



Il Conte Grande a ponte dei Mille



L'Augustus



Il varo del Rex



Operazioni d'imbarco

mente dai più noti palazzi reali e principeschi d'Europa e che tanto favore trovavano presso la ricca clientela nordamericana cui erano rivolti.

Un passo ulteriore fu fatto di lì a pochi anni con altre quattro realizzazioni, anche stavolta due per il Lloyd e due per la Generale. Il Sabauda mise in servizio fra 1925 e 1928 una coppia di quasi-gemelli destinati a divenire due dei più fortunati e longevi transatlantici della nostra marina: il *Conte Biancamano*, che fu l'ultimo costruito in Inghilterra, ed il *Conte Grande*, realizzato presso i cantieri San Marco di Trieste per usufruire delle nuove agevolazioni previste dal governo.

Le due unità, stazzanti fra le 23 e le 24.000 tonnellate, le prime italiane a raggiungere quasi i 200 metri di lunghezza, capaci di trasportare circa duemila passeggeri divisi nelle varie classi, si imposero fin da subito per l'aspetto esteriore filante e slanciato, la ricercatezza degli interni dove le varie ditte Coppedè, Monti e Ducrot diedero i loro migliori risultati ed il servizio di bordo di alto livello non solo nelle classi superiori. Il *Conte Grande*, in particolare, fino all'avvento di *Rex* e *Conte di Savoia* fu considerata, al pari del francese *Ile de France*, l'unità più "glamour" del Nord-Atlantico, quella preferita dai vip del momento, dai miliardari, dai divi del cinema e del teatro che nelle sale feste in stile hollywoodiano trovavano il proprio ambiente ed il comfort più appropriato.

Pronta fu la risposta della N.G.I. con due navi ancora più grandi, le prime in Italia ad eccedere le 30.000 tonnellate: *Roma* e *Augustus*, prodotti della cantieristica genovese di Sestri Ponente e scesi in mare fra 1926 e 1927.

A turbine la prima, dotata di motore diesel la seconda che fu all'epoca la più grande motonave del mondo: dagli interni sfarzosi come le unità già descritte e con un'attenzione particolare alle classi inferiori ove, per la prima volta, tanti spazi devoluti in precedenza ai cameroni erano strutturati in cabine vere e proprie come nelle classi superiori, potevano trasportare più di 1600 passeggeri in quattro classi e furono le prime dotate di ponti lido attrezzati con piscine e ombrelloni, anticipando così quel tipico stile vacanziero che sarà poi comune sui transatlantici italiani successivi e farà guadagnare alle nostre navi quell'appellativo di "Lido Fleet" tanto popolare oltreoceano. Oltre a queste unità di punta le due compagnie rivali, che portavano comunque entrambe il nome di Genova sulla loro poppa, annoveravano tutta una serie di navi minori e da carico che contribuivano all'incremento dei traffici e stimolavano la concorrenza: *Principessa Maria* e *Giovanna* per il Lloyd Sabauda, *Virgilio*, *Orazio* e *Colombo* per la Navigazione Generale, tanto per citarne solo alcune. Con esse e coi piroscafi maggiori da Genova si potevano raggiungere rapidamente e in modo confortevole gli scali del Nord e del Sud America, dell'Africa, dell'Oriente e della lontana Australia, con un insieme di movimentazione complessiva che agli albori degli anni Trenta poteva concretizzarsi in più di centomila passeggeri e mezzo milione di tonnellate di merci l'anno. E con alti standard di sicurezza, sconfessati da pochissimi naufragi fra cui quello del *Sirio* della N.G.I. a Capo Palos nel 1906 e pochissime altre perdite.

Oltre all'attività di queste che sono state le grandi protagoniste dei primi decenni del Novecento, è doveroso ri-