

I VOLI DI ANTICIPAZIONE DEGLI ANNI '30 DA/PER I TRANSATLANTICI IN VIAGGIO SULLA ROTTA NORD-ATLANTICA

Seconda parte

Flavio Riccitelli

3. La posta catapultata dai transatlantici della "North German Lloyd"

Il transatlantico "Bremen" venne commissionato dalla "Norddeutscher Lloyd Linie" (NDL) e costruito nei cantieri navali tedeschi "Deutsche Schiff- und Maschinenbau".

Era la quarta nave della NDL a portare questo nome e la prima nave commerciale ad essere progettata e costruita nel rispetto di concetti innovativi, quali la prua a bulbo, motori ad alta velocità e profilo basso e aerodinamico.

Al momento della sua costruzione, la "Bremen" e la sua gemella, la nave "Europa", propulse da turbine a vapore, erano considerate le navi da crociera ad alta velocità più moderne ed avanzate della loro epoca (Fig. 14).

Con l'avvento di queste due navi si scatenò una competizione internazionale nella costruzione di grandi transatlantici, veloci e lussuosi che furono simboli nazionali e motivi di prestigio durante gli anni trenta.

All'epoca esse rivaleggiarono con i transatlantici contemporanei più famosi come il francese "Normandie" e l'italiano "Rex", che basarono i loro scafi sui progetti di queste due unità, avvalorando la tesi della superiorità dei cantieri navali tedeschi di quegli anni.

Il "Bremen" venne varato il 16 agosto 1928, solo un giorno dopo il varo della nave gemella "Europa" ad Amburgo. Durante la loro costruzione, la compagnia di navigazione NDL e la compagnia aerea "Deutsche Lufthansa" (DLH) si accordarono per fornire le due unità di un servizio di posta aerea accelerato.



Fig. 14

A questo scopo, le due navi vennero attrezzate con una catapulta a vapore posizionata sul ponte superiore tra i due fumaioli (nota 4), in grado di lanciare a circa 600-700 miglia dalla costa un piccolo idrovolante, per consentire alla posta di arrivare a destinazione con almeno un giorno di anticipo. Al suo arrivo in porto il transatlantico avrebbe poi recuperato il velivolo tramite una gru, per riposizionarlo sulla slitta della catapulta, pronto per un nuovo lancio.

Il "Bremen" avrebbe dovuto fare la sua prima

Nota 4 - Una curiosità ha riguardato proprio i fumaioli, di entrambe le navi. Durante le traversate molti passeggeri si lamentarono della copiosa fuliggine che emettevano, che si depositava sui ponti, con tutti i disagi conseguenti. Il problema era causato dalla loro altezza che, nel rispetto del profilo aerodinamico delle due navi, non era molto elevata, se confrontato con gli altri transatlantici dell'epoca. Il problema venne risolto elevandone l'altezza di 4.50 metri, che comportò una sensibile modifica nel profilo delle due navi, ma pose termine alle lamentele.