



Interni classe "Conti"

nazionali, che recupereranno in fretta il tempo perduto, non sono per il momento in grado di costruire grandi transatlantici e allora ci si rivolge ancora all'Inghilterra: il Lloyd Sabaudò ordinerà due nuovi, grandi transatlantici seguiti poi da un terzo, mentre la N.G.I. ne commissionerà uno oltremarica e per l'altro scommetterà sui cantieri nazionali dell'Ansaldo di Sestri Ponente.

Queste unità avranno una gestazione lunga e travagliata dovuta allo scoppio della prima guerra mondiale e arriveranno sulla scena solo agli inizi degli anni Venti, quando il Lloyd Sabaudò verrà annoverato fra le compagnie leader dei servizi transatlantici e la N.G.I. avrà ultimato il suo processo di fusioni inglobando in essa quel poco che restava della gloriosa La Veloce.

Lo sviluppo della prima delle due società riprese il suo cammino ascendente con l'entrata in linea del *Conte Rosso* e del *Conte Verde* fra 1922 e 1923: stazzanti circa 18.000 tonnellate, con capienza per più di 1800 passeggeri in quattro classi, disponevano di servizi e arredi particolarmente artistici e lussuosi nelle classi superiori, curate dall'architetto Coppedè che metterà la sua firma su tante altre realizzazioni navali dell'epoca. Degni di nota il vestibolo e la biblioteca di prima classe in stile Rinascimento, la sala da musica in stile Pompeiano con scalone in marmo rosa di Carrara e cupola di cristallo, la sala da fumo in stile Moresco arieggiante l'Alcazar di Siviglia, la veranda in stile moderno e le due grandi sale da pranzo con 250 posti a sedere ciascuna.

Ad esse rispose la N.G.I. con i forse superiori *Giulio Cesare* e *Duilio*, entrati in linea rispettivamente nel 1922 e

nel '23: il primo di costruzione britannica ed il secondo realizzato a Sestri Ponente, primo grande transatlantico di una serie che sarà poi lunga e gloriosa. Dalla linea moderna e filante, compatta, con lo scafo allungato e la poppa ad incrociatore, le due unità, simili nella forma esterna, differivano nel tonnellaggio e nelle sistemazioni interne: di circa 21.000 tonnellate il primo, l'altro stazzava 3.000 tonnellate in più e potevano trasportare circa 1700 passeggeri: sul *Duilio* erano però minori i posti per emigranti a fronte di una prima classe più capiente. Caratteristica saliente delle due navi era lo sfarzo comune con cui furono arredate, con il coinvolgimento delle più alte maestranze del settore e l'impiego degli stili più eleganti: Direttorio, Luigi XVI, Reggenza, Adam, Certosino.

All'epoca non vi erano altre navi passeggeri in grado di offrire una più armonica raccolta di stili, riportati diretta-



La Duilio nel viaggio inaugurale