

*Viagem,
Encare bem seus heróis, mas, não vá desmaiar!!!...*

A primeira viagem do submarino „Deutschland“

Cuidado com a próxima viagem!!!...



Descrição do navio

- 1) A tripulação do „Deutschland“. — 2) O submarino, visto de frente. — 3) O submarino visto do lado.
4) Planta, secção longitudinal e secção transversal do submarino.

Explicação da legenda:
 Engine Compartment: Compartimento dos motores Diesel.
 Passage Way: Corredor de passagem.
 Navigation and crews quarters: Quarto de navegação e alojamento dos tripulantes.
 Storage Batteries: Accumuladores.

A viagem do submarino mercante „Deutschland“. — Narração feita pelo commandante Paul König

A propósito das muitas notícias fantásticas que circulam pela imprensa de todos os países por ocasião da chegada a Baltimore em sua primeira viagem à América do submarino mercante „Deutschland“, em 23 de agosto, de regresso aos portos allemães, julgo interessante para nossos leitores a reprodução de uma entrevista, concedida em 21 de julho de 1916, pelo commandante desse original navio mercante, a um reporter do „New Yorker Staatszeitung“, velho e conhecido jornal americano, que se publica em lingua allema, na cidade de Nova York. Pelos termos da entrevista verificamos que o commandante do „Deutschland“, reluzindo a suas justas proporções as aventuras, a moda de Julio Verne, que lhe attribuem e ao seu navio, se acha apenas possuido do sã humor do navegador, que felizmente se acha em porto seguro. Nenhum favor de orgulho que, no entanto, seria justo e legítimo após o brilhante resultado obtido na execução da tarefa imposta ao „Deutschland“ de, rompendo o bloqueio inglez, estabelecer as communicações maritimas da Alemanha com a America do Norte. Em suas palavras transpara nitidamente a solicitação de quem bem cumprir seu dever. O commandante: — Eu bem dizer não vale a pena fallarmos nisso, com um navio nas condições do „Deutschland“ qual quer um teria, como nós, realizado a travessia do Atlantico. Quanto a nossos estudos, em primeiro lugar tivemos em mira mostrar aos orgulhosos ingizes que, com o bloqueio que fazem, não são capazes de vencer o genio allemao, e, parecendo, atingimos plenamente nosso objectivo.

Agora que já solapámos algum tanto o pedestal de deusmar dos mares, sobre o qual tão orgulhosamente se pavoneava a Inglaterra, vamos acabar de derrubar com a instituição, em breve, de um serviço regular de submarinos mercantes, entre os Estados Unidos e Alemanha. O „Deutschland“ acha-se agora seguramente ancorado, e ninguém pode fazer-lhe mal algum. Em seus diversos compartimentos elle encerra tantas e tão valiosas mercaderias que vendendo-as, dellas auferiríamos lucros superiores ao custo total do submarino. O outro submarino mercante, que deve chegar à America dentro de oito semanas, e, até ao dia 15 de setembro, trará os seus portões abarrotados de productos laticios, imprescindiveis aos países do ultra mar. Quanto ao meu navio, na torna viagem à Alemanha, em faz ainda não fixa, levará uma carga, equivalente em valor, a que trouxe para os Estados Unidos. A nossa viagem foi apenas a tentativa inicial do estabelecimento de um intercambio commercial, por via submarina, entre os Estados Unidos e a Alemanha. Dentro em breve, mais de uma dúzia de submarinos trafegarão entre os dois países. Agora deixe-me contar-lhe alguma coisa da travessia, em que, a bem dizer não se verificou incidente algum digno de menção, porém, aos olhos do publico americano, parece extraordinaria. Todos querem conhecer alguns pormenores da travessia. A idea de um commercio subaquatico surgiu em Bremen no correr do inverno passado e de tal modo

parou physical, que altas personalidades allemas immediatamente se interessaram por sua realisacao. Com o tempo o navio em Bremen e tudo se preparou para a viagem de travessia do Atlantico. Além dos funcionarios da companhia só um homem, William Thomas Fog, consult. americano em Bremen, conhecia o nosso projecto. No dia 14 de julho foi a tripulação instalada a bordo do submarino, cujos portões já se achavam atulhados de mercaderias. Foi com a maior calma que aprontamos em direcção à ilha Heligoland, nem havia razão para desasosiego porquanto essa ilha dista do porto inicial apenas 35 milhas. O publico, na Alemanha, nada sabia da empresa que nos tora confiado e julgava que se tratasse de algum novo tipo de submarino de guerra que se destinasse a atacar o inimigo. Desde 14 até 23 do mesmo mez, permanecemos em Heligoland, exercitando a tripulação e despondo a carga nos portões, de maneira a excluir qual quer possibilidade de um desequilibrio, durante as evoluções do submarino. Realizado, com exito, nosso programma em Heligoland, obtelemos a ordem dos nossos superiores, fizemo-nos ao largo. Apesar do decantado bloqueio inglez, que impediu nossa viagem sem sermos molestados de nenhuma forma, nem sequer com a necessidade de desapparecer da tona d'agua, a não ingozilla. O bloqueio em realidade é apenas uma pallida imagem daquilo que os ingozes querem fazer crer ao mundo. Em Londres dizem que estamos cercados, o que a meu ver, não corre-pode perfeitamente à realidade.

Trosegámos o nosso curso pelo mar do Norte, sem sermos molestados pelo inimigo. Por cinco vezes de longe, avistamos navios inimigos: em todas as vezes mergulhamos por algum tempo, voltando à tona e continuando em nossa rota, logo a seguir. O local que corria rumor, de que havíamos contornado a Inglaterra pelo norte, é simplesmente ridiculo. Não porque nós o não possessemos praticar, mas sim por se isso um accessorio inutil a duração da nossa viagem. E mais, fixara-se-me no cerebro a idea de familiarizar um pouco o orgulho da „abominavel dos mares“, e de assim demonstrar ao mundo que ella não é tão potente como o fingem. Por isso apriei um lincea recta ao canal da Mancha e nelle penetrei sem hesitação. O unico signal que percebemos do poder naval britannico, foi a appareção, por seis vezes, no nosso campo visual, de alguns destroyers e cruzadores. Em todas essas occasões, o „Deutschland“ submergiu. No quarto dia da nossa viagem encontramos uma esquadra de cruzadores e destroyers em numero consideravel. Devido a ausência desses navios fomos obrigados a permanecer dez horas submersos e com o nosso submarino assento no fundo do mar. Neste occasio os manómetros registradores de bordo indicaram a profundidade de 150 pés ou sejam mais de 50 metros. Enquanto lá no fundo do mar esperavamos que a superfície delle se desmantelasse, fez-se ouvir, como passatempo, o gongolhar da tripulação no gozo de um descanso forçado, alguns bebem champagne, enquanto outros se dedicavam

Handwritten text at the top of the page, possibly a title or header, written in a cursive script.

88
106

à leitura, em summa, passámos muito agradávelmente o tempo.
Logo que julgámos afastado o perigo, voltámos às câmaras superiores da água. Um rápido olhar pelo periscopio confirmou nossa previsão da existência de qualquer perigo. Somente então apparecemos à tona d'água proseguindo em nossa viagem com o mesmo ritmo.
Em toda a travessia do Atlantico não fomos por ninguém avistados.
Descobrimos varias embarcações que não nos avistaram por mergulharmos immediatamente. As noticias ora enviadas aos jornaes affirmando que fomos vistos são completamente inverdicas e inspiradas unicamente pelo desejo de adquirir notoriedade. Quando encontrámos pela ultima vez um navio a costa americana já se achava apenas a 30 milhas de distancia. Era um cargueiro com destino a Nova York, porém, afim de evitar o menor perigo submergimo-nos e assim navegamos uma ou duas milhas. Dahi tomámos rumo directo ao cabo Virginia. Naquellas paragens não ha viá cruzadores inglezes, e, cumpre-me observar que é simplesmente phantastica e grosseiramente inverdica a noticia de que fomos obrigados a recuar 800 milhas, para conjurar o perigo. Qual a razão que nos obrigaria a recuar, quando podiamos proseguir a viagem por via submarina? Quero tambem salientar que o „Deutschland“, fez todo o percurso na superficie do oceano, com excepção de apenas 90 milhas.
Por todas essas razões, é minha opinião que a travessia do „Deutschland“ dando resultados mais que satisfactorios, demonstra exuberantemente a possibilidade de um trafego submarino. O „Deutschland“ graças á perfeição de seu apparellamento e de sua construção, pôde viajar submerso durante quatro dias a fio. Depois desse lapso de tempo elle é obrigado a

subir á superficie para renovar a carga dos acumuladores.
Quando o „Deutschland“ zarpar do porto de Heligoland, tinha nos tanques de deposito 180 toneladas de oleo combustivel; hoje restam-lhe ainda 95 toneladas. Podemos portanto regressar á patria, sem tornar a encher os tanques de oleo.
O „Deutschland“ tem um raio de accção de 13.000 milhas, pôde portanto contornar a metade do mundo. Durante a viagem alimentamo-nos de conservas.
Muito nos divertimos com o gramophone; com discos provenientes de todas as partes do mundo, garantiram-nos uma grande variedade. Em nossa bibliotheca composta de 40 volumes estão representados tambem alguns autores inglezes e americanos como Shakespeare, Dickens, Mark Twain e outros.
A idade dos tripulantes do meu navio varia entre 21 e 49 annos; todos elles são casados.
Paul König
Commandante do submarino „Deutschland“
Descripção do submersivel „Deutschland“
Como se pôde depreender das photogravuras que publicamos, o „Deutschland“ segue muito de perto, em sua conformação, o typo dos submarinos de guerra allemães.
O casco, propriamente dito, desse submersivel, que cete de prôa á popa tem a forma cylindro-conica de charuto, e em seu maior diametro mede aproximadamente 6,60 metros. Na parte exterior do submer

ivel acha-se um falso casco, mais delgado e com perfurações, afim de permittir a entrada e a sahida da água do mar, este casco é conformado de modo a fazer o submersivel um typo esbelto, igualmente apropriado á marcha a grande velocidade á superficie da água, e a uma marcha muito menos rapida quando submerso. A parte superior desse falso casco não apresenta o aspecto de plataforma, como consta que existe nos submarinos de guerra. A comparação entre o „Deutschland“ e os submarinos de guerra, faz suppor que elle for um pouco mais arredondado em vista de obter-se o deslocamento necessario ao transporte de cargas.
O casco interior acha-se dividido por quatro tabiques transversaes em cinco compartimentos estanques. O primeiro compartimento, á prôa, contém os cabos da ancore e o cabrestante accionado pela electricidade, para a sua manobra; contém igualmente o paiol das amarras e uma certa porção da carga. O segundo compartimento, a partir da prôa, é inteiramente dedicado á carga. O terceiro compartimento, consideravelmente maior que os outros, contém os alojamentos dos officiaes e da tripulação. Na parte posterior desse compartimento, e em communicação com elle, acha-se a torre de commando. O quarto compartimento é destinado unicamente á carga. No quinto compartimento, acha-se o machinismo propulsor, que consiste em dois motores a oleo cru e dois electro-motores. As baterias de acumuladores estão collocadas no fundo do barco, abaixo do terceiro compartimento. Atravez de cada um dos compartimentos de carga, acha-se construido um corredor da largura de oitenta e cinco centimetros e dois metros de alto, o qual permitté á tripulação percorrer o submersivel de uma extremidade á outra.
O comprimento do „Deutschland“ é de aproximadamente 104 metros; de largura elle tem 9,90 metros

e 5,60 metros de calado. O submersivel possui dois motores Diesel, a oleo cru, de 4 cylindros, com uma potencia de quasi 600 cavallos vapor cada um, e destinados á propulsão a superficie e a geração de energia electrica para a carga das baterias de acumuladores. A superficie elle caminha com uma velocidade de 12 a 13 milhas maritimas 22 a 23 km. deixando esta a 7 milhas, quando navega submerso. O „Deutschland“ quando navega á superficie desloca proximoamente duas mil toneladas; sua capacidade de carga é de setecentas toneladas.
O convéz, que, com uma largura apenas de 2,5 metros se estende por todo o comprimento do barco, acha-se proximoamente 2 metros acima da linha d'água; a escotilha da torre de commando referida ao mesmo nivel tem de altura 5 metros. A construção da plataforma que serve de escotilha faz lembrar os dispositivos de protecção ao „chauffeur“ usados nos automoveis; em frente ao timoneiro encontra-se um paravento, destinado a resguardalo dos respingos d'água e do vento, que compelle para cima, deixando-lhe sempre a vista desimpedida.
O submersivel dispõe de dois periscopios: um na extremidade anterior da torre de commando, e outro, de diametro muito maior, mais para a frente e a estribordo dessa torre. É interessante a construção dos dois mastros de aco, extensiveis, de uma altura de quasi 17 metros, destinados as antenas do apparellho radio-telegraphico, os quaes podem desaparecer em duas cavidades para esse fim construidas no convéz do submersivel. No mastro anterior acha-se um cesto de gavia para o vigia.