/photos by Francesco Rastrelli

Ogni imbarcazione, oltre a un'anima, ha una storia che ne determina il fascino. *Orianda* non fa eccezione. La sua storia, potrebbe tranquillamente essere la trama di un romanzo e si dipana attraverso attribuzioni regali, requisizioni belliche, navigazioni come nave scuola, armatori-stelle del rock e incendi fortunatamente spenti.

La seduzione che esercita un'imbarcazione come *Orianda*, è quella provata di fronte ad un oggetto misterioso che nasconde un passato affascinante e segreto. Uno yacht dalle linee sinuose, ma dall'ossatura possente, fatto per gareggiare, ma pensato per offrire ogni comfort deve certamente vantare augusti natali. Ecco allora che, in attesa del restauro che lo ha riportato al meritato splendore, uno dei nuovi proprietari comincia le sue ricerche. Le prime notizie raccolte lo dava-

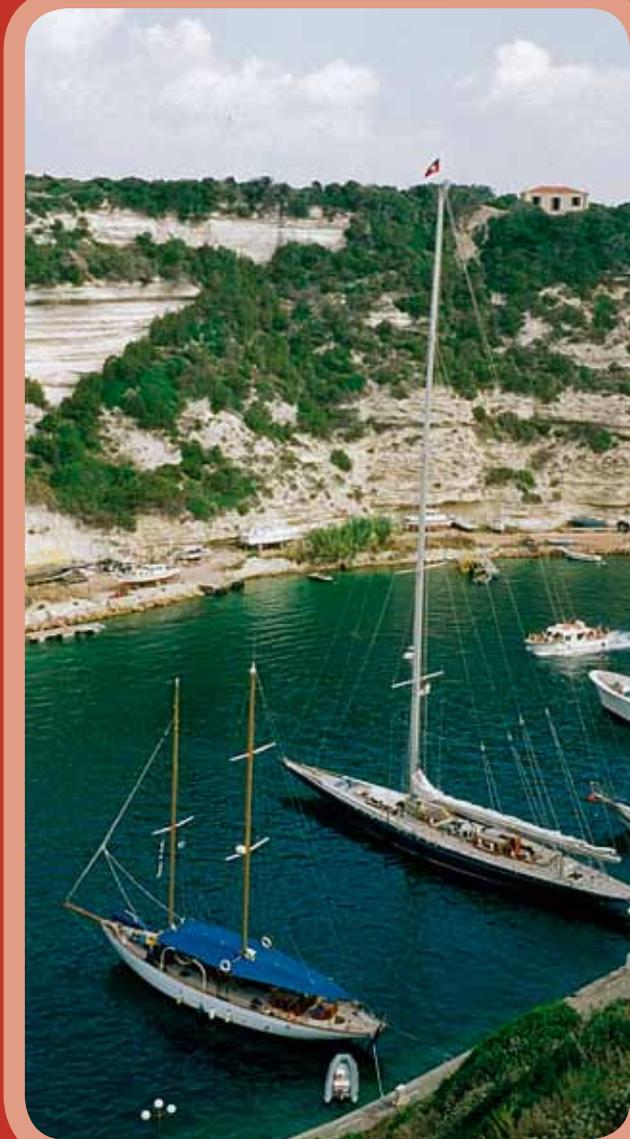
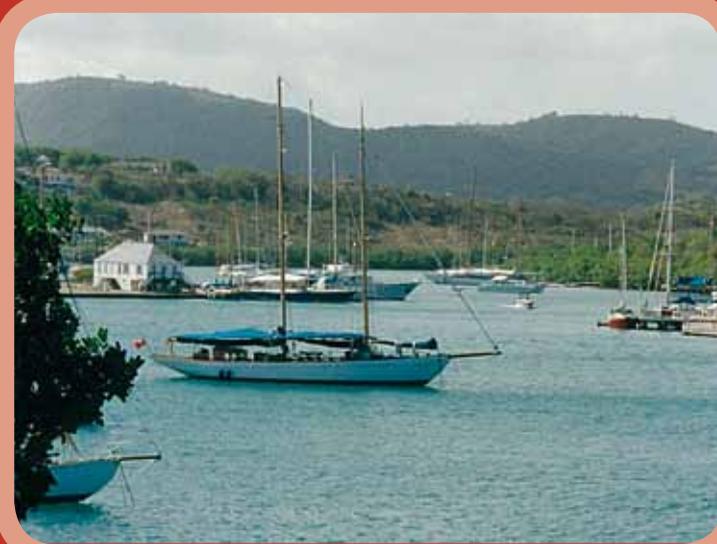
Every boat, as well as a soul, has a story that has made her fascinating. *Orianda* is no exception. Her story, which could be the subject of a novel, unfolds through royal awards, wartime requisitions, voyages as a school ship, her different owners-rock stars and fires, which fortunately were put out.

The power of seduction of a boat like *Orianda* lies in what you feel before a mysterious object that conceals a fascinating and secret past. A yacht with sinuous lines but with a strong framework, made to race, but conceived to offer every comfort, must certainly be of noble birth. One of its new owners, waiting for it to be restored and returned to its well-deserved splendor, started investigating her. According to the first information he collected, she had belonged to the King of Denmark, H.R.H. Christian X, who is believed to have



no come appartenuto al re di Danimarca S.A.R. Christian X, che lo avrebbe commissionato quale imbarcazione di piacere nel 1937; altre fonti indicavano la committenza di un presunto Duca di Oresund della cui esistenza non vi era però alcuna certezza. Esistono tuttavia fonti estremamente precise da consultare e, se il Royal Yacht Registry, che raccoglie i nomi di tutte le imbarcazioni possedute o in uso dalle famiglie Reali o dagli Stati sovrani non dava alcuna indicazione in tal senso, il Registro dei Lloyds di Londra riportava invece notizie di una goletta con le stesse

commissioned her as a pleasure boat in 1937; other sources mentioned she had been commissioned by an alleged Duke of Oresund, but of whose existence there was no real certainty. However, very detailed sources to consult exist and, if the Royal Yacht Registry, which collects the names of all the boats owned or used by royal families or sovereign states, made no mention of the boat, the Lloyds of London Register included the name of a schooner with the same characteristics. In 1939, the owner and skipper of the schooner Ragna IV was a



Qui sopra: Orianda ormeggiata nel fiordo di Bonifacio accanto a Endeavour il J Class del 1934 costruito per la sfida della Coppa America. **Nelle foto a lato:** la goletta ai Caraibi dove ha trascorso gran parte della sua vita nautica. **In basso a sinistra:** Orianda compare in una pubblicità del Johnny Walker Black Label.

Above: Orianda moored in the fjord of Bonifacio next to Endeavour, the 1934 J Class built for the challenge of the America's Cup. **In the photos alongside:** The schooner in the Caribbean where she spent a large part of her seafaring life. **Below left:** Orianda features in an advert for Johnny Walker Black Label.



caratteristiche. Nel 1939 proprietario e skipper dello schooner *Ragna IV* era un certo signor Ole Sundø. Se poi, al di là dell'indubbia assonanza nel nome con il fantomatico Duca di Oresund, il signor Ole fosse anche nobile non ci è dato sapere. Fatto ancora più interessante, il Registro riporta anche il nome del progettista che lo aveva disegnato nel 1937 come imbarcazione cruiser racer: Oscar W. Dahlström. Lo schooner in questione era stato costruito nel cantiere danese di Carl Andersen in Faaborg nel 1938 e le specifiche riportate ricalcavano esattamente quelle dell'attuale *Orianda*. Una fotografia d'epoca lo ritrae in navigazione e ne descrive le carat-

teristiche: lunghezza f.t. 25,90 m, linea d'acqua 16,80 m, baglio massimo 5,05 m, carena di 3,2 m con una superficie velica di 256 metri quadrati.

Ma questo era solo l'inizio della storia. Basandosi sui documenti che sono riusciti a raccogliere, i nuovi armatori contattano i successivi proprietari o i loro discendenti. Dal Barone John Raben-Levatzau vengono a sapere che *Ragna IV* venne acquistato dal padre, Otto, nel 1944 quando fu rinvenuto lungo la costa Danese. Aveva subito lo stesso destino di quasi tutte le imbarcazioni da diporto dell'epoca: disalberato e disarmato dai nazisti per evitare la possibilità di essere usato dalla popola-

In una rara immagine la goletta, allora battezzata *Sabina*, all'ancora lungo le coste danesi nei primi anni '50. **Nelle pagine precedenti:** lo schooner in navigazione di fronte a Castel dell'Ovo a Napoli. Nel porticciolo retrostante hanno sede il Reale Yacht Club Canottieri Savoia e il Circolo del Remo e della Vela Italia.

In a rare photo, the schooner, then called Sabina, at anchor along the Danish coast in the early 1950s. On the previous pages: The schooner sailing in front of Castel dell'Ovo in Naples. The Royal Yacht Club Canottieri Savoia and the Circolo del Remo e della Vela Italia are based in the small harbor in the background.

certain Mr. Ole Sundø. However, beyond the unquestionable similarity in the name with the mysterious Duke of Oresund, we are not told whether Mr. Ole were also a nobleman. Even more interesting, the Register also has the name of the person who designed her in 1937 as a cruiser racer: Oscar W. Dahlström. The schooner in question had been built in the Danish shipyard of Carl Andersen in Faaborg in 1938 and the specifications are exactly those of the present-day Orianda. A photo from the period shows her sailing and describes her characteristics: LOA 84 ft, waterline 55 ft., maximum beam 16 ft, hull 10 ft. 6 in. with a sail surface of 306 square yards.

Nel 1987 a Tortola un incendio si sviluppò distruggendo lo specchio di poppa di *Orianda* e fu domato grazie all'aiuto di quanti in quel momento si trovavano in porto. Il proprietario di allora lo fece restaurare direttamente sul posto in 5 mesi facendo arrivare maestranze fin dalla Nuova Zelanda.

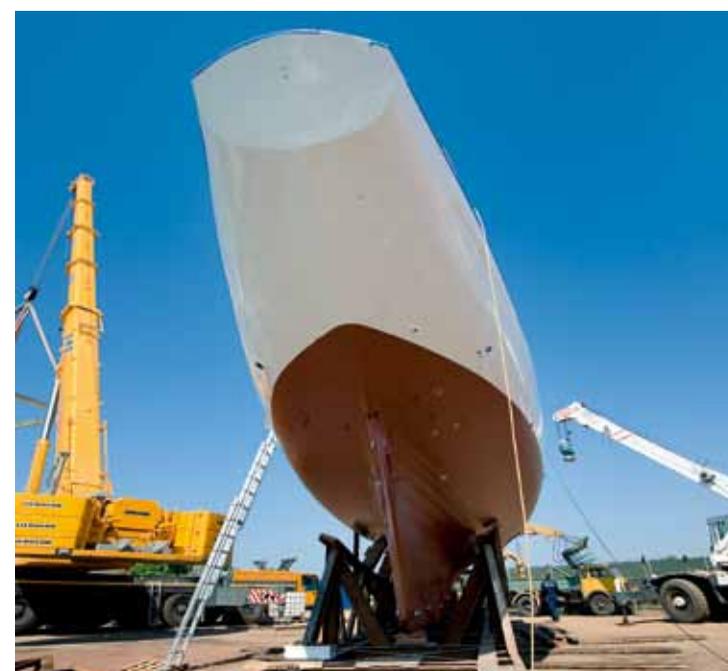
In 1987 a fire broke out from the backboard of Orianda in Tortola and it was extinguished thanks to the help of all those who were in the harbor at the time. The then owner had her restored directly on the spot in 5 months, bringing over labor from as far away as New Zealand.





Orianda nel 2008 è a Fiumicino, alla Tecnomar, dove subisce un approfondito restauro con la supervisione di Enrico Zaccagni. Ne esce una barca riportata alle sue linee originali, dotata di tutti i comfort e pronta sia per le regate che per il charter (www.sp-yachts.com).

In 2008, Orianda was at Fiumicino, clo Tecnomar, where she underwent major restoration under the supervision of Enrico Zaccagni. The result was a boat restored to her original lines, with all comforts and ready both for regattas and for chartering (www.sp-yachts.com).





Negli anni '50 *Sabina* (inizialmente *Ragna IV* e solo nel 1981 ribattezzata con l'attuale nome di *Orianda*) è ormeggiata lungo una banchina di Stoccolma. Lo schooner sopravvisse alla Seconda Guerra Mondiale quando i nazisti lo disalberarono per impedire la fuga della popolazione via mare e fu riarmato nel porto di Svendborg.

In the 1950s, Sabina (built in 1937 and christened Ragna IV) is moored at a wharf in Stockholm. The schooner survived World War II when the Nazis dismantled her to prevent the population from fleeing by sea and she was fitted out again in the harbor of Svendborg.

ORIANDA IN CIFRE

Lunghezza FT	26,00 m
Lunghezza ponte	22,50 m
Baglio max	5,00 m
Pescaggio	3,20 m
Stazza	46 t
Velocità max a motore	11 nodi
Velocità di crociera a motore	9 nodi
Consumo medio	40 l/ora
Desalinizzatore	40 l/ora
Motore Cummins BTA	305 Hp
Primo generatore	Onan 7 Kw
Secondo generatore Fisherpanda	3,5 Kw
4 cabine dotate di aria condizionata	

elettricità a 220 volts per 8 ospiti;
3 persone di equipaggio;
TV a schermo piatto; impianto Hi-Fi
Ipod friendly; connessione internet Wi Fi.

ORIANDA IN FIGURES

LOA	85 ft
Length of deck	75 ft
Max beam	16 ft
Draft	11 ft
Tonnage	46 t
Max. engine speed	11 knots

*Cruising speed with engine 9 knots
Average consumption 40 l/hour
Desalinator 40 l/hour
Engine Cummins BTA 305 Hp
First generator Onan 7 Kw
Second generator Fisherpanda 3.5 Kw
4 cabins with air conditioning
220V electricity for 8 guests;
3 members of crew; flat-screen TV;
iPod-friendly Hi-Fi system;
Wi Fi Internet connection.*



zione per fuggire. Riattrezzato nel piccolo porto di Svendborg, non lontano da dove era stato costruito, *Ragna IV* venne dotato di una nuova alberatura ricavata dagli alberi secolari della residenza danese dei Raben-Levtzau, il castello di Aalohm. Fino al 1951 continuò ad essere iscritto al Registro navale di Copenhagen prima di essere portato nei mari di Svezia dove venne immatricolato nel Registro Reale Svedese cambiando nome in *Sabina*. Vi resterà fino al 1957 quando salperà per il sud della Francia per iniziare un'attività di charter. Pochi anni dopo, nel 1960, cambierà nuovamente proprietario, acquistato dall'allora console generale greco in

Svezia, Stergios C. Souyouldjoglen. Tra gli anni '60 e gli anni '80 le tracce però si fanno fumose e *Orianda* sembra scomparire. Le uniche notizie faticosamente raccolte lo davano, negli anni '70, appartenente ad uno Yachting Club tedesco dove veniva verosimilmente impiegato come nave scuola.

Una immagine recente di *Orianda* in navigazione. Lo schooner è oggi rinnovato nell'impiantistica, ha apparato motore e idraulico nuovi ed è stata armata in modo che bastino tre persone d'equipaggio.

A recent photo of Orianda sailing. Today the schooner's installations have been renovated, she has a new engine and new plumbing and she has been fitted out in such a way as to require a crew of only three.

But this was only the beginning of the story. Based on the documents they were able to collect, the new owners contacted the next ones or their descendants. From Baron John Raben-Levtzau, they learnt that Ragna IV was bought by his father, Otto, in 1944 when she was found on the Danish coast. She had suffered the same fate as almost all

the pleasure boats of the period: dismasted and laid up by the Nazis to avoid it being used by the population to flee. Refitted out in the small harbor of Svendborg, not far from where she had been built, Ragna IV was given new masts and yards obtained from the centuries-old trees of the Danish residence of the Raben-Levtzau family, the castle of Aalohm. Until 1951, she continued to be registered in the Copenhagen Ship Register before being taken to the Swedish seas where she was registered in the Royal Swedish Register becoming Sabina. She was to stay there until 1957 when she sailed for the south of France to start being chartered. A few years later, in 1960, she was





Riappare nel 1981 ad Antigua: ha cambiato per l'ultima volta nome e i suoi alberi sono ora in acciaio e costruiti con tale cura da suscitare ancora oggi ammirazione. Il proprietario è un anziano francese di Marsiglia che lo cede a Neil Peart, il batterista del popolare gruppo rock canadese dei Rush. Nella sua biografia *Roadshow*, Peart cita più volte *Orianda* e le lunghe navigazioni compiute nelle acque delle Virgin Islands. Proprio durante una di queste sembra abbia avuto l'ispirazione per comporre i testi di uno dei pezzi più famosi della band: *The analog kid* (un'intrigante ricordo del complesso rock dei Rush e di quella canzone in particolare fa oggi bella mostra di sé a bordo). Successivo proprietario è Peter Phillips,

Nella pagina a lato: il ponte di coperta visto dalle crocette dell'albero di trinchetto. **Qui sopra:** un incontro memorabile. Nelle acque dell'isola di Capri Orianda incrocia davanti a *Royal Clipper*, il recente veliero 5 alberi della Star Clipper, copia perfetta del *Preussen* del 1902.

On the facing page: *The main deck seen from crosstrees of the foremast. Above:* A memorable encounter. In the waters of Capri, Orianda sails by *Royal Clipper*, the recent *Star Clipper* 5-mast tall ship, a perfect replica of the 1902 *Preussen*.

che acquista lo schooner nel 1987 e rischia di perderlo proprio il giorno dopo l'acquisto. Nello specchio di poppa dello yacht divampa un incendio e solo l'intervento di tutti i presenti nel porto di West End a Tortola gli consentono di salvarlo. Phillips organizza allora un piccolo cantiere di fianco al molo d'ormeggio chiamando maestranze dalla Nuova Zelanda e mastri d'ascia dall'Australia e dall'In-

again to change hands, being purchased by the then Greek Consul-General in Sweden, Stergios C. Souyouldjoglen. From the 1960s to the 1980s however, her races become hazy and Orianda seems to disappear. According to the only information collected with great difficulty, she belonged, in the 1970s to a German Yachting Club where she was apparently used as a school ship. She turned up again in Antigua in 1981:

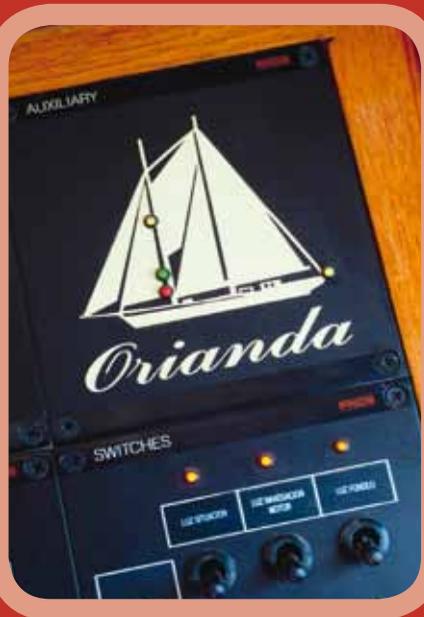
For the last time she had changed name and her masts are now made from steel and built with such care as to still arouse admiration. The owner is an elderly Frenchman from Marseille who sells it to Neil Peart, the drummer in the popular Canadian rock group, the Rush. In his biography, Roadshow, Peart mentions Orianda several times, and the long voyages made in the waters of the Virgin Islands. It was during one of these that he seems to have had the inspiration to compose the lyrics of one of the band's most famous songs: The analog kid (an intriguing souvenir of the Rush and of that song in particular make a fine show today on board).

The next owner was Peter Phillips, who bought her in 1987 and risked losing her



Sopra: lo skipper di *Orianda*: Simone Pandolfi. **A sinistra:** la testa del boma con riportata la data del varo. Gli ottoni di bordo sono stati realizzati ex novo dalla Barthel. **Sotto:** particolare degli strumenti. **A destra:** il timone illuminato dalla luna piena.

Above: The captain. **On the left:** The boom cap showing the launch date. The brasses on board were wholly produced by Barthel. **Below:** A detail of the instruments. **On the right:** The helm in the moonlight.

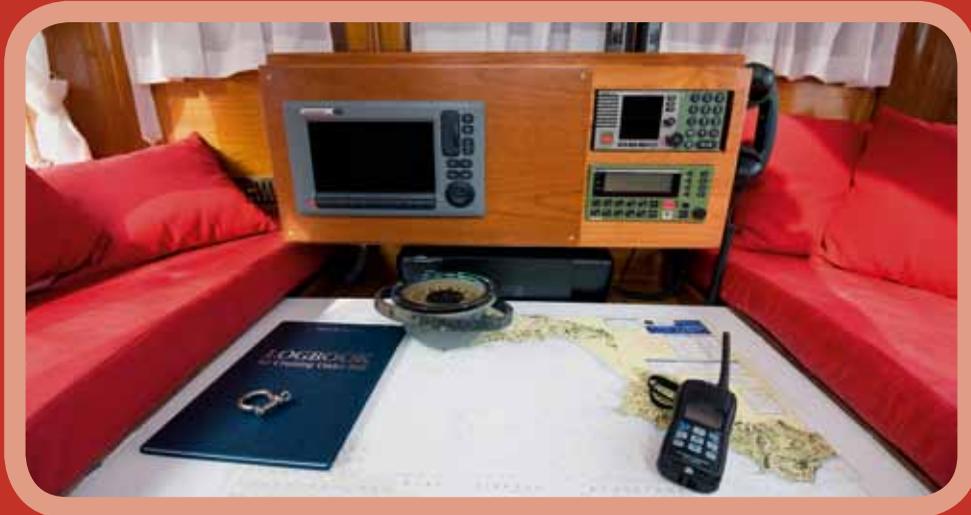




Qui a sinistra:
lo spazioso
ponte con il
tavolo dove
possono trovare
comodamente
posto 10
persone. Sotto,
da sinistra:
particolare di
un bozzello, la
lampada sotto il
boma, la poppa.

On the left:
The spacious
deck with the
table, which can
seat 10 people
comfortably.
*Below, from the
left: Detail of a
block, the lamp
under the boom,
the stern.*







Nella pagina a sinistra, in alto: la dinette. **Sotto, a sinistra,** la originalissima "pilot house" posta tra gli alberi di trinchetto e maestra, dove il comandante può, in tutta comodità, controllare la navigazione senza disturbare gli ospiti. **A destra,** una cabina con due letti. **Qui a lato, in alto,** il corridoio, e **sotto,** uno dei divani del salone centrale.

On the page on the left, top: The dinette. **Below, on the left,** The very original "pilot house" located between the foremasts and the mainmast, where the captain, in complete comfort, can control sailing without disturbing guests. **On the right,** a cabin with twin beds. **Alongside, top,** the corridor and **below,** one of the couches in the main lounge.

ghilterra. Con una sottoscrizione e con l'affetto di tutti gli isolani riesce a restaurarlo e cinque mesi dopo *Orianda* torna a solcare i mari e l'oceano partecipando a numerose regate di vele storiche tra cui la Nioulargue di Saint-Tropez. Chi, nel corso dei suoi viaggi, avrà la fortuna di sostare nel porto delle Azzorre e vorrà sciacquarsi il salso dalla gola bevendo un boccale di birra in compagnia dei marinai locali potrà ritrovarsi in un bar il cui bancone è ornato da un boma. È il boma della trinchetta di *Orianda*, perso al gioco dallo skipper durante la traversata che lo riportava in Europa. È solo uno degli innumerevoli aneddoti attorno alla straordinaria storia di questo schooner.



the very day after the purchase. A fire broke out in the transom of the yacht and she was saved only thanks to the action of all the people in the harbor of West End in Tortola. Phillips then organized a small yard next to the mooring pier, bringing workers from New Zealand and shipwrights from Australia and England. With a subscription and with the affection of all the islanders, he was able to restore her and five months later Orianda was once again plying the oceans, taking part in many regattas of historic yachts including the Nioulargue of Saint-Tropez. People who, during their travels, are lucky enough to moor in the harbor of the Azores and want to



Nel 1991 passa ancora di mano. Il nuovo proprietario se lo godrà con la famiglia per quasi vent'anni apportando diverse migliorie allo scafo e partecipando orgogliosamente alla regata di vele storiche di Valencia. Nel 2008 se ne innamora uno degli attuali proprietari, alla ricerca di uno yacht in grado di traversare l'Atlantico se non addirittura circumnavigare il globo. È giovane, e ha ereditato dal padre la passione per il mare e per le belle barche. Nel 1995 aveva acquistato *Delfino*, un ketch Marconi del 1939, e dopo sei anni di faticoso lavoro, grazie anche all'intervento di Enrico Zaccagni, un uomo che ha dedicato la propria vita al restauro di barche storiche, lo aveva riportato allo splen-

dore originario. Dopo averla acquistata porta *Orianda* nel cantiere laziale della Tecnomar per un accurato restauro che le donerà una nuova giovinezza. Lo stesso Zaccagni è incaricato di seguire i lavori. Viene aggiornata tutta l'impiantistica, l'apparato motore e quello idraulico, col risultato che ora sono sufficienti solo tre

quench their thirst with a tankard of beer in the company of local sailors might end up in a bar decorated with a boom. It is the boom of the Orianda's foresail which the skipper lost gambling on the crossing bringing the boat back to Europe. This is only one of the countless anecdotes that pepper the extraordinary history of this schooner.

In 1991, she changed hands yet again. The





In queste pagine da sinistra: il disimpegno tra la zona di prua e la dinette, tre delle 4 cabine: due doppie a poppa con bagno indipendente e due con letti a castello a prora del salone. Qui a lato: il disco d'oro vinto dal gruppo canadese dei Rush con la canzone *The analog kid*. Il batterista Neil Peart fu armatore di *Orianda* fino al 1987.

On these pages from the left: The corridor between the bow area and the dinette, three of the four cabins: Two doubles astern with independent bathrooms and two with bunk beds forward of the lounge. Alongside: The gold record won by the Canadian group The Rush with their hit *The analog kid*. The drummer Neil Peart owned *Orianda* until 1987.

new owner was to enjoy her with his family for almost twenty years, making several improvements to the hull and proudly taking part in the regatta of historical yachts in Valencia. In 2008, one of her current owners fell in love with her when he was looking for a yacht that could cross the Atlantic and even sail around the world. He is a young man who has inherited from his father the passion

for the sea and fine boats. In 1995, he had bought *Delfino*, a 1939 Marconi ketch and, after six years of painstaking work, thanks also to the work of Enrico Zaccagni, a man who has dedicated his life to restoring historical boats, he had brought her back to her original splendor. After buying her, he took *Orianda* to the Tecnomar yard in the Lazio region for a thorough restoration, which was

NATA A NUOVA VITA

Non vi sono imbarcazioni in grado di offrire, a parità di dimensioni, quattro comode cabine tutte dotate di aria condizionata e tre bagni. L'accurato restauro operato dalla Tecnomar, con la costruzione di un modello tridimensionale dell'intero scafo, ha permesso una razionalizzazione degli spazi interni con l'allestimento a poppavia di due comode cabine armatoriali con letti queen size e bagno indipendente e di altre due cabine a prora del salone con letti a castello, tutte rigorosamente in mogano e in linea con lo stile dello yacht. L'ampio salone offre ancor oggi, con i suoi rivestimenti in mogano e noce e con la tappezzeria a righe verticali, il fascino e l'eleganza voluta dal suo progettista nel 1937. Tutti i lavori di restauro sono dunque stati pensati per offrire il massimo comfort agli ospiti ottemperando alle richieste del Maritime Coastal Agency senza per questo stravolgere o anche solo modificare lo stile e il sapore di una barca d'epoca. Un'alchimia difficile, ma pienamente riuscita, fa di *Orianda* una delle poche imbarcazioni storiche con licenza MCA; una barca moderna per ricettività, manovrabilità e sicurezza, ma antica per fascino, eleganza e seduzione.

BORN TO A NEW LIFE

There are no boats, with the same dimensions, that can offer four comfortable cabins all with air conditioning and three bathrooms. The meticulous restoration by Tecnomar, building a 3-D model of the whole hull, enabled them to rationalize the interior areas, fitting out astern two spacious owners' cabins with queen size beds and an independent bathroom and two other cabins before the lounge with mahogany bunk beds and in line with the style of the yacht.

The large lounge still offers today, with its mahogany and walnut paneling and vertically striped upholstery, the appeal and elegance that its designer had in mind in 1937. All the restoration work was conceived to offer the greatest comfort possible to guests complying with the requirements of the Maritime Coastal Agency but without distorting or even only modifying the style and flavor of a period yacht. This difficult but wholly successful alchemy makes *Orianda* one of the few historical boats with an MCA license; it is modern in its accommodation, maneuverability and safety but age-old in its appeal, elegance and seduction.



persone di equipaggio per offrire agli ospiti il sogno di una navigazione d'antan. "Una barca straordinaria", dice uno degli armatori, "con una struttura particolarissima, dotata di un'ossatura che la rende solidissima, ma che non la rallenta affatto.

Una barca comoda e asciutta in grado di affrontare qualsiasi mare". Inutile domandare loro il perché della scelta di armare un'imbarcazione storica, la risposta è nell'orgoglio provato nel vederla prendere il mare e nell'emozione trasmessa dai precedenti proprietari, prima fra tutte il pianto commosso di Peter Phillips quando l'ha visitata dopo il restauro. La scelta dello skipper,

I faraglioni di Capri fanno da degno fondale a *Orianda* con tutte le vele a riva (256 m²).

The sea stacks of Capri form a fitting backdrop for Orianda with all her sails unfurled.

Simone Pandolfi, che ha posto come unica condizione quella di far navigare *Orianda* quanto più possibile, ha trovato concordi tutti i soci che hanno deciso di coinvolgerlo sin da subito nelle operazioni di restauro e nella scelta dell'equipaggio. *Orianda* è ora pronta a sfilare e battersi nelle prossime regate per vele storiche a Cannes e Saint-Tropez, ma soprattutto a incantare coloro che vorranno entrare a far parte, seppure per una breve vacanza, della sua straordinaria storia.

to give her a second youth. Zaccagni himself was appointed to follow the work. All the installations, the engine and the hydraulic system are updated, with the result that now a crew of only three members is sufficient to offer guests the dream of sailing as in olden days. "An extraordinary boat," says one of the owners, "with a very particular structure and a framework that makes her very solid, but which does not slow her down at all. A comfortable and streamlined boat that can take on any sea." There is no point in asking them why they chose to fit out a

historical boat, the answer is in their pride when they see her set out to sea and the emotion passed on by the previous owners, most of all Peter Phillips' moving tears when he visited her after restoration. All the partners agreed on the choice of the skipper, Simone Pandolfi, whose only condition was to have Orianda sail as much as possible, and they decided to involve him from the very start in the operations of restoration and selecting the crew. Orianda is ready now to parade and fight in the imminent regattas for historical boats in Cannes and Saint-Tropez, but above all to enchant everyone who wants to belong, even for the length of a short holiday, to her extraordinary story.

info: www.sp-yachts.com

