

PIROSCAFO "CAIO DUILIO"

IL MODELLO

Il modello di grandi dimensioni (circa 5 m di lunghezza) proviene presumibilmente dalla società armatrice Navigazione Generale Italiana oppure dal Cantiere Ansaldo. Si tratta di un tipico modello degli anni Venti, quando le compagnie armatoriali facevano costruire da ditte specializzate modelli di grandi dimensioni delle loro navi, destinati ad essere esposti per scopi pubblicitari presso le agenzie viaggi ed anche nelle stazioni ferroviarie, dove maggiormente attiravano l'attenzione e l'interesse del pubblico. Non si hanno notizie dirette sui dati di costruzione del modello, si può soltanto presumere che possa essere stato realizzato dalla Ditta Patrone, all'epoca specializzata in questo tipo di realizzazioni.

LA NAVE

Il "Caio Duilio" ed il suo gemello "Giulio Cesare" costituirono per l'armamento italiano la prima coppia di transatlantici capaci di competere con le migliori grandi navi britanniche e tedesche che all'epoca collegavano le due sponde dell'Atlantico.

Impostati per conto della Navigazione Generale Italiana negli anni immediatamente precedenti la I Guerra Mondiale, il "Giulio Cesare" fu costruito presso un importante cantiere inglese ed il "Caio Duilio" dal Cantiere Ansaldo di Sestri Ponente. A causa dello scoppio della I Guerra Mondiale, entrambi entrarono in servizio soltanto nei primi anni Venti.

Molto simile al "Giulio Cesare", il "Caio Duilio", con una stazza lorda di 24.289 t ed una lunghezza di 191 m, si sviluppava su otto ponti di cui quattro a tutta lunghezza. Al centro della nave si elevava un complesso di

sovrastutture sormontate da una coppia di fumaioli a sezione ellittica. Il cassero di poppa era imponente e si elevava per un paio di ponti. Il dritto di prora aveva un andamento subverticale e la poppa, per la prima volta in una nave passeggeri italiana, aveva la foggia detta "a incrociatore". Le navi si distinguevano in particolare per l'arredamento sfarzoso degli alloggi e delle sale pubbliche di 1ª classe, con l'impiego di vari stili classici. Era prevista la disponibilità per oltre 1.600 passeggeri sistemati in quattro classi. Il transatlantico con apparato motore a turbina poteva sviluppare una velocità di servizio di 16 nodi.

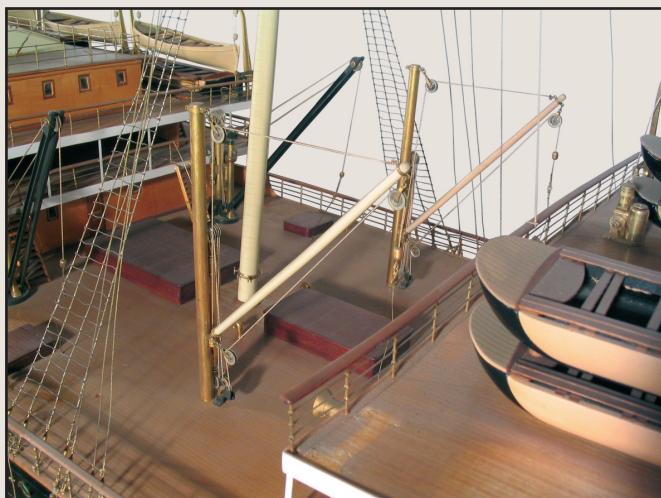
Inizialmente il "Caio Duilio" venne impiegato sulle rotte sudamericane; in seguito, con la concentrazione armatoriale, confluì nell'Italia Flotte Riunite e fu trasferito nelle linee per il Sud Africa. Nel 1937 passò al Lloyd Triestino, mantenendo sempre le stesse rotte sudafricane. In disarmo durante la II Guerra Mondiale, fu tuttavia impiegato durante il conflitto per rimpatriare i civili italiani dall'Africa Orientale. Messo di nuovo in disarmo a Trieste, nel 1944 subì i bombardamenti alleati che ne determinarono l'affondamento e la successiva demolizione.

BIBLIOGRAFIA

ELISEO M. - PICCIONE P., *Transatlantici. Storia delle grandi navi passeggeri italiane*, Tormenta, Genova 2001

GROPALLO T., *Navi a vapore ed armamenti italiani dal 1818 ai giorni nostri*, Genova 1958

OGLIARI F. - RADOONA L., *Storia dei trasporti italiani. La navigazione generale italiana: le sue eredi, le minori*, Cavallotti, Milano 1977



dettaglio del ponte