

NOVANT'ANNI DI MITO

Rivive  
 l'epopea  
 del «Rex»

Bottino a pagina 15

TRA DATI TECNICI, ANEDDOTI E RICORDI DEI PROTAGONISTI

# Il transatlantico «Rex» un mito lungo novant'anni

*Nel volume di Flavio Testi, curato da **Fondazione Ansaldo**, la storia e l'orgoglio del simbolo dell'eccellenza italiana*



IL MOMENTO DEL VARO e, di fianco, alcuni operai dentro l'asse portaelica per una foto ricordo

**Monica Bottino**

■ Osare. Fare forza sulle capacità e l'intelligenza e prova a superare i limiti. Tutte le grandi storie di successo hanno questi ingredienti, e quella del Rex, il mitico transatlantico uscito dai cantieri di Sestri Ponente novant'anni fa, ha il fascino di quelle più belle. A raccontare ancora una volta la grande epopea del «Rex» è Flavio Testi, insieme a **Fondazione Ansaldo**, nel volume «Rex, il sogno azzurro», Erga edizioni. Il volume, in italiano e inglese, ripercorre la breve storia della più grande turbonave passeggeri mai costruita fino a quel momento. Nel raccogliere aneddoti, racconti, a illustrare particolari della vita a bordo, l'autore, ingegnere

appassionato di storia della mariniera mondiale, ha ripercorso anche le pagine della storia della sua famiglia: il nonno Corrado e il padre Metello erano dipendenti Ansaldo e parteciparono alla costruzione del transatlantico Rex per le parti propulsive ed elettriche. Entrambi presero parte alle prove in mare e Metello Testi rimase imbarcato per tutta la vita operativa del Rex (dal 1932 al 1940) in qualità di ufficiale della centrale elettrica e anche come violinista nell'orchestra di bordo.

E allora, il cuore e la mente, tornano a quel 1 agosto 1931, quando, nei Cantieri Navali Ansaldo di Sestri Ponente, giungono col treno reale Re Vittorio Emanuele III e la Regina Elena, madrina

dell'evento, per presenziare al varo del più grande transatlantico mai costruito in Italia: 51.060 tonnellate di stazza lorda per una lunghezza di 268 metri, una larghezza di 30 metri e un'altezza 37 metri, con 4 eliche e 4 motori capaci di una potenza di 140.000 cavalli.

Numeri da record ai quali sarà aggiunto, solo due anni dopo, un altro trofeo: nell'agosto del 1933, il Rex, grazie al comandante Tara-



botto, conquisterà il Nastro Azzurro per l'Italia, premio per la più veloce traversata tra Europa e America fatta fino a quel momento: 4 giorni, 13 ore e 58 minuti per navigare le 3.181 miglia che separano Gibilterra dal faro di Ambrose a New York. Il Rex percorse la rotta a una velocità media di 28,92 nodi arrivando a destinazione con un giorno d'anticipo, un record che deterrà per due anni. Ed è proprio a questa competizione che si riferisce il titolo del libro.

E che dire delle menti che lo idearono? Il progetto del superbo transatlantico fu soprattutto una questione di dettagli. Nonostante la stazza, la sagoma esterna era maestosa, elegante, snella e armoniosa nei suoi elementi come quella di uno yacht. La poppa classica «a sbalzo» permetteva un maggiore spazio utilizzabile dei ponti, mantenendo però contenuta la lunghezza del fondo carena in modo da riuscire ad alloggiare la nave nel bacino di carnaggio numero 3 delle Grazie, appositamente allungato per effettuare le manutenzioni periodiche a Genova. Le linee della carena, invece, furono frutto di accurate esperienze svolte nelle

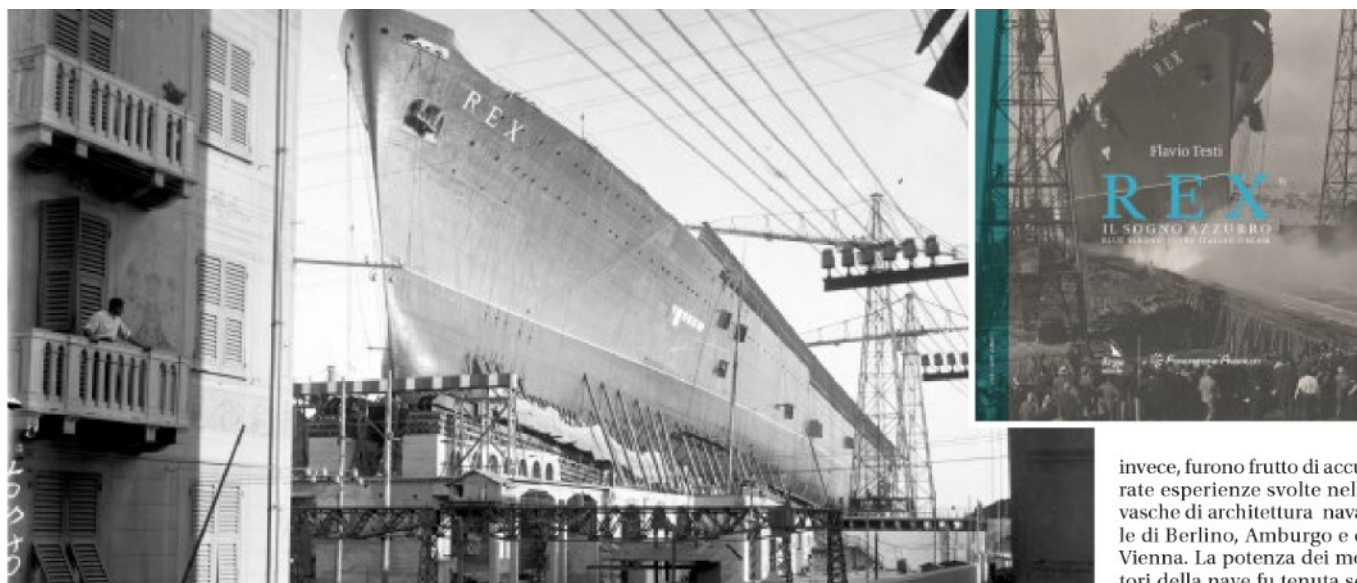
vasche di architettura navale di Berlino, Amburgo e di Vienna. La potenza dei motori della nave fu tenuta segreta, inizialmente indicata in 120.000 CV, poi 136.000 CV, ma la potenza realmente sviluppata nelle prove raggiunse i 140.000 CV.

Il bulbo del Rex, prima nave italiana ad averlo, era a forma di pera e simile a una goccia d'acqua con profilo parabolico inferiore; sarà poi adottato in tutte le successive grandi navi costruite dopo la Seconda Guerra mondiale.

I passeggeri amavano sentire il comandante raccontare quanto la nave fosse sicura, in grado di affrontare anche il mare più insidioso, a tutta velocità, come accadde durante la sfida per il Nastro Azzurro. Ma il transatlantico era quanto di più lussuoso si potesse volere: una panetteria e una pasticceria a bordo che sfornavano prodotti freschi ogni giorno, una cura ai desideri degli ospiti con regimi particolari, come gli ebrei che potevano contare cuoco Kosher, oltre che su un Rabbino, per le celebrazioni religiose. C'erano una palestra e due piscine, oltre che un teatro dove si esibì tra gli altri anche Natalino Otto.

Dodici anni dopo, trascor-

so un periodo di assoluto splendore, il Rex, dopo l'8 settembre 1943, fu requisito dalle truppe tedesche e adibita a caserma per le truppe del Terzo Reich. Come accadde per musei, ricche case private, dimore storiche, anche il Rex fu depredata e messo in disarmo, poi trasferito nella baia di Capodistria col proposito di salvaguardarlo dai possibili bombardamenti alleati. Il vanto dei Cantieri Navali Ansaldo si incagliò nei bassi fondali dell'Adriatico e poi, l'8 settembre 1944 fu silurato dalla Royal Air Force, coadiuvata dalle forze americane. Perché infierire su una nave ormai inerme? Probabilmente ordini dall'alto, ordini addirittura da Winston Churchill, che aveva avuto un passato in marina ed era consapevole di cosa rappresentasse il Rex. Era il colpo mortale inferto al regime, il colpo di grazia a un simbolo su cui Mussolini aveva innestato la propaganda. Caduto preda bellica della Jugoslavia di Tito, fu smantellato rappresentando con i suoi resti un vero tesoro per le popolazioni locali. Ma alcuni tesori giacciono ancora sul fondale istriano, attendendo chi li porterà alla luce.



**LO SGUARDO AL «GIGANTE»** nei cantieri navali di Sestri Ponente, dove il Rex fu varato con la regina Elena come madrina

invece, furono frutto di accurate esperienze svolte nelle vasche di architettura navale di Berlino, Amburgo e di Vienna. La potenza dei motori della nave fu tenuta se-