



Viaggiare da re

In copertina, *on the cover*:

"The Royal Yacht Savoia"

Dipinto ad olio su tela del pittore Stephen J. Card, 1997 riprodotto per gentile concessione dell'autore.

Oil on canvas, by Stephen J. Card, 1997 reproduced by kind permission of the artist.



R.N. SAVOIA

Storia della Nave Reale
History of the Italian Royal Yacht

1923 - 1944



La Nave Reale Savoia nel bacino di San Marco in occasione di una visita dei sovrani a Venezia negli anni trenta.
The Royal Yacht Savoia in Venice on the occasion of a Royal Visit to the town in the 'thirties.

Francesco Scotto
Viaggiare da Re

All'inizio degli anni venti i Savoia, che allora regnavano in Italia, decisero di rinnovare il panfilo reale, non solo per far fronte alle crescenti necessità diplomatiche del Regno, ma anche perché il precedente panfilo, il *Trinacria*, aveva fatto il suo tempo.

Questo nuovo panfilo, anzi "Nave Reale", denominato *Savoia*, avrebbe dovuto ospitare e intrattenere in navigazione lungo le coste italiane gli illustri rappresentanti delle Case Reali europee o qualche capo di governo, in visita di dovere o di piacere in Italia.

Nella prima metà del secolo gli incontri fra Re o Capi di Stato furono una prassi costante della diplomazia europea che si basava, come nel passato ottocento, su rapporti personali, colloqui privati, alleanze, intrighi e matrimoni, decisi in ambiti molto riservati.

Tuttavia nel caso del *Savoia*, non sappiamo se Vittorio Emanuele III sia stato favorevole alla decisione di costruirlo o l'abbia subita, oppure solo avallata.

Infatti sia Vittorio Emanuele III che la Regina Elena non brillavano allora né per pubbliche relazioni, né per abitudini sportive o marittimo-mondane, anche se in gioventù Vittorio Emanuele si era dedicato con grande passione alla vela e alla navigazione d'altura con la barca *Gajola* e con lo yacht *Jefa*, mentre la Regina Elena era appassionata solo di pesca con la canna, durante i soggiorni a Sant'Anna di Valdieri.

La Casa Reale italiana aveva radici piemontesi e comunque non marinare; il ramo regnante, al contrario del ramo Savoia-Aosta, non veniva citato né per escursioni, né per viaggi avventurosi, né per possanza fisica, senza offesa per il piccolo Re e la graziosa Sovrana: e neanche per i fasti della Corte di Roma.

A nostro giudizio quindi qualcuno a Corte o al Governo impose il rinnovo del panfilo reale: è noto infatti che il nostro Re (il quale nelle tragiche circostanze del settembre 1943 decise la fuga da Roma a Pescara, fuga che lo avrebbe definitivamente distrutto come immagine) avesse un solo desiderio, quello di regnare esibendosi il meno possibile; passata la

Francesco Scotto
Travelling like a King

In the early Twenties the Italian Royal Family decided to replace their Royal Yacht, not only to face the growing diplomatic needs but above all because their previous vessel, the venerable Trinacria, was now in her forties.

The new Royal Yacht Savoia was intended to give hospitality on Mediterranean cruises to European Royalty or to other Heads of State who came to Italy for both State or pleasure visits.

In the first half of the Century meetings between Sovereigns and other Heads of State were a common feature of European diplomacy based, as in the previous Century, on personal commitments, confidential conversations, alliances, sometimes intrigues and also weddings.

It is not known if Victor Emmanuel III was favourable or not to the building of the new Royal Yacht or if he merely accepted or confirmed it. Actually, neither the King nor the Queen shone in public relations or showed a particular interest in sport or marine society gatherings, although Victor Emmanuel, when he was a young Prince, showed a passion for sailing and deep-sea navigation on board his boat Gajola and his yacht Jefa; otherwise the Queen was only interested in angling, during her stay at the Sant'Anna di Valdieri Summer Residence.

The Italian Royal Family had its roots in Piedmont, not in the sea; the Sovereigns, unlike the other branch of the Royal Family, the Savoy-Aosta, were not famous for excursions, adventurous voyages or for the ostentation of their Court in Rome.

Thus it seems possible that somebody from the Court or from the Government suggested the replacing of the Royal Yacht: it is notorious indeed that King Victor Emmanuel's turbid public image was irremediably destroyed by his flight from Rome to Pescara in September 1943. He did not like to reign in public. His only love was his hobby of collecting ancient coins.

In this desire he was helped by the Prime Minister Mussolini who wanted the King's support but also the minimisation of his political role.

gioventù la sua vera vocazione fu quella di occuparsi delle sue amate monete antiche, di cui possedeva una importante collezione.

Ed in questo desiderio fu aiutato da Mussolini che voleva conciliarsi le grazie del Re, e nello stesso tempo ridurre il ruolo politico.

In realtà il *Savoia* non ebbe una vita lunga: fu molto usato per feste o per viaggi negli anni trenta, rimase fermo in porto durante la seconda guerra mondiale e l'armistizio dell'otto settembre 1943 lo sorprese in disarmo nel porto di Ancona; si cercò di allestirlo rapidamente con un equipaggio raccogliendolo ma non si riuscì a farlo partire; fu requisito il 14 settembre dai tedeschi (*); una incursione aerea alleata lo affondò definitivamente il 19 luglio del 1944, sempre nel porto di Ancona.

Come spiegato più avanti il *Savoia* era nato dalla trasformazione del piroscafo *Città di Palermo*, il progetto di trasformazione era stato eseguito nel 1923 dai Cantieri Navali Riuniti di Genova; la trasformazione, iniziata nel 1924, fu portata a termine nel 1925 dal Cantiere di Palermo, appartenente al C.N.R.

L'arredamento fu affidato alle officine Ducrot di Palermo: scelta felice, perché esse avevano uno stile molto sobrio e lineare (che piaceva tanto agli inglesi e ai genovesi), ed usavano in gran parte legni scuri pregiati, come il mogano.

Ho detto che fu una scelta felice anche perché l'unica alternativa, a quei tempi, sarebbe stato il più grande studio di architettura di interni navali, cioè quello dei fratelli Coppèdi di Firenze.

Ma l'austerità della Casa Savoia, unita con il desiderio di confrontarsi con le altre Famiglie Reali europee (anche allora dovevamo entrare in Europa, sembra una esigenza fissa nella storia della nostra Nazione), mal avrebbe sopportato l'impatto con la decorazione barocca propria dei fratelli Coppèdi: infatti detto decoro era adatto ai transatlantici di allora come la serie dei Conti del Lloyd Sabaudo (*Conte Rosso*, *Conte Verde*, *Conte Biancamano* e *Conte Grande*); ma un *Savoia* arredato dai Coppèdi avrebbe corso il rischio di assomigliare, senza offesa per la nostra Famiglia Reale, a quelle regie medio-orientali o africane che abbiamo visto (alla televisione) in questi ultimi trenta anni. Non va infatti dimenticato che il nostro Re era stato proclamato Imperatore dell'Etiopia nel 1936 e re d'Albania nel 1939.

La linea del *Savoia* era splendida; era - a giudizio di molti - il più bel

Actually the Royal Yacht Savoia did not have a long life: it was mainly used for Royal Tours and cruises in the Thirties and laid up during the war; the Armistice found her in the port of Ancona.

There was an attempt to organise a crew and bring her to safety but this did not succeed and an Allied air raid sank the Savoia while still in port on 19 July 1944.

The Savoia resulted from the transformation of the steamer Città di Palermo.

The interiors were the work of the Ducrot Company of Palermo, which prepared a project in sober style.

It was probably a better choice to entrust Ducrot with the furnishing of the Savoia: the alternative would have been the other biggest Italian company specialising in marine interiors, the Coppèdi of Florence.

The austerity beloved by the Savoy family, together with its desire of comparison with other European Royal Families, was not in line with the Coppèdi's style, a sort of ostentatious hyper-decorativism, they applied to all Lloyd Sabaudo's liners (Conte Rosso, Conte Verde, Conte Biancamano and Conte Grande).

A Savoia, decorated by Coppèdi, would have resembled a Middle Eastern Royal Palace.

The Savoia's profile was beautiful: she was, according to many, the most elegant Royal Yacht of her time.

It would have been nice for this vessel to have survived the war and to be preserved as a museum ship.

The final decision to sell her wreck for demolition owed much to the Italian situation of the immediate after-war period.

The resentment felt by the Italian people and the more urgent needs of rebuilding the country led to the quick sinking into oblivion of the Royal Yacht.

This publication contains the history of the Royal Yacht Savoia, written with his habitual professional precision by Paolo Piccione, who also prepared a panoramic review of the history of all the other Italian Royal Yachts which preceded the Savoia.

Many people contributed to the research of the pictures which illustrate this work: they are duly acknowledged in the following pages.

panfilo reale esistente in Europa: osservate le foto degli interni e degli esterni che riproduciamo in questa pubblicazione.

Questo panfilo, avrebbe meritato - alla fine della sua carriera - di essere conservato fino ai nostri giorni, per essere quindi sistemato nel porto antico di Genova al posto di quel falso galeone di legno, costruito qualche anno fa per un film (e che ha ottenuto un così vasto successo di pubblico).

Il destino ha deciso altrimenti; e comunque nel dopoguerra non si sarebbe potuto parlare né di ricerca storica, né di rispetto per la Casa Reale: c'erano bisogni effettivi e risentimenti non ancora sopiti; le poche risorse servivano per la ricostruzione del paese.

Anche più tardi la classe dirigente della nazione, approdata velocemente ad un insperato benessere, ebbe per la storia (e per tante altre cose) poco rispetto e memoria corta.

Oggi ci sono comitati per la ricostruzione dell'*Eletra* di Guglielmo Marconi; un altro gruppo di opinione cerca di riportare a Genova qualche scafo storicamente importante; ma l'*Amerigo Vesputti*, ad esempio, è nelle mani salde della Marina Militare, che lo userà, con adeguata manutenzione, ancora per tanti lustri; gli ultimi transatlantici costruiti in passato, sono per varie ragioni irraggiungibili: ad esempio l'*Augustus*, nel lontano oriente, è vivo e naviga ogni tanto; l'*Assomir* dei Grimaldi, a cui auguriamo un ancor lungo avvenire, è tuttora in corso.

Più avanti troverete la storia delle navi reali Savoia, raccontata col consueto zelo e con professionale precisione dall'Architetto Paolo Piccione, che ha fatto altresì una panoramica di tutte le navi possedute da Casa Savoia nel tempo; noi abbiamo ricercato, tutti assieme appassionatamente, le foto pubblicate.

Sono foto rare, frutto di una lunga ricerca, che ha avuto successo mercé l'aiuto di numerose persone che sono più avanti doverosamente ringraziate.

(*) Un giovane ufficiale, che 18 settembre 1943 era imbarcato sul "Savoia" (ed oggi ancora vivente a Genova), presentando il pericoloso prelevò dalla nave tutte le cose importanti e di valore (ad esempio le posate di oro massiccio) e le portò alla Banca d'Italia: naturalmente, come tutti coloro che in quei giorni fecero cose meritorie per senso del dovere e per civismo, non fu mai ringraziato.



Il panfilo *Iela* (ex *Mira*), lungo 46,93 metri, fu costruito a Port Glasgow nel 1891 dal cantiere D.J. Dunlop & Co., dotato di macchina a triplice espansione aveva una stazza lorda di 250,13 tonnellate. Acquistato da Vittorio Emanuele di Savoia nel 1893 divenne l'imbarcazione da dipor- to privata del Sovrano. Nei primi anni venti fu sostituito da un secondo *Iela* (ex *Rannoch*) costruito a Leith dal famoso cantiere Ramage & Ferguson nel 1902. Quest'ultimo yacht era di maggiori dimensioni: 62 metri di lunghezza, 496,25 tonnellate di stazza lorda rimase proprietà del re d'Italia fino al 1939.

The steam yacht Iela (former Mira) was built at the yard of D.J. Dunlop & Co. in Port Glasgow in 1891. She had a grt of 250.13 tons, length 46.93 metres and was equipped with a triple expansion engine. She was bought by Victor Emmanuel of Savoy in 1893 and became the King's private yacht. In the early 'twenties she was replaced by a second Iela (former Rannoch) built by the famous shipyard Ramage & Ferguson of Leith in 1902. This yacht was of larger dimensions: 62 metres length, 496.25 grt; she was owned by the Sovereign of Italy until the eve of the Second World War.

Paolo Piccione

Storia della Nave Reale *Savoia*

**Le navi di rappresentanza della Famiglia Reale
dopo l'unità d'Italia.**

La consuetudine di disporre di imbarcazioni da diporto destinate alla Famiglia Reale nacque in Inghilterra nel XVII Secolo e da allora la Marina britannica dispone di un'imbarcazione di rappresentanza: il "Royal Yacht".

Con lo sviluppo della navigazione a vapore divenne tradizione anche delle marine europee dotarsi di panfili destinati ai Sovrani; il periodo d'oro della storia di queste navi va dalla fine dell'ottocento alla prima guerra mondiale. In quegli anni le monarchie continentali fecero a gara nel disporre del Royal Yacht più grande e sontuoso, a queste si aggiunsero altre nazioni extraeuropee come l'Impero Ottomano, i regni d'Egitto, Iraq, Siam, alcuni Maharaja e Sultani; l'Italia e la sua Marina occupano un posto di tutto rispetto nel capitolo di questa storia.¹⁾

Il primo panfilo dei Sovrani d'Italia fu battezzato con il nome della dinastia: *Savoia*.

Si trattava di un incrociatore ausiliario costruito nel cantiere di Castellammare nel 1883 e fu utilizzato anche come nave sede comando delle Forze Navali.²⁾

L'uso di questa nave da parte del Re Umberto I e della consorte Margherita fu limitato a visite di stato nel Mediterraneo ed alla partecipazione alle riviste navali.

Tra le occasioni più solenni vi fu la partecipazione alle cerimonie per il IV centenario della scoperta dell'America: l'otto settembre 1892 il *Savoia*, con a bordo i Sovrani, entrò a Genova salutato dalle salve di quarantuno navi da guerra.³⁾

Un'altra importante missione della nave, al comando dell'Ammiraglio Principe Tomaso di Savoia, Duca di Genova, fu la presenza all'inaugura-

Paolo Piccione

History of the Italian Royal Yacht *Savoia*

**The yachts of the Italian Royal Family after the unification
of the Italian Kingdom.**

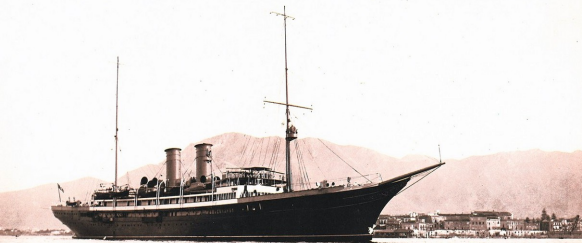
The tradition of having a Royal Yacht with National representative functions was born in England during the XVII Century. Since then the British Royal Navy has usually had a ship for this purpose. With the development of the steam propulsion it became common for other European countries to put in service a Royal Yacht. The golden age of these ships was between the end of the XIX Century and the First World War. During that period the European Monarchies started a sort of challenge to own the largest and most luxurious Royal Yacht. Other, non-European nations, such as the Ottoman Empire, the Kingdoms of Egypt, Iraq and Siam and some Maharajas and Sultans joined the competition.

Italy and its Royal Navy had a very important role in this interesting page of naval history.

The first Italian Royal Yacht was named after the Italian Dynasty, Savoia. The Savoia, classified as an auxiliary cruiser (even though she was not armed), was built in the Royal Arsenal of Castellammare di Stabia in 1883. During her career she was also used as a Headquarters Ship of the Navy.

The vessel was used by H.M. King Umberto I and his consort Margherita of Savoy for State Visits to Mediterranean ports and to take part in Naval Reviews. Among the most important occasions in which the Savoia participated one of the most noteworthy was the 400th Anniversary of the Discovery of America: on 8 September 1892 the Savoia, with the Italian Sovereigns on board, entered Genoa to be greeted by the salves of 41 battle-ships present in the harbour for the celebration.

Another important mission of the ship, under the command of H.R.H. Prince Tomaso of Savoy, Duke of Genova, Admiral of the Fleet, was the inauguration of the Kiel Canal in 1895. The Savoia reached the German



La Nave Reale Savoia durante le prove in mare a Palermo nel luglio 1925.
The Italian Royal Yacht Savoia undergoing her trials off Palermo in July 1925.

zione del Canale di Kiel nel 1895. Il *Savoia* fu inviato in Germania con una imponente squadra navale, composta dalle corazzate *Re Umberto*, *Sardegna*, *Andrea Doria*, *Ruggiero di Lauria* e dagli incrociatori *Etruria*,



La R.N. Savoia, incrociatore ausiliario, fu il primo Yacht Reale della Marina italiana.

The auxiliary cruiser Savoia was the first Royal Yacht of the Italian Navy.

Stromboli, *Aretusa* e *Partenope*; la flotta venne passata in rassegna dal Kaiser Guglielmo II a bordo del suo yacht *Hohenzollern*.”

Al *Savoia* spettò il compito romantico di condurre in Italia, da Antivari a Bari, la Principessa Elena del Montenegro alla vigilia delle nozze con il principe ereditario Vittorio Emanuele nel 1896.

Nel 1900 entrò in armamento il nuovo panfilo *Trinacria* ottenuto dalla trasformazione del transatlantico inglese *America* e precedentemente utilizzato dalla Regia Marina come trasporto.

Con i suoi 135 metri di lunghezza e 9200 tonnellate di dislocamento il *Trinacria* fu il più grande panfilo reale del mondo: perfino il sontuoso *Standart* dello Zar Nicola II, l'imponente *Hohenzollern* del Kaiser Guglielmo II e l'esclusivo *Victoria & Albert* della Famiglia Reale Britannica non raggiungevano le sue dimensioni.

Il ruolo diplomatico svolto da questa nave nei primi anni del secolo fu di

port followed by an imposing escort consisting of the battleships *Re Umberto*, *Sardegna*, *Andrea Doria*, *Ruggiero di Lauria* and by the cruisers *Etruria*, *Stromboli*, *Aretusa* and *Partenope*. The fleet was reviewed by the Kaiser Wilhelm II on board his Imperial Yacht *Hohenzollern*.

In 1896 the *Savoia* also took on the romantic task of bringing to Italy H.R.H. Helen Petrovitch Nijegosh, Princess of Montenegro on the eve of her wedding to the Crown Prince of Italy, Victor Emmanuel of Savoy, Prince of Naples.

In 1900 a new Royal Yacht entered into service, called *Trinacria*, the ancient name of Sicily. She was a transformation of the British record-breaking liner *America*, which had previously been used by the Italian Royal Navy as a troop transport.

The former Atlantic liner *America*, with her 135 metres of length and a displacement of 9200 tons, was by far the fastest and largest Royal Yacht of her time, surpassing even the sumptuous *Standart* of the Czar Nicholas II, the imposing *Hohenzollern* of the Kaiser and the exclusive *Victoria & Albert III* of the British Royal Family.

The *Trinacria* had a very important diplomatic role at the beginning of this century: she became the protagonist of many State Visits and National ceremonies. She was often used by the new Sovereigns Victor Emmanuel III and Helen: in 1907 she paid a visit to H.M. King George I of Greece at Piræus and 1913 she made a long cruise to Northern Europe, attending the Kiel regatta with the *Hohenzollern* and later proceeding north to Stockholm to visit King Gustaf V of Sweden.

In those years the Mediterranean Sea became a favourite destination and place of meeting for the Royal Yachts of Europe during the summer season: in April 1907, for instance, King Edward VII and Queen Alexandra on board their *Victoria & Albert III* visited the port of Gaeta where Victor Emmanuel and Helen were waiting for them on the *Trinacria*, which had arrived the evening before with an escort of twelve battleships and a flotilla of torpedo-boats: for the occasion a big reception and a State Banquet were held on the Italian Yacht.

Other diplomatic exchanges happened on the occasion of the visit of King Alfonso XIII of Spain on board his *Giraglia*, of the visit of the Portuguese Royal Family on board their *Amelia*, and of the visit of King George I of Greece on board his *Amphitrite* while the *Miramar*, an elegant paddle

non secondaria importanza: le visite di stato e gli scambi di cortesia tra i Sovrani d'Europa la videro come protagonista.

Il *Trinacria* venne frequentemente utilizzato dai nuovi Sovrani Vittorio Emanuele ed Elena; tra le missioni più importanti vi fu la visita, nel 1907, a Re Giorgio I di Grecia al Pireo e, nel 1913, il viaggio in nord Europa. Il panfilo reale presenziò alle regate di Kiel assieme all'*Hobenzollern* e si spinse poi fino a Stoccolma in visita a Re Gustavo V.

Il Mediterraneo divenne meta obbligata delle crociere estive dei Royal Yacht e gli scali nei porti italiani furono importanti occasioni di incontro; uno di questi fu quello con il Re d'Inghilterra, nell'aprile del 1907. I sovrani inglesi Edoardo VII e Alexandra giunsero nel porto di Gaeta con lo Yacht Reale *Victoria & Albert*. Vittorio Emanuele ed Elena li attesero sul *Trinacria*, giunto la sera precedente con una scorta di dodici navi da guerra ed una flottiglia di torpediniere e a bordo del panfilo italiano ebbe luogo un grande ricevimento.

Altri scambi diplomatici avvennero in occasione delle visite del *Giraglia* del Re di Spagna Alfonso XIII, dell'*Amelia* appartenente alla Famiglia Reale di Portogallo, dell'*Amphitrite* del Re di Grecia Giorgio mentre il panfilo dell'Imperatore d'Austria Francesco Giuseppe, il *Miramar*, fu frequente ospite dei porti italiani in Adriatico.

Alla fine della prima guerra mondiale, con il crollo degli Imperi Centrali, l'Italia divenne la più importante monarchia continentale, ma per il *Trinacria* la stagione degli incontri di importanza storica si era ormai conclusa.⁽¹⁾

Dal Città di Palermo al Savoia, nascita e costruzione di un panfilo per il Re.

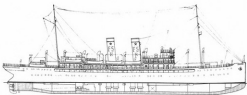
All'inizio degli anni venti la nave reale *Trinacria*, costruita nel 1883, venne ritenuta obsoleta e non più consona ai compiti di rappresentanza cui era destinata.

L'occasione per la sua sostituzione si presentò quando la costruzione della turbonave *Città di Palermo* presso il Regio Arsenale di La Spezia venne sospesa.

La *Città di Palermo* faceva parte di un gruppo di quattro unità commissionate dal Ministero della Marina, due all'Arsenale di La Spezia (*Città di Palermo* e *Città di Messina*) e due al Regio Cantiere di Castellammare di

Steamer, the Imperial Yacht of H.I.M. Franz Joseph, Emperor of Austria was a frequent visitor to Italian Adriatic ports.

At the end of the First World War, with the fall of the Central Empires, Italy



Il profilo della T/N Città di Palermo prima della trasformazione nella Nave Reale Savoia.

The profile of the S/S Città di Palermo before her transformation into the Royal Yacht Savoia.

became the most important Continental Monarchy but for the Trinacria her career as Royal Yacht was over.

From the Città di Palermo to the Savoia, the birth of a Royal Yacht.

At the beginning of the twenties the Trinacria, built in 1883, was too old for National duties. The opportunity to replace her came when the building of the steamship Città di Palermo at the Royal Arsenal of La Spezia was suspended.

The Città di Palermo was part of a group of four ships ordered by the Ministry for the Navy, two at the Arsenal of La Spezia (Città di Palermo and Città di Messina) and two at the Arsenal of Castellammare (Città di Sassari and Caprera).

Stabia (*Città di Sassari e Caprera*).

Le quattro navi avrebbero dovuto essere destinate al Servizio Navigazione di Stato, la società nata come dipendenza delle Ferrovie dello Stato per la gestione dei collegamenti tra le isole e il continente.

Città di Palermo e *Città di Messina*, destinate alla rotta Napoli - Palermo, avrebbero avuto circa 5000 tonnellate di stazza e una lunghezza di oltre 120 metri; *Città di Sassari* e *Caprera*, costruite per il servizio Civitavecchia - Golfo Aranci, erano di dimensioni più ridotte: 2400 tonnellate di stazza e circa 93 metri di lunghezza.

Alcuni mesi dopo l'ordine delle quattro unità, le direttive ministeriali prescrissero la soppressione del Servizio Navigazione di Stato che, fin dalla sua costituzione, aveva chiuso i bilanci con pesanti perdite, ragione per cui la costruzione delle quattro navi fu sospesa.¹⁴⁰

Le quattro unità che si trovavano impostate ed in avanzato stato di costruzione furono rilevate dalla Regia Marina. *Città di Sassari* e *Caprera* divennero le navi appoggio sommergibili *Antonio Pacinotti* ed *Alessandro Volta*, entrambe mantennero un aspetto esterno che denunciava la loro origine come navi da passeggeri. Il progetto originale delle due navi di La Spezia era destinato invece ad essere profondamente alterato: la *Città di Palermo* divenne il nuovo panfilo reale *Savoia* mentre la *Città di Messina* divenne la nave portaidrovolanti *Giuseppe Miraglia*.¹⁴¹

La *Città di Palermo* era stata impostata sullo scalo dell'Arsenale di La Spezia il 5 maggio del 1921, il progetto era stato eseguito dalla Direzione delle Costruzioni Navali di Spezia, mentre la costruzione venne affidata alla Cooperativa Costruzioni Navali.¹⁴²

La costruzione dello scafo procedette a rilento ma, quando lo scafo fu rilevato dalla Regia Marina, era quasi ultimato.

La nave venne iscritta nei Quadri del Naviglio della Regia Marina il 27 maggio 1923 con la classifica di Yacht Reale ed il nome *Savoia*.¹⁴³

Il varo dell'unità ebbe luogo il 1 settembre 1923; per l'occasione il Governo ed il Ministro della Marina, Ammiraglio Paolo Thaon de Revel, inviarono un telegramma augurale al Re che si trovava a Racconigi dove tra pochi giorni si sarebbero celebrate le nozze tra la secondogenita Mafalda e il Principe Filippo d'Assia.¹⁴⁴

Al momento del varo la nave aveva il tipico aspetto dei postali da passeggeri dell'epoca: un lungo cassero centrale, un piccolo cassero a



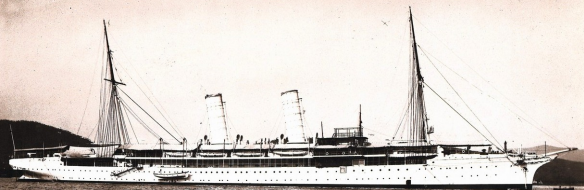
Il 1 settembre 1923 il Savoia venne varato a La Spezia.

On 1 September 1923 the Savoia left the slipway of the Royal Arsenal at La Spezia.

The four ships were intended to renew the fleet of the Shipping Board of the Italian Railways for their service between Italy and its islands after the losses suffered during the First World War.

The Città di Palermo and Città di Messina, designed for the Naples-Palermo fast route, should have been of 5000 grt and over 120 metres long. The Città di Sassari and Caprera, designed for the Civitavecchia-North Sardinia route were smaller: 2400 grt and 93 metres long. A few months after being ordered the construction was suspended by order of a new Government as the Shipping Board of the Italian Railways, plagued by a heavy deficit, was closed down and its services contracted to private shipowners.

The four ships were entrusted to the Italian Navy. The Città di Sassari and Caprera became the submarine supply vessels Antonio Pacinotti and Alessandro Volta, while the project for the two La Spezia-built steamships



La R.N. Trinacria, in servizio per la Regia Marina dal 1886 fino all'entrata in servizio del Savola nel 1925, fu il più grande Yacht Reale del mondo.
The steamship Trinacria was the second Italian Royal Yacht and the largest Royal Yacht of her time.

poppa, prora dritta, poppa ellittica, due alberi e due alti fumaioili cilindrici.¹⁰⁰

Le sue dimensioni erano le seguenti: lunghezza f.t. 121.20 metri, lunghezza p.p. 115 metri, larghezza 14.99 metri, immersione 5.21 metri, dislocamento corrispondente 4675 tonnellate.

L'apparato motore a turbine, costruito su licenza Parsons negli stabilimenti Ansaldo di Genova Cornigliano e montato a bordo nelle settimane precedenti il varo, era costituito da due gruppi di turbine con riduttori di velocità sui due assi e da 8 caldaie a tubi d'acqua con economizzatori Howden e combustione liquida.

Pochi giorni dopo il varo il *Savoia* effettuò le prove in mare, l'apparato motore, previsto contrattualmente con una potenza di 12.000 cavalli/asse, sviluppò mediamente 15.700 cavalli/asse con velocità media di 22.5 nodi e massima di 23 nodi.¹⁰¹

La gara di appalto per la trasformazione del *Savoia* venne vinta dai Cantieri Navali Riuniti di Genova che elaborarono il progetto di trasformazione: il contratto venne siglato il 19 dicembre 1923, la realizzazione venne affidata al Cantiere di Palermo.

Il *Savoia* raggiunse il capoluogo siciliano con i propri mezzi; la metamorfosi che avrebbe trasformato la turbonave nel più elegante panfilo reale d'Europa iniziò nei primi mesi del 1924.¹⁰²

Nel cantiere di Palermo la nave fu sottoposta a profondi lavori di modifica: lo scafo venne allungato con l'estensione della poppa ellittica per aumentare lo slancio e l'aggiunta di una prora a clipper con compresso.

Le sovrastrutture furono completate e ridotte al solo cassero centrale con la demolizione del castello di poppa; i fumaioili cilindrici vennero sostituiti con due più eleganti a sezione ellittica e terminazione sagomata del tipo, secondo la denominazione inglese, *bell top*.

Al termine dei lavori il *Savoia* si presentò con le seguenti nuove dimensioni: lunghezza f.t. 136.5 metri, larghezza p.p. 118.98 metri, immersione 5.43 metri, dislocamento 5280 tonnellate.

In fase di progetto fu prevista l'installazione di un apparecchio stabilizzatore giroscopico Sperry; tale dispositivo avrebbe avuto collocazione sul cielo del doppiofondo a proravia del locale apparato motore. Nel corso dell'allestimento tale idea venne scartata; bisognerà attendere ancora

was profoundly altered: the Città di Palermo became the new Royal Yacht Savoia and her sister ship Città di Messina was completed as the seaplane carrier Giuseppe Miraglia.

The Città di Palermo was laid down on 5 May 1921 on the main shipway of the La Spezia Arsenal and the building went on slowly owing to the financial difficulties of the owners and shipyard subcontractors but when she passed into the hands of the Italian Navy the hull was almost completed.

On 27 May 1923 the ship was registered in the Navy List as Royal Yacht Savoia and launched on the following 1 September. On the occasion the Government and the Minister for the Navy, Adm. Paolo Thaon di Revel, sent a telegram to the King who was in Racconigi, his summer residence, where in a few days the wedding of his second daughter Mafalda to H.H. The Prince Philip, Landgrave of Hessen, was to take place.

At the launching the ship had the distinctive appearance of the Mail steamers of her time: a long central house, a small stern house, straight bow, clipper stern, two masts and two tall cylindrical funnels. She had an overall length of 121.20 metres, a length between perpendiculars of 115.00 metres, a moulded beam of 14.99 metres, a draught of 5.21 metres and a displacement of 4675 tons.

The power plant consisted of two single-reduction geared Parsons turbine sets, built under licence in the Ansaldo workshops at Genoa Cornigliano and fitted on board before the launching. The steam was produced by 8 Scotch boilers with Howden's forced draught and liquid fuel burners. On trials the Savoia reached a top speed of 23 knots at 15,700 SHP, against the 12,000 required by the contract.

The tender for the transformation of the Mail steamer into a Royal Yacht was won by the Genoa-headquartered Cantieri Navali Riuniti which prepared the new plans; the contract was signed on 19 December 1923 and the realisation of the works was entrusted to the Palermo shipyard. The metamorphosis which transformed an ordinary steamship into the most beautiful Royal Yacht of Europe started in the first months of 1924.

In the Palermo shipyard great alterations were made: the hull was extended aft with a new clipper stern which increased the rake, while a new clipper bow fitted with a long bowsprit was installed. The stern house was removed and the central one was surmounted by a couple of new ellipti-



Canale di Suez, novembre 1901. L'incrociatore M/V Victoria del Lloyd Triestino schierato per salutare il passaggio della Nave Reale Savoia.
Suez Canal, November 1901. The Lloyd Triestino's M/V Victoria lined up to greet the meeting with the Royal Yacht Savoia.

qualche anno per vedere la prima importante applicazione di questa invenzione a bordo del transatlantico *Conte di Savoia*.¹⁰⁰

Facendo parte del naviglio della Regia Marina la nave fu dotata di armamento leggero composto da 4 cannoni da 76/40 e 2 mitragliatrici.¹⁰¹

Il *Savoia* fu inoltre dotato di due lance cabinate a vapore, da utilizzarsi come tender per il trasbordo degli ospiti, due motoscafi e quattro scialuppe.

Lo scafo della nave fu dipinto di nero con una elegante banda dorata lungo il ponte di coperta; sulla poppa il nome *Savoia*, sormontato dalla corona reale, era incominciato da fregi decorativi che avvolgevano anche lo slancio di prora e la serpa del bompresso.

Gli alberi, le maniche a vento ed il bompresso erano giallo ocra, mentre i fumaioi erano dipinti in giallo oro.

Il nuovo panfilo fu pronto nell'estate del 1925 e, dopo aver effettuato le prove di consegna in presenza della commissione presieduta dal Contrammiraglio Antonio Foschini, venne riconsegnato alla Regia Marina; primo titolare del comando fu il Capitano di Vascello Salvatore Denti Amari, Duca di Pirajno.¹⁰²

Il 1 agosto dello stesso anno, in ottemperanza ad un Regio Decreto, il *Trinacria* venne radiato dal Quadro del Naviglio ed il *Savoia* entrò ufficialmente in servizio effettivo.

Crociere mediterranee e visite di Stato, la vita della Nave Reale *Savoia* dagli anni venti alla seconda guerra mondiale.

La prima missione del nuovo Yacht Reale ebbe luogo il 22 agosto 1925 quando il Re si imbarcò sul *Savoia* accompagnato dal figlio, il Principe Ereditario Umberto, per partecipare alle manovre navali estive.

Per l'occasione il *Savoia* compì una breve crociera in Sardegna e Sicilia partendo da Civitavecchia e toccando i porti di Cagliari, Sant'Antioco, Termini Imerese, Siracusa, Augusta e Taranto dove giunse il 30 Agosto.

L'anno successivo, nel maggio del 1926, il Re accompagnato dalla figlia Giovanna si recò per una visita ufficiale in Sardegna partendo da Civitavecchia e facendo scalo a Cagliari, a Terranova e all'Asinara.

Da allora il *Savoia* venne utilizzato dalla Famiglia Reale per numerose visite ufficiali in Sardegna, Sicilia e verso le colonie italiane in Africa; a partire dal 1928 e nei dieci anni successivi la Nave Reale *Savoia* compì

cal bell-topped funnels, which replaced the original cylindrical ones already installed at the launching.

At the end of the process the *Savoia* had an overall length of 136.5 metres, a length between perpendiculars of 118.98 and a displacement of 5280 tons.

During the design phase the installation was proposed (on the ceiling of the double-bottom, forward of the engine room) of a Sperry gyroscopic stabiliser but later this idea was abandoned; it materialised a few years later on board the Italian superliner *Conte di Savoia*.

The *Savoia*, being a Navy auxiliary ship, was fitted with light armament: 4 guns 76/40 and two anti-aircraft machine guns.

Furthermore, the Royal Yacht had two steam motor-launches, to be used as tenders for the guests, two speed-boats and four lifeboats.

The ship's hull was painted black with an elegant golden stripe at the level of the shelter deck; on the stern her name *Savoia*, surmounted by the Royal Crown, was emblazoned by decorative ornaments, present also in the gunwale area of the bow.

The masts, the wind coarls and the foremast were painted ochre yellow, while the funnels were in golden yellow. The new Royal Yacht entered service in the summer of 1925 and, after her acceptance sea trials, directed by Rear Adm. Antonio Foschini, she was re-delivered to the Navy and put under the command of Capt. Salvatore Denti Amari, Duke of Pirajno. On 1 August of the same year, fulfilling a Royal Decree, the *Trinacria* was struck off the Navy List and the *Savoia* took her place.

Mediterranean Cruises and Royal Tours: the career of the Royal Yacht Savoia from the 'twenties to the Second World War.

The first mission of the *Savoia* started on 22 August 1925; on this date His Majesty embarked the Royal Yacht with his son Umberto, Prince of Piedmont to take part in the Summer Naval Review. On this occasion the *Savoia* undertook a short cruise to Sardinia and Sicily leaving Civitavecchia and calling at Cagliari, Sant'Antioco, Termini Imerese, Syracuse, Augusta and Taranto, where she arrived on 30 August. In the following year, in May 1926, the King embarked on the *Savoia* with his daughter Princess Giovanna at Civitavecchia for a visit to Sardinia, calling en route at Cagliari, Terranova and Asinara Island. In later years the *Savoia* made many trips to Sardinia, Sicily and Italian colonies in Africa.



Vittorio Emanuele III sul ponte della Nave Reale Savoia con il comandante nell'ottobre 1934.
 King Victor Emmanuel III together with the Captain on the Savoia's deck, October 1934.

in the decade 1928-1938 she made six official Royal Tours to the Italian colonies and one to the Italian dominions in the Aegean Islands, four cruises to the Italian Islands and a State Visit to Egypt.

On the eve of the Second World War the Savoia was used less frequently as a result of the isolation of Italy after the invasion of Ethiopia.

The first voyage to the Italian colonies was in April 1928, to Libya: for the occasion the Royal Yacht was painted white, a livery she kept until the outbreak of the War.

The ship arrived in Tripoli on 18 April, with the King, the Queen, their daughters Princesses Giovanna and Maria and the Minister of Colonies Federzoni on board and escorted by a mighty fleet: the battleships Conte di Cavour and Duilio, the cruisers Venezia, Ribey and Mirabello and 18 destroyers. The Sovereigns visited Tripolitania and Cirenaica and the archaeological excavations of Leptis Magna.

One year later Victor Emmanuel and his daughters embarked on the Savoia again for a cruise to Sardinia and, in May, he sailed from Gaeta with the Queen for a Royal Tour to Rhodes and the Italian colonies in the Aegean Sea.

In 1930 the Savoia cruised off Sicily and Calabria with two Queens on board: Helen of Savoy and her daughter Giovanna who had shortly before been crowned Czarina of Bulgaria.

On 25 September 1932 the Savoia set sail from Brindisi for her first tour outside Mediterranean waters to take the Royal Family to the Italian Colonies in East Africa. On 28 September she berthed at Port Saïd and, after passing through the Suez Canal, she reached Massawa on the following 2 October. She left on the following 9th after a State Banquet, which the Sovereigns offered to Minister of Colonies De Bono, the Governor and the other local authorities. The Savoia was back to Brindisi on 15 October escorted by the destroyers Zeno and Pancaldo.

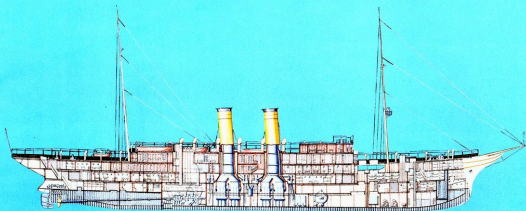
The Royal Yacht made a State Visit to Egypt in February 1933, when the Royal couple and the Princess Maria went to King Fuad.

The King and Queen disembarked at Alexandria where Fuad was waiting to take them to Cairo: on the occasion the Savoia was escorted by six battleships.

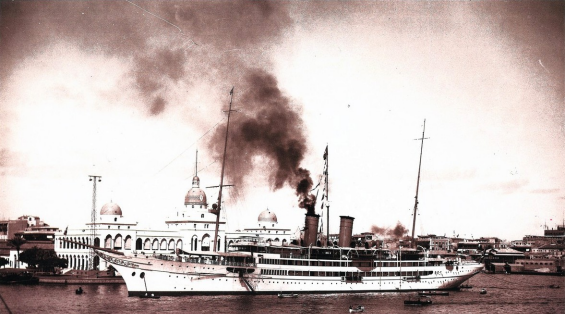
In April 1933 she was back to Libya with the Sovereigns, who embarked at Syracuse, for a State Visit to Cirenaica. The Savoia arrived in Tobruk on



Nave Reale Savoia - Profilo
Royal Yacht Savoia - Profile



Nave Reale Savoia - Sezione longitudinale
Royal Yacht Savoia - Longitudinal section



La Nave Reale Savoia attraccata a Porto Said di fronte al palazzo della Compagnia del Canale di Suez il 28 settembre 1932.
The Royal Yacht Savoia berthed at Port Said in front of the Suez Canal Company's building on 28 September 1932.

sei viaggi ufficiali nelle Colonie italiane, uno verso le isole dell'Egeo, inoltre quattro crociere nelle isole italiane ed una visita di Stato in Egitto. In seguito, fino al conflitto mondiale, l'utilizzo del *Savoia* divenne più raro, conseguenza del progressivo isolamento internazionale che investì l'Italia fascista dopo l'impresa etiopica.

La prima visita verso le colonie italiane avvenne nell'aprile del 1928, in Libia. Per l'occasione lo scafo del *Savoia* venne dipinto di bianco, tale colore divenne caratteristico della nave e fu mantenuto sino alla seconda guerra mondiale.⁽¹⁾

Il Re venne accompagnato dalla Regina Elena e dalle figlie Principesse Giovanna e Maria; sul *Savoia* prese anche imbarco il Ministro delle Colonie Federzoni.

Il panfilo giunse a Tripoli il 18 aprile; i Sovrani visitarono la Tripolitania e la Cirenaica e gli scavi di Leptis Magna. Il *Savoia* fu accompagnato da un imponente squadra navale composta dalle corazzate *Coute di Cavour* e *Duilio*, dagli esploratori *Venezia*, *Riboty* e *Mirabelle* e da quattordici cacciatorpediniere.

A distanza di un anno Vittorio Emanuele con le Principesse Giovanna e Maria visitò la Sardegna a bordo del *Savoia* e, a maggio, si imbarcò con la Regina a Gaeta per una visita di Stato verso Rodi e i possedimenti italiani nell'Egeo.

Nel 1930 il *Savoia* salpò verso la Sicilia e la costa calabra; l'evento fu particolarmente solenne per la presenza a bordo di due Regine, Elena e la figlia Giovanna, divenuta da poco Regina di Bulgaria.

Il 25 settembre 1932, a Brindisi, iniziò la prima missione fuori dal Mediterraneo del *Savoia*: la Famiglia Reale si recava in visita in Eritrea. La Nave Reale raggiunse Porto Said il 28 settembre e quindi, dopo aver transitato il canale di Suez, arrivò a Massaua il 2 ottobre. Il *Savoia* lasciò la colonia italiana il 9 ottobre dopo il pranzo di corte, che Vittorio Emanuele ed Elena offrirono a bordo al Ministro delle colonie De Bono, al Governatore ed alle autorità locali.

Il rientro a Brindisi avvenne il 15 ottobre; scortavano il *Savoia* gli esploratori *Zeno* e *Pancaldo*.

Il panfilo fece rotta nuovamente verso sud nel febbraio 1933 quando la Coppia Reale, accompagnata dalla Principessa Maria, si recò in visita a Re Fuad d'Egitto.



Lo stato maggiore del Savoia accoglie Vittorio Emanuele a Siracusa il 20 maggio 1938.

The Savoia's officers welcome Victor Emmanuel III at Syracuse on 20 May 1938.

Vittorio Emanuele ed Elena sbarcarono ad Alessandria accolti dal Sovrano egiziano col quale si recarono in visita al Cairo; per l'occasione il *Savoia* venne accompagnato da sei navi da guerra.

Nell'aprile del 1933 il *Savoia* ritornò in Libia; questa volta accompagnò i Sovrani, imbarcati a Siracusa, in una visita di stato in Cirenaica. Il panfilo reale giunse a Tobruk il 24 aprile e ripartì il 1 maggio scortato dagli esploratori *Da Mosto* e *Vivaldi*.

La missione più lunga compiuta dal *Savoia* si svolse nel 1934 quando la nave si diresse verso l'Oceano Indiano e le coste italiane della Somalia scortata dall'incrociatore *Gorizia*.

Il Re si imbarcò a Gaeta il 19 ottobre, accompagnato dal Ministro delle Colonie De Bono; fece sosta in Egitto a Ismailia, ad Aden, nella Somalia Britannica, ad Hafun ed arrivò a Mogadiscio il 3 novembre.

Dopo aver visitato i territori della colonia ed aver partecipato ad una caccia all'elefante a Modun, Vittorio Emanuele ripartì da Mogadiscio il 16 novembre. Nel viaggio di ritorno il *Savoia* fece scalo a Berbera, a Perim ed a Porto Said rientrando a Brindisi il 29 novembre.

L'ultimo viaggio verso le colonie avvenne nel maggio del 1938, quando Vittorio Emanuele ritornò in Libia per le manovre militari. Il *Savoia* arrivò a Tripoli il 21 maggio e rientrò a Brindisi il 2 giugno.

La scorta al panfilo reale si componeva questa volta di due incrociatori, *Duca degli Abruzzi* e *Garibaldi*, e quattro cacciatorpediniere, *Oriani*, *Carducci*, *Alfieri* e *Gioberti*.

Con l'entrata in guerra dell'Italia il *Savoia* assunse la classifica di cannoniera, senza tuttavia subire alcuna trasformazione a parte la colorazione che divenne quella delle unità militari, grigia opaca.

La nave, mai utilizzata per alcuna attività bellica, venne trasferita nel porto di Ancona, considerato più sicuro dei porti tirrenici.

Dopo l'armistizio dell'otto settembre, il giorno 14 settembre 1943, il panfilo venne catturato dai tedeschi.

Il 19 luglio 1944, durante un incursione aerea degli Alleati, il *Savoia* venne colpito ed affondò nelle acque del porto. Nell'immediato dopoguerra venne recuperato e demolito nei cantieri locali.¹⁰⁰

La Nave Reale *Savoia* venne ufficialmente radiata dal Quadro del Naviglio Militare con il Decreto del Capo provvisorio dello Stato del 27 febbraio 1947.¹⁰¹

24 April and left on 1 May with the destroyers Da Mosto and Vivaldi. Her longest mission was in 1934, when she undertook a voyage to the Indian Ocean and Italian Somaliland escorted by the cruiser Gorizia. Victor Emmanuel embarked at Gaeta on 19 October with the Minister De Bono; they called at Ismailia (Egypt), Aden, and Xaafum (British Somaliland) arriving in Mogadishu on 3 November.

After a visit to the Italian Colony and taking part in an Elephant Safari at Modun, the King left Mogadishu on 16 November. On the return leg of the voyage the Savoia called at Berbera, Perim and Port Said arriving in Brindisi on 29 November.

The last tour to the Colonies was in May 1938 when Victor Emmanuel was in Libya for military manoeuvres. The Savoia entered Tripoli harbour on 21 May and returned to Brindisi on 2 June.

This time the Royal Escort was composed of the two cruisers Duca degli Abruzzi and Giuseppe Garibaldi and four destroyers: Oriani, Carducci, Alfieri and Gioberti.

With the Italian entry into the War the Savoia was commissioned as a gunboat, but actually she did not undergo any transformation exception made for her livery which became the matt grey of the naval vessels. She did not undertake any War missions and she was laid up in Ancona on the Adriatic which was considered a safer port.

After the Italian capitulation, on 14 September 1943 the Savoia was seized by the Germans and on the following 19 July, during an Allied air raid, she was bombed and sunk in the shallow waters of the harbour.

The former Royal Yacht was refloated at the end of the hostilities, broken up in the local yards and, on 27 February 1947 officially struck off a greatly reduced Navy List.

The interiors of the Savoia. The Ducrot Company of Palermo and ship interiors in the Twenties.

The Ducrot Company of Palermo was appointed supplier for furnishing and decoration of the Royal Yacht Savoia by the Cantieri Navali Riuniti yard.

In the Twenties the "Ducrot Mobili e Arti Decorative" was capitalising on its previous successes achieved in the design and interiors of prestigious Italian liners such as the Esperia (1921) and the Giulio Cesare (1922).



Il Vestibolo d'ingresso del Savoia situato sul ponte di coperta.
The foyer of the Savoia located on the Shelter Deck.

Gli interni del Savoia. La Casa Ducrot di Palermo e la prassi decorativa degli interni navali intorno agli anni venti.

L'allestimento degli interni dello Yacht Reale *Savoia* fu appaltato dai Cantieri Navali Riuniti alla Casa Ducrot di Palermo.

In quegli anni la "Ducrot Mobili e Arti decorative" andava accrescendo la propria fama nel campo dell'arredamento navale: nel 1921 aveva realizzato i lussuosi interni del piroscafo *Esperia*, nel marzo 1922 aveva consegnato quelli del transatlantico *Giulio Cesare* e, al momento del contratto con i C.N.R., stava completando quelli del gemello *Duilio*.¹²⁰

Dirigeva l'azienda Vittorio Ducrot (1867-1942), che aveva fondato la ditta omonima rilevando la "Carlo Golia & C." nel 1895; sotto la sua direzione venivano redatti i progetti ed un'apposita sezione navale era stata istituita in conseguenza del progressivo aumentare delle commesse in tale campo.

La specifica contrattuale del *Savoia* faceva riferimento alle prime classi dei piroscafi *Città di Trieste* e *Città di Tripoli*, realizzati dagli stessi Cantieri Navali Riuniti nel 1916, e richiedeva "un complesso di alloggi di carattere semplice e sobrio".¹²¹

La Ducrot redasse un primo progetto preliminare, la cui copia è nell'archivio Ducrot, in cui erano previsti, sul ponte di coperta, tre appartamenti per i Principi Reali, oltre a quello dei Sovrani, e la sovrastruttura era più estesa verso poppa.

Nel progetto realizzato gli appartamenti dei Principi si riducono a due, in tal modo i saloni, più spostati verso prora, lasciano spazio ad un ampio ponte all'aperto a poppa utilizzato, al riparo da tendaletti, per i ricevimenti e gli svaghi degli ospiti.¹²²

La distribuzione degli alloggi a bordo del *Savoia* era molto semplice: uno scalone collegava il vestibolo, situato al ponte di coperta, con il soprastante ponte di passeggiata, dove si trovavano i saloni di rappresentanza e gli appartamenti reali.

Il salone delle feste era ubicato a proravia dell'osteriggio di macchina, il salone da pranzo a poppavia; una galleria-salotto, sul lato sinistro, metteva in comunicazione il vestibolo e lo scalone con gli appartamenti reali situati a prora; sul lato destro erano collocati gli alloggi dei Principi.

Al Re ed alla Regina erano destinati due appartamenti gemelli composti da un'ampia cabina con bagno, studio privato e vestibolo; in comune vi

When in 1923 the contract for the Savoia was signed with C.N.R., Ducrot was completing the furnishing of the Giulio Cesare's sistership, the Ansaldo-built Duilio.

Founder and General Manager of the Company was at the time Vittorio Ducrot (1867-1942), who had established his firm in 1895, when he took over "Carlo Golia & C.". Owing to the growing number of orders in the marine field, an "ad hoc" section was purposely established and the ship projects were drawn up under the founder's own direction.

Reference vessels for the Savoia specification were the S/S Città di Trieste and S/S Città di Tripoli, built by the same C.N.R. in 1916, with a specific request for "sober and simple accommodation".

Ducrot prepared a preliminary design (now in the Ducrot Archives of Palermo), in which they proposed three apartments for the Royal Princes and one for the Sovereign on the shelter deck, and the superstructure was extended far aft. In the actual realisation the Princes' apartments were reduced to two and thus the lounges, moved further forward, made room for a large open-air deck in the stern area, sheltered by awnings, often used for the Royal parties.

The room arrangement on board the Savoia was quite simple: a Grand Staircase connected the foyer, on the shelter deck, with the promenade deck, which housed the State Apartments.

The Drawing Room was located fore of the engine casing, the State Dining Room aft; a gallery, on the left side, connected the upper foyer with the Royal Apartments in the forward area. On the right were located the Princes' private apartments usable to the King and to the Queen were destined two twin suites, each with a large bathroom, a bedroom, a wardrobe, a sitting room, an entrance room and, common to both suites, a private dining room.

In the King's apartment a private staircase led to the upper boat deck, where the Captain's and the Minister for the Navy's cabins, the wheel-house and the radio and navigation rooms, were situated.

On the shelter deck were the Royal Household's cabins: ladies of rank for the Queen, aides-de-camps for the King and the Crown Prince, Minister for the Royal House, Master of the Household, and Court's dignitaries. In the stern area of the same deck were located the officers' cabins and mess-room, the hospital and other service rooms.



Il salone centrale della Nave Reale Savoia.
The Drawing Room on board the Royal Yacht Savoia.

era una sala da pranzo privata. Una scala riservata al Sovrano metteva in diretta comunicazione con la tuga del ponte superiore, detto delle imbarcazioni, dove si trovavano gli alloggi del comandante, del Ministro della Marina, la sala nautica, la stazione radio e la timoneria.

Sul ponte di coperta erano ubicati, a prora, gli alloggi per il seguito, dame di compagnia della Regina, aiutanti di campo del Re e del Principe ereditario, Ministro della Real Casa, Prefetto di Palazzo e per i dignitari di corte, la cui presenza era necessaria in una visita di Stato. Verso poppa vi si trovavano gli alloggi degli ufficiali con relativo quadrato, l'ospedale ed altri servizi.

Sul sottostante ponte principale erano collocati gli alloggi per i sottufficiali e comuni, per il personale di palazzo, domestici, staffieri, serventi ed aiutanti e a poppa la cucina reale con gli annessi "servizi di bocca". In totale l'equipaggio del *Savoia* tra ufficiali, sottufficiali e comuni e personale di palazzo, ammontava a quasi 200 persone, comprendenti anche una orchestra di cinque elementi.

L'impostazione complessiva dell'arredo realizzato a bordo del *Savoia* non differiva dal consueto repertorio che la Ducrot adottava in quegli anni nell'arredo delle grandi navi da passeggeri.

L'uso degli stili storici nell'allestimento delle navi e l'idea stessa della nave-palazzo vennero considerati consoni per l'arredo del panfilo che, in definitiva, aveva più titoli delle navi maggiori per essere considerato un palazzo navigante. Né la Casa Reale, né la Marina Militare rappresentavano, in quel momento, una committenza adatta a proposte aggiornate o d'avanguardia nel campo artistico.

In quegli anni cruciali per lo sviluppo e l'affermazione di nuovi linguaggi artistici la Marina Militare faceva arredare gli alloggi ufficiali delle nuove unità secondo il convenzionale repertorio stilistico.

Ancora nel 1929 il commentatore scriveva: "... nei cantieri navali della Spezia si arredava la R.Nave *Trento* truccandone le pareti di acciaio con decorazioni prese a prestito senza interesse da qualche muraglia di castello trecentesco, come se una corazzata d'oggi e un castello antico avessero qualche cosa in comune..."¹⁰⁸ bisognerà attendere gli anni trenta inoltrati per vedere sulle navi da guerra italiane i modernissimi interni disegnati da Gustavo Pulitzer Finali.

La qualità dell'esecuzione della Ducrot fu comunque di alto livello, l'im-



La cabina del Re a bordo del *Savoia*.
The King's cabin on board the Savoia.



Lo studio privato dell'appartamento per la Regina.
The private sitting room in the Queen's Suite.

On the lower main deck there were the petty officers' and crew's quarters and the cabins for the Royal Household staff, Keepers and Steward for the Royal Apartments, footmen, valets; in the stern area the galleys and the other catering service rooms. The total crew on board the Savoia reached the number of 200, among them the Royal Marine Band.

The general design concept adopted by the Ducrot Company for the Royal Yacht had much in common with that used in their previously furnished passenger liners. Formal period styles and the philosophy of the "palatial ship" were adopted for the Savoia which, being a Royal Yacht, deserved more the title of "palace" than a passenger vessel. Neither the Royal Household nor the Royal Navy was, at that time, a customer to whom it would have been possible to propose an avant-garde or a modern style in marine decoration.

In those crucial years for the development and the affirmation of new artistic languages, the Italian Navy still fitted the officers' quarters of its ships with period style interiors; even in 1929 a journalist wrote "...in the La Spezia shipyards they have decorated the cruiser Trento making-up her steel bulkheads with walls loaned without interest from a castle of the XIV Century, as if there is something in common between a modern battleship and a fortress of 1300...". Only in the middle of the Thirties was it possible to see the modern designs by Gustavo Pulitzer Fialdi adapting so well to the new Italian battleship interiors.

The quality of the execution by Ducrot was however of a high standard: the design did not present an hyper-decorativism and only high quality materials were selected.

The foyer and the Grand Staircase were inspired by the XVII Century style, with walls and ceilings in carved wood: the Drawing Room, in XVIII Century style, was lined with wooden panels lacquered in very bright colours.

The most outstanding room on board was the State Dining Room, inspired by the Italian Renaissance, with walls in carved walnut and a painted lacunar ceiling: on top of the walls there was an ornamental frieze by the Sicilian painter Ettore De Maria Bergler, while an ample skylight in wrought iron and stained glass by Alessandro Mazzucotelli dominated the central area of the ceiling.

Also the Royal Apartments were decorated in classic period styles: the

pronta generale era mantenuta su un tono di semplicità senza eccessi decorativi e venne fatto uso di materiali di grande qualità.

Il vestibolo di ingresso e lo scalone erano in stile XVII Secolo, con pareti e soffitti in legno intagliato; il salone, in stile XVIII Secolo, era realizzato in legno laccato in tinte chiarissime.

L'ambiente più notevole era il grande salone da pranzo, nello stile del Rinascimento Italiano, completamente rivestito in noce intagliato con soffitto a cassettoni dipinti: un fregio decorativo del pittore siciliano Ettore De Maria Bergler correva sulla sommità delle pareti mentre un ampio lucernario in ferro di Alessandro Mazzacotelli copriva la parte centrale della sala.⁽¹⁶⁾

Anche gli appartamenti dei sovrani erano un esercizio stilistico dell'ufficio tecnico della Ducrot: quello per il Re era in stile XVI Secolo, rivestito in noce con decorazioni pittoriche. Per la Regina era stato scelto lo stile XVIII Secolo, nel salotto il rivestimento era in legno rosa, nella camera era laccato in tinte chiarissime; l'anticamera degli appartamenti e la sala da pranzo privata erano in legno di quercia. L'appartamento del Principe Ereditario era nello stile del XV Secolo, la camera da letto in noce, il salotto e lo studio in mogano.

L'allestimento del *Sarola* subì un grave ritardo nel maggio 1925 quando un incendio distrusse il reparto tappezzeri e verniciatori della Ducrot: molti mobili approntati per la nave vennero distrutti o danneggiati, provocando un ritardo di due mesi nella consegna della nave che fu pronta a prendere il mare solo nel luglio 1925.

Nel 1932 il *Sarola* venne sottoposto a lavori di ristrutturazione degli interni. Gli appartamenti reali vennero riallestiti. L'incarico venne affidato all'architetto Melchiorre Bega (1898-1976); la veste di industriale e progettista accomuna la figura di Bega a quella di Vittorio Ducrot: l'architetto bolognese lavora per la ditta fondata dal padre a Bologna la "V. Bega & Figli s.a."; dal 1920 al 1930 la ditta, in simbiosi con l'attività di Melchiorre, sviluppa un'enorme mole di lavoro in varie città d'Italia, soprattutto nell'arredo di alberghi e ristoranti, alcuni di grande prestigio.⁽¹⁷⁾

Alla fine del decennio l'attività di Bega si indirizzò anche verso l'arredo navale, la prima commessa fu di grande importanza: gli interni del panfilo del capo del Governo Mussolini, l'*Aurora*, a cui seguirono gli interni del motonave *Arborea* costruita al Muggiano. Entrambe queste realizza-



Alcuni menù degli Yacht Reali Trinacria e Savoia.
Some menus of the Royal Yachts Trinacria and Savoia.



La sala da pranzo di Stato del Savoia.
The State Dining Room on board the Royal Yacht Savoia.



**La hall della Nave Reale Savoia situata sul ponte di passeggiata.
The Savoia's Hall located on the Promenade Deck.**

zioni raccolsero il plauso della critica per l'innovazione e l'aggiornamento stilistico che proponevano.⁽²⁰⁾

Conseguenza della fama acquisita da Bega fu l'incarico ricevuto dalla Regia Marina per il rinnovo degli interni del *Savoia*.

I lavori di adattamento vennero realizzati nell'arsenale di La Spezia alla vigilia del viaggio in Egitto, tra il dicembre 1932 e il gennaio 1933 e riguardarono gli appartamenti reali che vennero completamente ristrutturati.⁽²¹⁾ Le cabine del Re e della Regina vennero sostituite da una sola grande camera da letto mentre furono riallestiti tutti gli altri ambienti destinati ai Sovrani.

Melchiorre Bega propose un arredamento aggiornato al gusto corrente senza tuttavia essere francamente moderno, accordandosi alle richieste della committenza.⁽²²⁾

King's one was in XVI Century style, lined in walnut with painted decorations; for the Queen the XVIII Century was chosen and her sitting room was lined in pink wood, while the bedroom was light colour lacquered. Both the entrance rooms and the common private dining room were in oak wood.

The Crown Prince's suite was reminiscent of the XV Century, with the bedroom in walnut and the sitting room in mahogany.

In May 1925 a serious delay in the fitting out of the new Royal Yacht was caused by a fire which broke out in the tapestry and painting shops of the Ducrot Company: many pieces of furniture destined for the Savoia were burnt to ashes or were heavily damaged.

The ship's delivery had to be postponed for two months and the Savoia was ready to take the sea only in July 1925.

In 1932 the Royal Yacht underwent a partial refit in the accommodation area. The appointment to revamp the Royal Suites was entrusted to the Architect Melchiorre Bega (1898-1976).

The character of industrialist and designer joins Bega and Ducrot: the bolognese architect worked for the company "V. Bega & Figli S.A." of Bologna founded by his father. In the decade 1920-1930 the firm, in symbiosis with Melchiorre's activity, developed a huge amount of work in many Italian towns, above all in the furnishing of Grand Hotels and Restaurants, some of them of international prestige.

At the end of the Twenties Bega's activity was also directed towards the marine field and his first orders were of great importance: the interior designs of the Aurora, Mussolini's yacht, and of the M/V Arborea, built at the Muggiano shipyard.

Both projects received critical praise for their originality and the innovations introduced.

Thanks to his fame, the Italian Royal Navy called on Bega for the revamping of the Savoia's interiors.

The works were performed in the La Spezia Royal Arsenal between December 1932 and January 1933, when the Savoia re-entered service for her State Visit to Egypt.

Melchiorre Bega proposed, for the Royal Apartments, a style up-dated to the contemporary taste, without however being frankly modern, to fulfil the request of his customer.

Note

- (1) Reginald Crabtree, *Royal Yachts of Europe From Seventeenth to Twentieth Century*, David & Charles, Newton Abbot, 1975.
- (2) Per la storia del Sarcos si veda: Giorgio Giorgerini, Augusto Nani, *Gli incrociatori italiani, 1861 - 1975*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma 1976.
- (3) L'episodio è celebrato in due dipinti dei pittori Angelo Costa e Giuseppe Sacheri conservati al Museo Navale di Genova Pegli.
- (4) Franco Miceli Baranelli, *La Marina Militare Italiana nella vita nazionale*, Mursia, Milano 1983.
- (5) cfr. *La Nave Reale Trinacria*, in "Rivista di Cultura Marinaia", n. 5-6, 1935.
- (6) Il 1 gennaio 1923 il governo decise di stabilire nuove convenzioni con i privati, firmando in data 18 marzo 1923, per la gestione dei servizi marittimi sovvenzionati. Tali convenzioni vennero approvate con R.D. del 26 aprile 1923 n.1045; da queste disposizioni scaturì la decisione di sospendere la costruzione delle navi destinate alle Ferrovie dello Stato.
- Nei primi mesi del 1923 il Ministero dei Lavori Pubblici, di concerto con il Commissario Marina Mercantile, determinò un nuovo ordinamento per la gestione dei servizi postali con le isole, che vennero affidati, tramite gara di appalto, all'armamento privato. Fu con il R.D. del 31 dicembre 1923 n.3223 che il Ministero dei LL.PP. fu autorizzato a determinare l'ordinamento dei servizi marittimi postali, gestiti dalle Ferrovie dello Stato, tra il continente e le isole affidandoli all'industria privata.
- cfr. *Stato condizioni della Marina Mercantile Italiana dal 1915 a tutto il 1925. Relazione del Direttore Generale della Marina Mercantile a S.E. il Ministro delle Comunicazioni*, Provveditorato Generale dello Stato - Libreria, Roma 1926.
- (7) cfr. Ermínio Bagnasco, *La Portogallo nella Marina Italiana*, Rivista Marittima, Roma, 1989.
- Ermínio Bagnasco, Enrico Leproni, *La portogallizzazione Giuseppe Minaglia*, in "Storia Militare" n.13, ottobre 1994.
- (8) La Cooperativa Costruzioni Navali faceva parte del Consorzio Operaio Metallurgico Italiano di Genova, operante in massima parte con operai avventizi dell'Arsenale precedentemente licenziati per riduzione di personale.
- (9) Successivamente, in ottemperanza al Regio Decreto del 4 novembre 1926, il Sarcos assunse la classifica di Nave Reale in seguito alle direttive del regime fascista che non permettevano l'uso delle parole di origine straniera.
- (10) *Per il caso del Sarcos*, in "Il Secolo XIX", 2 settembre 1923.
- (11) cfr. *La Regia Nave "Sarcos" varata il 1 settembre 1923 nel R. Arsenal di Spezia*, in "La Marina Italiana", ottobre 1923.
- (12) Per i risultati delle prove in mare del Sarcos si veda: *Prove della R.N. Sarcos*, in "La Marina Italiana", dicembre 1923.
- (13) Il verbale di consegna della nave ai Cantieri Navali Riuniti venne siglato il 26 aprile 1924.
- cfr. Ministero della Marina, *Capitolato d'operi per l'ultimazione della costruzione e per l'arredamento completo della R.Nave Sussidiaria di 2a classe Sarcos*, Stabilimento Lit-

Tipografico del Genio Civile, Roma 1924.

(14) Nei disegni dei Cantieri Navali Riuniti è chiaramente indicata la posizione dello stabilizzatore gireoscopico Sperry.

E' probabile che la Regia Marina rinunciasse all'acquisizione dell'apparecchio per l'alto costo dello stesso; è interessante riportare quanto a proposito fu specificato nel Capitolato d'Operi: "Qualora la R.Marina rinunciasse alla sistemazione dello stabilizzatore Sperry, la Ditta dovrà provvedere a sistemare la quantità di zavorra rispondente per raggiungere i requisiti di stabilità richiesti", cfr. Ministero della Marina, *Capitolato d'operi per l'ultimazione della costruzione e per l'arredamento completo della R.Nave Sussidiaria di 2a classe Sarcos*, op. cit.

(15) *Nuove costruzioni: Il museo Yacht Reale Sarcos*, in "Rivista Marittima", 1925, pag.447.

(16) Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, Cartella 2213, Fascicolo 3.

(17) cfr. *Visite effettuate nelle Colonie Italiane da S. M. Il Re Imperatore presiedendo l'imbarco sulla Nave Reale Sarcos*, Roma 1939, dattiloscritto in Ufficio Storico della Marina Militare, Cartella 2213, Fascicolo 5.

(18) *La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale. Vol.II. Navi militari perdute*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 1975.

(19) cfr. Giornale Ufficiale della Marina Militare del 15 luglio 1947, dispensa 12a.

(20) Ettore Sessa, *Ducrot, Mobili e Arti Decorative*, Editrice Novecento, Palermo 1989.

Paolo Piccione, *Gli interni del transatlantico Roma*, in *Pincofio Roma*, Tipolitografia S.F., Genova, 1996.

(21) Ministero della Marina, *Capitolato d'operi per l'ultimazione della costruzione e per l'arredamento completo della R.Nave Sussidiaria di 2a classe Sarcos*, op. cit.

(22) *R. Nave Sarcos. Decorazione ed arredamento degli appartamenti*, Progetto Ducrot, Palermo 1925.

(23) cfr. R.Papini, *La nave-Aurora*, in "Domus", febbraio 1929.

(24) Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, Cartella 2213, Fascicolo 3.

(25) cfr. Stefano Zironi, *Melchiorre Bega*, Architetto, Editoriale Domus, Milano 1983.

(26) cfr. R.Papini, *La nave-Aurora*, in "Domus", febbraio 1929.

La Regia Nave Aurora, arredata da Melchiorre Bega, in "La Casa Bella", agosto 1928.

Per la mononave Arborea si veda: *Decorazioni e arredi dell'architetto Melchiorre Bega per la Motonave Arborea*, in "La Casa Bella", luglio 1930.

(27) La richiesta di modifica degli appartamenti Reali venne formulata direttamente dalla Real Casa.

(28) A Melchiorre Bega spettò poi, nel 1939, l'incarico di progettare il nuovo profilo per il capo del Governo, il Duce, questa interessante realizzazione rimane, insieme al profilo reale jagoslavo Bely Ono di Gustavo Pulitzer Finali, il migliore esempio di arredamento navale nel campo delle navi di rappresentanza del periodo interbellico.

Per la storia del Duce si veda: Franco Bagnoni, *Esploratori Pagine Corrette ed Arcidi Bagnoni*, 1861-1974, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 1974.

Per gli interni del profilo Bely Ono si veda: Donato Riccesi, *Gustavo Pulitzer Finali. Il disegno della nave*, Marsilio, Venezia 1987.

Bibliografia - Bibliography

- La Regia Nave "Sirois" varata il 1 settembre 1923 nel R. Arsenal di Spezia*, in "La Marina Italiana", ottobre 1923.
- Ducrot, R. *Nave Sirois. Decorazione ed arredamento degli appartamenti*, Palermo 1923.
- Ministero della Marina, *Capitolato d'oneri per l'esecuzione della costruzione e per l'arredamento completo della R.Nave Sirois di 2a classe Sirois*, Stabilimento Litografico del Genio Civile, Roma 1924.
- Prove della R.N. Sirois*, in "La Marina Italiana", dicembre 1925.
- Sulle condizioni della Marina Mercantile italiana dal 1915 a tutto il 1925. Relazione del Direttore Generale della Marina Mercantile a S.E. il Ministro delle Comunicazioni*, Provveditoria Generale dello Stato - Libreria, Roma 1926.
- Viste effettuate nelle Colonne Balcone da S. M. Il Re Imperatore prendendo imbarco sulla Nave Reale Sirois*, Roma 1939, dattiloscritto in Ufficio Storico della Marina Militare, Cassella 2213, Fascicolo 5.
- Giucchino Volpe, *Vittorio Emanuele III*, Istituto Studi di Politica Internazionale, Roma 1939.
- Silvio Bertoldi, *Vittorio Emanuele III*, Utet, Torino 1971.
- Reginald Craze, *Royal Yachts of Europe: From Seventeenth to Twentieth Century*, David & Charles, Newton Abbot, 1975.
- La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale. Vol. II. Navi militari pesanti*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 1975.
- Giorgio Giogirini, Augusto Nani, *Gli Incrociatori Italiani, 1861 - 1975*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma 1976.
- Silvio Bertoldi, *I Sirois. Ascese e cadute di una dinastia*, Fabbri editori, Milano 1983.
- Franco Miceli Ruscelli, *La Marina Militare Italiana nella crisi nazionale*, Mursia, Milano 1983.
- Stefano Zironi, *Melchiorre Bega*, Archibeta, Editoriale Domus, Milano 1985.
- Franco Burgioni, *Tutte le navi militari d'Italia, 1886 - 1986*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma 1986.
- Bernato Rameschi, *Elena di Savoia*, Rusconi, Milano 1986.
- Emilio Bagnozzi, *La Potere nella Marina Italiana*, Rivista Marittima, Roma, 1989.
- Emilio Sessa, *Ducrot, Abili e Arti Decorative*, Novocento Editrice, Palermo, 1989.
- Corrado Corbi, *Gli yacht della Storia italiana*, in "Yacht Digest" n.42-43, 1991.
- Emilio Bagnozzi, Enrico Leproni, *La portolano di Giuseppe Minghella*, in "Storia Militare" n.13, ottobre 1994.
- Paolo Piccione, *Gli interni del transatlantico Roma*, in "Piroscopo Roma, Tipografia S.F., Genova, 1996.

Ringraziamenti - Acknowledgements

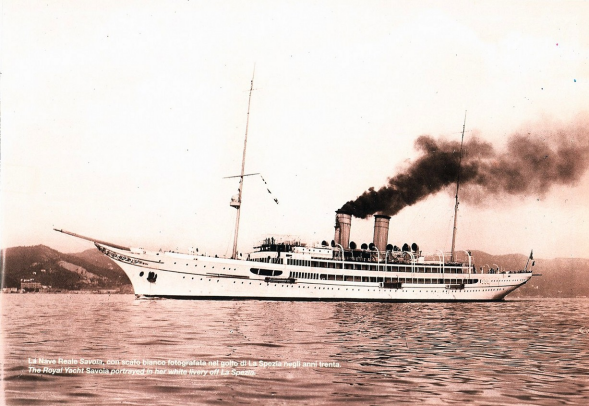
Si ringrazia quanti hanno contribuito alla realizzazione di questa pubblicazione fornendo documenti, informazioni ed immagini.

- S.A.R. La Principessa Maria Gabriella di Savoia
Presidente della Fondazione Umberto II di Savoia, Losanna.
H.R.H. The Princess Maria Gabriella of Savoy, Princess of Italy.
President of the Umberto II Foundation, Losanna.
- Il Dottor Achille Rastelli, storico navale, per i preziosi consigli sul reperimento delle fonti.
- Mr Achille Rastelli, naval historian, for the useful information concerning the sources.
- Il signor Maurizio Eliseo, storico navale, per la traduzione in lingua inglese e le immagini fornite.
- Mr Maurizio Eliseo, maritime historian, for the English translation.
- Il Dottor Leonardo Cerini, Visconte di Castegnate, Castellanza.
- Leonardo Cerini, Viscount of Castegnate, Castellanza.
- La Famiglia Ducrot ed in particolare Vittorio Ducrot, Roma.
- The Family Ducrot and Vicky Ducrot, Rome.
- La Facoltà di Architettura dell'Università degli Studi di Palermo e la Dotazione Ducrot.
- The Faculty of Architecture of the Palermo University and the Ducrot Archives.
- L'Ufficio Storico della Marina Militare, Roma.
- The Historical Department of the Italian Navy, Rome.

- Il signor Anthony Cooke, Londra. L'Associazione Navimodellisti Bolognesi, Bologna.
- L'Architetto Maria Gialfrè Minnella, Palermo. L'Architetto Ettore Sessa, Palermo.
- La signora Maria Serena Piccione Guidi, Legnano. L'Architetto Vittorio Bega, Milano.
- Il signor Enrico Repetto, Genova. Il signor Jan J. Loeff, Miami.
- Il Dottor Giorgio Olivero dello Yacht Club Italiano, Genova.
- Il Prof. Mario Sarnino, Università degli Studi, Genova. Il C.le Elio Rizzi, Roma.
- Il C.N. Roberto Cristofari, Palermo. Il signor Enrico Di Natale, Palermo.
- L'Architetto Ivan Zinigo, Genova. La Dott.ssa Maria Montanari, Genova.

Uno speciale ringraziamento al Cap. Stephen J. Card, Bermuda, per aver permesso la riproduzione del dipinto in copertina.

Special thanks to Capt. Stephen J. Card, Bermuda, for the kind permission to reproduce the painting on the cover.



La Nave Reale Savoia, con scafo bianco fotografata nel golfo di La Spezia negli anni trenta.
The Royal Yacht Savoia portrayed in her white livery off La Spezia.

Caro lettore,

Quando l'ing. Francesco Scotto, qualche anno fa, mi parlò per la prima volta dello Yacht Reale "Savoia", me ne mostrò anche alcune bellissime foto ricavate da un album di una persona che aveva lavorato al suo allestimento.

Aggiunse che se avessimo intrapreso una ricerca storica su quell'argomento, essa sarebbe stata più difficile delle altre precedenti (Le Vecchie Signore del Mare, Il Varo, Roma).

Era un'occasione molto stimolante, assieme a lui e all'arch. Paolo Piccione, iniziammo una splendida avventura: infatti la ricerca delle fonti di progetto, delle foto sia degli interni sia della vita di bordo, sono paragonabili ad un viaggio nel passato e nella storia.

Entrare nella casa di un re con rispetto ma senza pregiudizi è già difficile; uscirne con dignità è ancora più difficile. Noi ci abbiamo provato.

Aldo di Bella
Rochem Marine

Dear Reader,

Some years ago Mr. Francesco Scotto first talked to me about the Italian Royal Yacht "Savoia".

He showed me some photographs originally belonging to a person who was involved in the fitting out of this Royal Yacht and added that any historical research on this vessel would be more difficult to us than any carried out previously.

It was a very stimulating occasion. Together with Paolo Piccione we started a real adventure: researching the original drawings, photographs of the interior, images of the life on board. We travelled into the past and relived history.

To enter a King's home with respect and without any prejudices is difficult, to leave it with dignity is even more difficult. We have tried.

*Aldo di Bella
Rochem Marine*

Referenze Fotografiche - *Photographic References*

Collezione Achille Bastelli: pagg. 8, 10
Collezione Maurizio Eliseo: pagg. 2, 11
Collezione Francesco Scotto: pagg. 7, 21, 25
Collezione Paolo Piccione: pagg. 13, 31
Ufficio Storico Marina Militare: pag. 9
Fondazione Umberto II: pagg. 5, 15, 18, 19
Dotazione Ducrot, Facoltà di Architettura
Università di Palermo: pagg. 23, 24, 27, 28
Collezione Cerini di Castegnate: pag. 26

© Francesco Scotto e Paolo Piccione 1997.

Tutti i diritti riservati. Nessuna parte di questa pubblicazione può essere con qualsiasi mezzo riprodotta senza l'autorizzazione degli autori.

© *Francesco Scotto and Paolo Piccione 1997.*

All rights reserved. No part of this publications may be reproduced without prior permission in writing from the authors.

Coordinamento editoriale - *Publshing co-ordinator*

Rochem Marine - Genova

Stampato da - *Printed by*

Tipolitografia Sorriso Francese - Genova

