

Racconti di viaggio



di **BENEDETTO MORINI**

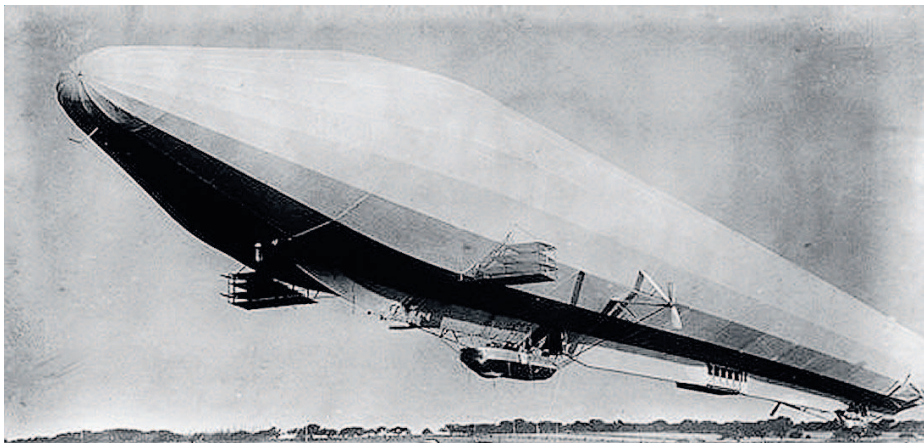
Appena sbarcato a Napoli con il piroscafo proveniente da Salonicco e ancora decisamente sconvolto da quanto osservato in Turchia (dagli orrori di un genocidio, agli inspiegabili massacri di migliaia di vite umane), sono contattato dal mio direttore. Il capo, dalla memoria di ferro, si ricordava di un mio racconto dove narravo le gesta di un mio compagno bavarese di studi che viveva in un delizioso borgo alpino.

Era stato letteralmente sedotto dalle fantasie avveniristiche del conte Ferdinand von Zeppelin e abbandonata la promettente carriera di avvocato penalista e soprattutto una facoltosa clientela, si era dedicato anima e corpo allo sviluppo dei dirigibili negli hangar di Friedrichshafen.

Tale collegamento faceva sì che fossi il diretto responsabile della mia prossima missione: con l'Italia sempre più vicina all'ingresso in guerra senza ancora sapere con chi o contro chi, l'esercito tedesco desiderava, attraverso gli occhi in un giovane inviato italiano, trasmettere l'idea vincente della propria produzione bellica.

Ero infatti stato invitato a recarmi sul lago di Costanza (il Bodensee) per ammirare la costruzione di un dirigibile, salirci a bordo e perché no partecipare ad una missione sui cieli dell'Europa del Nord.

Potevo contare su una discreta conoscenza di tali mezzi, grazie allo scambio epistolare con il mio amico (gli Zeppelin avevano una struttura rigida in alluminio, rivestita esternamente in tela trattata. All'interno dell'involucro più celle per ospitare l'idrogeno.



Dal diario del nostro inviato sui fronti della Prima Guerra Mondiale

Gli Zeppelin sui cieli di Francia

Esternamente erano installate le navicelle motore dove erano montati motori a scoppio azionanti le eliche propulsive e la gondola di comando).

Il primo Zeppelin fu costruito nel 1899 su una piattaforma di assemblaggio galleggiante, cosicché la base poteva essere facilmente allineata alla direzione del vento. Il primo volo avvenne il 2 luglio 1900 e durò solo 18 minuti.

Grazie a munifiche donazio-

ni, il conte Zeppelin, malgrado incidenti e atterraggi di fortuna, riuscì a sviluppare il suo progetto e costruirne ben 21 prima dell'inizio della guerra.

Il progetto iniziale era destinato al trasporto passeggeri, ma i vertici dell'esercito tedesco li trasformarono in veri e propri bombardieri: erano quasi veloci come gli aerei, meglio armati, con una capacità di carico in bombe supe-

riori, oltre ad un raggio d'azione e una durata di volo enormemente maggiori, infine grazie ai dirigibili, le navi tedesche potevano raggiungere e affondare i vascelli alleati.

Dall'inizio del 1915, gli Zeppelin vennero ufficialmente utilizzati per raid notturni sulle rive francesi e britanniche del canale della Manica.

Al mio arrivo, sono destinato a salire sul LZ 29 che inizialmente opera semplicemente

con voli di ricognizione.

A bordo siamo una dozzina: il comandante, il timoniere, il marconista, quattro tecnici per le eventuali riparazioni, due artigiani incaricati dei lanci di bombe e tre soldati utilizzati per l'orientamento, gli avvistamenti di velivoli nemici e l'identificazione dei bersagli.

Oltre alla navicella, ci sono grandi spazi nella parte inferiore dell'aeronave, ma fuori

dalla gondola, il freddo e la carenza di ossigeno si fanno sentire.

Per pochi giorni, manco all'incursione su Parigi.

In una notte stellata, 4 Zeppelin, non osando entrare nel perimetro cittadino, sganciano bombe sulle fabbriche a nord della capitale. Qualche colpo d'artiglieria provoca danni, ma tutti rientrano alla base.

Poi è il turno di Nancy in Lorena, ma nelle stesse ore, un bombardiere francese sorvola gli hangar del lago tedesco, distruggendo al suolo alcuni dirigibili in costruzione.

Il 10 maggio invece è la volta dei sobborghi di Londra.

Tra le popolazioni alleate, si diffonde il panico; gli Zeppelin arrivano nella notte invisibili e silenziosi e non danno il tempo ai civili di mettersi in salvo.

La notte del 16 maggio sorvolò Calais e malgrado il blackout, la riconosco perché posta di fronte alle bianche scogliere britanniche.

Dopo aver sganciato le bombe incendiarie, si risale a 3000 metri di quota e malgrado diverse e importanti avarie meccaniche si rientra sani e salvi a Friedrichshafen. Volare a bordo di uno Zeppelin dà un senso di potere davvero notevole, ma è un trionfo effimero.

Neppure il tempo di togliersi le tute che giunge la notizia di uno Zeppelin abbattuto in piena notte da un aviatore inglese.

E' inversione di rotta che l'esercito tedesco non si aspettava. Gli Zeppelin non fanno più paura.

Il viaggio

Il lago di Costanza

Per visitare il lago, le cui rive si trovano in Germania, Austria e Svizzera, maggio è sicuramente il mese più bello. Il punto di partenza può essere Friedrichshafen, dove il museo Zeppelin è ospitato all'interno della pancia di un dirigibile. Poi andando in senso orario, ci si può fermare presso l'austriaca Lindau e la tedesca Costanza, i cui centri, arricchiti da eleganti palazzi medievali e barocchi, trasudano secoli di storia. Brevi deviazioni portano all'abbazia di San Gallo e alle cascate del Reno di Sciaffusa. Meno conosciute dal turista italiano, ma in assoluto i punti più suggestivi del lago sono l'isola di Mainau e il borgo di Meersburg. La prima, proprietà del re di Svezia, è un meraviglioso parco floreale con migliaia di tulipani fioriti, il secondo è un borgo romanticissimo dove si può sostare in locande all'interno di antiche case a graticcio e mangiare ottime trote in loco al lago.

PER INFORMAZIONI: VIAGGI@NATOURALMENTE.IT



NaTOUR almente
I viaggi di Benedetto Morini



07/6 Monte Grappa 14/6 I Forti di Folgaria
21/6 Asiago 28/6 Adamello
14-19/7 Sarajevo, Spalato e Dubrovnik
07-13/8 Francia e Belgio: Fronte Occidentale

11 - 21 maggio in pullman all'EXPO
21 - 28 maggio in pullman all'EXPO

Via Guido da Castello 9/b - 42121 Reggio Emilia - Tel. 0522 435046
viaggi@natouralmente.it - www.facebook.com/natouralmente
viaggi@natouralmente.it - www.facebook.com/natouralmente

