



# LE OFFICINE ZEPPELIN

È IL PROGRAMMA DI NAVIGAZIONE AEREA  
DELLA GERMANIA

Da due mesi le officine Zeppelin non lavorano. Tutto è fermo nelle grandi sale vetrare dove i torni s'allineano incappucciati di stracci, nei vestiboli dove gli orologi di controllo si sono arrestati, nelle rimesse deserte luccicano nell'ombra dove i grandi volanti di trasmissione dal convesso dorso di acciaio che le grosse cinghie non fasciano più, mentre nelle cabine dei quadranti le cento leve s'adagiano come in un astuccio nelle loro nicchie di porcellana. Nelle enormi chiglie di ferro, vetro e cemento degli "hangars", capaci ciascuno di contenere due dirigibili di cubatura massima, s'accatastano cumuli di materiale per milioni, apparecchi da riparare, apparecchi non finiti. Uno, tutto nero, ha le ali rotte: il più grande di tutti. È uno dei più sinistri protagonisti della guerra: il tipo che serviva per i bombardamenti di Parigi e di Londra. Si chiama tipo Staken, ma durante la guerra aveva un nome convenzionale, il nome di un altro tipo già conosciuto. Era l'aeroplano gufo, che non si muoveva che di notte. Esso è stato tenuto completamente segreto durante la guerra, anche in Germania: tanto segreto che l'Intesa ne ha sempre ignorata l'esistenza. Si credeva che fosse un Gotha comune a due motori, e invece è un colosso che ha quarantadue metri di apertura di ali, cinque motori, ed

era capace di portare mille chilogrammi di bombe. Ha benzina per dieci ore. Nella carlinga chiusa come uno scafo si può passeggiare in piedi. Ora i suoi fratelli sono in ostaggio ed esso è là, con le immense ali a brandelli aperte, come un uccellaccio inchiodato sopra uno stipite. In un angolo quaranta piccoli aeroplani da combattimento, montati a metà, aspettano di essere demoliti. Mucchi d'eliche, fasci di centine, cataste d'ali, attraverso serbatoi e timoni, carrelli e fusoliere, galleggianti e carlinghe: l'abbozzo di un lavoro di mesi, tonnellate di materiale nuovo che ora è là, sparpagliato come i rottami di una caduta. Un italiano, il corrispondente di un grande giornale, Filippo Sacchi, ha potuto visitare in questi giorni le officine silenziose. E dalla contemplazione dello spettacolo triste, il giornalista passa a enunciare per sommi capi il programma che la Germania si propone per la navigazione aerea avvenire. Per creare la navigazione aerea del futuro, quella che non dovrà più trasportare soldati ed esplosivi, ma passeggeri e merci, in Germania si crede fermamente, oggi, che bisogna cominciare a tirare un frego su tutto quello che si è fatto fin qui. L'apparecchio, specialmente l'aeroplano costruito per uso militare, non può essere adattato per altro, a meno di non rassegnarsi a una cosa imper-

fetta. L'apparecchio da guerra deve rispondere a speciali requisiti, velocità, rapidità di manovra, armamento, ecc., ai quali tutti gli altri devono essere subordinati: fino a un certo punto anche la sicurezza. Invece per l'apparecchio da viaggio il primo, il massimo requisito deve essere questo. L'apparecchio che s'imporrà non sarà il più veloce nè il più elegante nè il più capace, ma sarà l'apparecchio di fiducia. Ora questo apparecchio deve essere nuovo, pensato con materiale e con tecnica nuova. Finita la guerra, il lavoro di prima deve essere considerato come un bilancio liquidato. È con questo criterio che il tedesco ha cominciato a impostare i nuovi progetti. I suoi tecnici sono partiti dalla carta bianca. Lo scopo che deve assorbire tutti gli altri è questo: creare l'apparecchio da viaggio. Studiare le linee prima dell'apparecchio è capovolgere il problema. La via è l'aria ed è sempre pronta. Il giorno che l'apparecchio ci sarà, anche le linee ci saranno.

L'aeroplano è uno dei problemi, ma poi c'è l'altro dei dirigibili. Lo Zeppelin ha ora davanti a sé un compito grandioso, cioè di attuare il disegno di una navigazione aerea transoceanica che il vecchio conte, con qual suo ottimismo formidabile, aveva sempre messo davanti ai suoi allievi e ai suoi collaboratori come lo scopo vero e primo di tutto il loro

avoro. Anche qui non c'è che un problema, la sicurezza. Ora, se la sicurezza dello Zepelin in navigazione è già sufficiente, la fase critica comincia al momento d'atterrare. La soluzione è di studiare un tipo di "hangar", magari girevole, che permetta sempre di atterrare secondo vento, e lo si studia.

I dirigibili dovrebbero essere di due tipi, uno per le linee continentali, l'altro per le transoceaniche. Il primo avrebbe pressappoco la cubatura di quello che nel giugno dell'anno passato ha compiuto i raid tra Friedrichshafen e l'Africa occidentale, cioè un trentamila metri cubi. La prima linea sarebbe la Berlino - Zurigo e (col debito permesso) Italia. Per le transoceaniche invece si farebbe un salto, e il salto è quasi fantastico.

A Friedrichshafen si sta costruendo adesso un dirigibile che raggiungerà i centomila metri cubi. È il cosiddetto L. 70. Questa specie di montagna è lunga oltre cinquanta metri. Fra tre mesi il tre mesi il transatlantico potrebbe salpare, e naturalmente il primo viaggio sarebbe l'America. Tutta questa, come si capisce, è un'impresa che richiede un capitale enorme.

Per gestire, per esempio, una linea Berlino-Zurigo-Sicilia-Egitto non ci vorrebbero meno di 5 dirigibili.

Tutte le grandi fabbriche hanno già in preparazione il loro tipo da viaggio, Per esempio il tipo A E G: due motori da 260 cavalli, due eliche, benzina per sei ore di volo. E' relativamente un tipo piccolo, ma in compenso estremamente raffinato nei dettagli, Fa ridere, ma bisogna dirlo, perchè sarà un po' un colmo del confort a duemila metri; l'apparecchio avrà anche il suo W. C., quasi all'inglese. L'A E G, potrà portare sei passeggeri, oltre naturalmente il pilota e l'osservatore.

Poi c'è la questione se convenga superare questo limite medio, e i vantaggi si contrastano, perchè se un aeroplano a numero ristretto di passeggeri ha il vantaggio di non rischiare di partire spesso semivuoto, ha lo svantaggio delle tariffe più alte. Uno dei tipi più grandi attualmente in preparazione in Germania è quello della Siemens-Schuckert.

Vale la pena di dare di nuovo qualche cifra per farsi un'idea delle proporzioni in cui sono impostati questi nuovi progetti. Lo apparecchio da viaggio Siemens avrà cinquanta metri d'apertura d'ali, ventotto di lunghezza, e sei motori da 260 cavalli raccolti in una sala macchine e che mettono in azione le eliche per mezzo di alberi di tra-

smissione. Ha serbatoi per duemila litri di benzina, buoni per sei ore di volo. Esso potrà portare fino a duemila chilogrammi di peso utile, vale a dire fino a 35 passeggeri. Un vagone.

A spianare il problema giovano i molti tentativi che si fanno già per stabilire, con apparecchi da guerra ridotti, dei regolari servizi di passeggeri e merci tra Berlino e altre città della Germania. Presentemente ci sono già in funzione parecchie linee. C'è la Berlino-Amburgo, la Berlino-Warnemunde, la Berlino-Breslau. Da un po' di giorni è entrata in attività una linea con percorso più complesso: la Berlino-Hannover-Vestfalia-Reno, che fa, diremo così, rete con quella Berlino-Amburgo in modo da allacciare sistematicamente quasi tutta la Prussia occidentale.

Queste linee sono nelle mani di una società apposita, la "Deutsche Luft-Reederei". I piccoli apparecchi attuali, scomodi e capaci al più di tre o quattro passeggeri, verrebbero sostituiti nel giugno da apparecchi A E G. Le tariffe sono ancora altissime: bisogna calcolare sopra un costo medio di due marchi e cinquanta al chilometro, cosicché per esempio per andare da Berlino a Weimar, vale a dire un viaggio che costa



Dracken nascosti nel bosco in attesa di un attacco nemico.

in ferrovia una trentina di marchi, se ne devono spendere circa seicento. Il pacco costa in media cinquanta marchi al chilo. I giornali berlinesi, come la *Vossische*, il *Berliner Tageblatt*, ecc., i quali mandano a Weimar un certo numero di copie per posta aerea, pagano sessanta quello che si deve vendere per le strade a quindici.

Il prezzo d'una lettera varia fra il marco e cinquanta, secondo il peso. Tutto ciò è poco pratico, ma questi tentativi di servizi aerei hanno trovato la fortuna del momento perturbatissimo, delle frequenti interruzioni e delle abituali lentezze degli altri mezzi di comunicazione (in tutta la Germania non ci sono ora che tre diretti). C'è molta gente che tra l'arrivar tardi e il pagar molto, preferisce pagar molto, e vola. Intanto, dietro l'esempio, le società si moltiplicano. Un'altra, la "Sablatnig": prima linea in esercizio la Berlino-Monaco, volo d'apertura il 1 giugno. Si cita per non enumerare.

Ora se tutta questa attività, questo risveglio di energia, si manifesta nel campo di un'industria come l'aviazione che è uscita dalla guerra così scossa e che deve lavorare per un avvenire così incerto, che cosa sarà delle altre, che non lo sono, e che anzi trovano pronti intorno a sè, nella stessa situazione attuale, nuovi sbocchi dove convergere immediatamente le loro risorse e il loro lavoro?

Ecco una domanda che pure è necessario rivolgerci, in quest'ora in cui, per falsa pietà o per calcolo nefasto, molta gente grida che la Germania è schiacciata, e ne profitta per cullarsi nell'irrisolutezza e nell'apatia, tra noi!

**LECTOR**