

Minha viagem de Zeppelin

Isolde Hering Dandrea¹

*Documentos
Originais - Memórias*

9-14 de maio de
1935 - Tübingen,
27 de maio de 1935

No ano de 1934 admiramos com muita emoção o dirigível Graf Zeppelin no céu blumenauense, em uma de suas viagens entre Brasil-Alemanha. Depois disso, tanto meus pais quanto eu decidimos que nossa próxima viagem para a Alemanha seria de Zeppelin. Ficamos impressionados pelo grandioso espetáculo quando o dirigível, reluzindo na luz da manhã, aproximou-se majestosamente sobre nossa cidade em direção a Pomerode, desaparecendo atrás de um morro, para reaparecer algum tempo depois e despedir-se então de Blumenau. O desejo de flutuar uma vez entre o céu e a terra não mais nos deixou, tanto que meu pai se apressou em entrar em contato com a agência competente a fim de reservar três passagens, o que conseguiu. Nosso vôo foi reservado para maio do próximo ano.

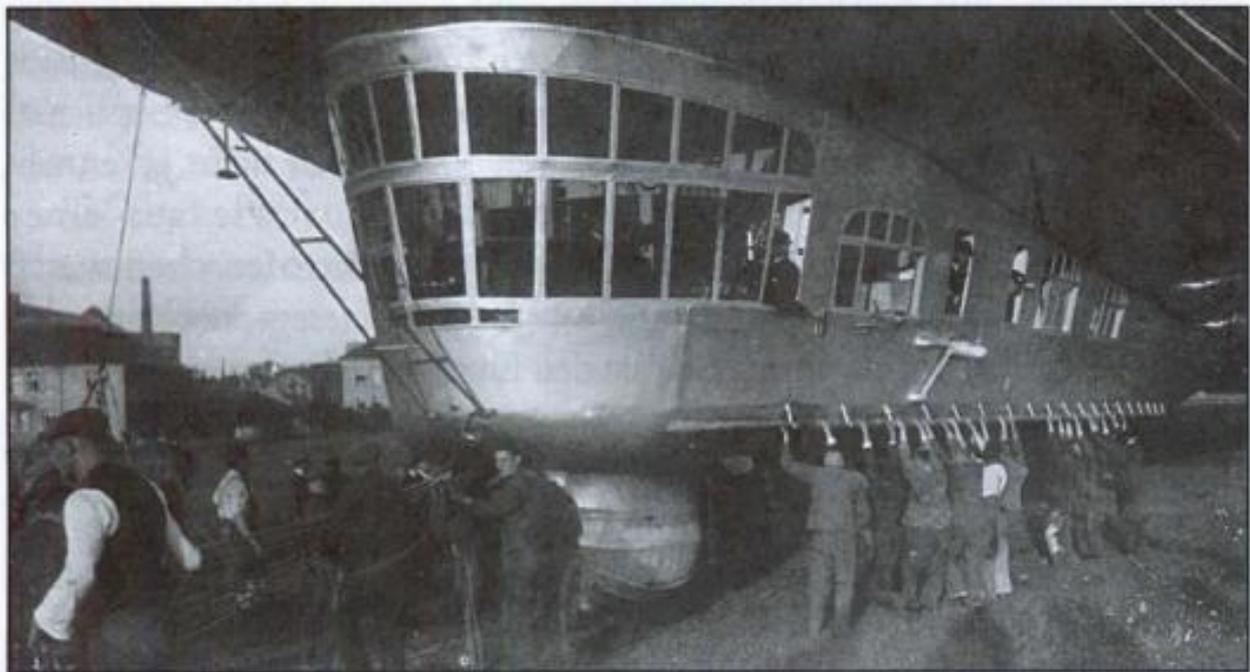
Enfim, em 9 de maio havia chegado a hora. Como muitas coisas boas nesta vida, também nossa viagem de Zeppelin começou com algo não tão agradável; no entanto, aceitamos de bom grado em vista do que estava por vir. Tivemos de levantar às três da manhã, pois o trem que nos



¹ Colaboradora da Revista Blumenau em Cadernos.

levaria do Rio até a pista de pouso em Santa Cruz sairia às quatro horas. Após uma hora e meia de viagem em um trem especial, avistamos a pista de pouso com um imenso hangar, do qual apenas dois terços estavam concluídos. Este deveria vir a ser o maior hangar do mundo para Zeppelin. Depois de andarmos alguns minutos de carro, chegamos perto da pista de pouso com o seguinte alerta: “Entrada Proibida”, impedindo nossa entrada.

O dia estava clareando, o céu tingindo-se de vermelho, quando o Zeppelin, aparentando um charuto prateado, aproximou-se pelo nordeste. Nesse meio tempo, o número de passageiros aumentara para quinze. Ficamos todos emocionados pela magnífica visão do Zeppelin, baixando mais e mais até pousar a uma distância de cem metros. Jamais esquecerei essa impressão!

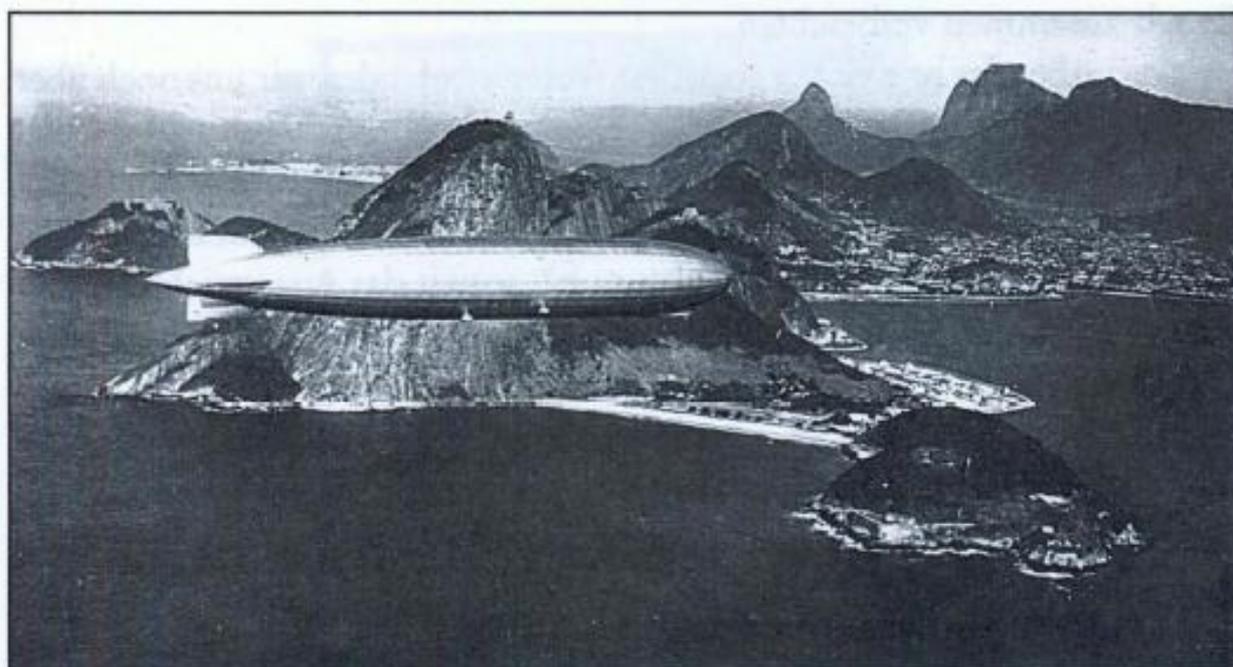


Vista do Zeppelin - compartimento reservado aos passageiros e pessoal de bordo.

Os passageiros puderam entrar na área delimitada somente após a equipe de atracação o haver firmado num mastro, pois ele era preso apenas com dois cabos. A visão do soberbo gigante deitado, tranqüilo, nos fez sorrir. Os passageiros vindos de Buenos Aires olhavam curiosos através das janelas. Demorou algum tempo até que os argentinos, com destino ao Rio de Janeiro, saíssem e nós pudéssemos subir. Precisamos esperar mais uma vez. Finalmente, aos poucos, quase sem se perceber o Zeppelin começou a

subir. De repente estávamos flutuando sobre as cabeças daqueles que ficaram para trás. Realmente era uma sensação estranha, mas nem tivemos tempo para nos preocupar com uma possível queda ou algo parecido, pois havia tanto para ver. Andávamos de uma janela para outra, absorvendo a beleza dos arredores do Rio.

É claro que da perspectiva de pássaro as coisas são bem diferentes do que vistas de baixo. Os vales do Rio pareciam mapas coloridos. A terra parecia fértil, havia plantações, mas, a uma altura de trezentos metros não era possível reconhecer o tipo de plantação. As casinhas dos bairros pareciam ter sido tiradas de uma caixa de brinquedos, as pessoas pareciam ter encolhido, andavam agitadas, assemelhavam-se a anões. Sobrevoamos um cavaleiro que parecia estar montando um pônei-anão. O Rio é deslumbrante, visto de cima!



Vista do Rio de Janeiro e a passagem do Zeppelin pela cidade.

A capital do nosso país, com certeza, pode ser considerada uma das mais belas cidades do mundo. Ela se estende à beira da bela e conhecida Baía de Guanabara, parcialmente rodeada por morros altos de formação peculiar, tendo como atração principal o Pão de Açúcar. Deixamos o Pão de Açúcar à nossa esquerda e fomos em direção nordeste. Logo depois vimos Cabo Frio a boreste. Antes de percebermos, já estávamos sobrevo-

ando a costa do nosso grande país. Florestas, plantações e lagos de formato bizarro se alternavam. A costa brasileira é bastante variada e rica por causa das penínsulas e das fendas em suas rochas moldadas pelo mar. Esta paisagem permaneceu durante algum tempo e, assim, tivemos a oportunidade de travar conhecimento com o capitão, seus oficiais, bem como com os outros passageiros. O capitão Wittemann e seus oficiais von Schiller e Prust eram pessoas simpáticas e, diga-se de passagem, conheciam o mundo e tinham muitas coisas interessantes para relatar. Todos, desde o superior até o marinheiro, eram muito simpáticos, principalmente o administrador e o maitre, Sr. Kubis. Este realmente era eficiente, ágil e hábil, sempre alegre e disposto para brincadeiras, conseguindo alegrar e agradar o passageiro mais sisudo.

Aos poucos fomos conhecendo os demais passageiros. Nós, catarinenses, éramos maioria, cinco ao todo: Sr. Dr. Gottsmann de Florianópolis, Sr. Julius Wetzel de Joinville e nós três de Blumenau, representando dignamente nosso Estado. Naturalmente sempre estávamos juntos. Mais tarde travamos amizade com Srs. de Buenos Aires, Porto Alegre e com um major do Ministério da Aviação. Dessa maneira, passamos horas muito agradáveis.

Mas, estou me antecipando. Por enquanto sobrevoávamos a costa brasileira. A próxima cidade maior era Macaé, cidade natal do Dr. Washington Luiz, nosso ex-presidente da República. Mais ou menos ao meio-dia sobrevoamos Campos, a maior região açucareira do Brasil. Campos, realmente, é a “cidade do açúcar”, pois até onde a vista alcançava não havia nada mais senão plantações de cana-de-açúcar. Logo deixamos para trás a costa brasileira, seguindo a rota para o mar.

O mar, embora muitas vezes agitado, estava bem calmo, de ressaca nem sinal. Sem dúvida, muita coisa vista de cima aparenta diferente do que realmente é. De repente, grande excitação: tubarões a boreste! Todos foram rapidamente até as janelas. Não se via muito, mas os pontinhos negros no oceano nos indicavam os temíveis animais que acabávamos de sobrevoar. Pelas dezessete horas avisaram: “Cap. Arcona à vista”! Nosso “Zepp” içou a suástica e a bandeira da Alemanha, fazendo sua saudação a Cap. Arcona, que navegava para a Alemanha, e este retribuiu, buzinando três vezes. Tanto os de cima como os de baixo abanavam com lenços, e logo

tudo havia passado. Mas permaneceu a sensação sublime de ter ultrapassado um navio que normalmente deixava todos para trás.

Escureceu cedo. De vez em quando se avistava no horizonte luz das cidades maiores, como Aracaju e Maceió. A preocupação de meu pai era nosso “Zepp” localizar a pista de pouso em Pernambuco, na escuridão, e pousar adequadamente. Nossa chegada em Recife estava prevista para meia-noite e, apesar da preocupação, transcorreu tudo normalmente. Sobrevoamos lentamente a cidade iluminada em direção à pista de pouso, sendo novamente assistidos por uma equipe de atracação. Fomos recebidos por um sonoro coaxar de sapos; apavorei-me e fiquei feliz por não pernoitarmos no “Zepp”. Todos preferimos pernoitar em Recife, pois aqui não teríamos o descanso necessário, seríamos perturbados pelos ruídos como: abastecimento de gás e água, assim como pelo encantador coaxar dos sapos. Fazia muito calor em Recife. Nós, sulistas, estávamos acostumados com bastante calor, mas este mormaço, ainda em maio, nos deixou angustiados. Felizmente, logo cedo fomos buscados pelo Sr. Eiffler, um amigo de negócios, para nos mostrar a cidade. No interior do automóvel pelo menos estava agradável.

Recife tinha aproximadamente 400.000 habitantes e, ao parecer de meu pai, mudara demais nas últimas décadas. As antigas construções foram substituídas, em parte, por belas edificações. De acordo com o Sr. Eiffler, o desenvolvimento na economia foi expressivo. De qualquer maneira Recife era o ponto central do Nordeste.

Sr. Eiffler também nos mostrou a cidade velha e o subúrbio, sendo Olinda, com seu convento do século 16, o mais conhecido. Este convento, bastante danificado, situa-se num morro e ostenta a coroa imperial na parte frontal. À tarde, devido ao calor, apenas passeamos de automóvel.

Como dispúnhamos de tempo, pois o Zepp somente partiria às vinte horas, fomos às praias de Boa Viagem e Piedade. Era a imagem de uma pequena Copacabana, com suas praias e casas bonitas. (*Nota: em 1935 ainda não havia arranha-céu*). Também passamos por coqueirais! Alguns cocos estavam pendurados tão baixos, ao alcance da mão. Havia também outras frutas, praticamente desconhecidas no Sul. Se não fosse tão quente; poderia ser um pequeno paraíso na terra.

Retornamos à pista de embarque pontualmente. Faltava um pou-

co para as vinte horas. Em seguida o “Zepp” decolou com destino a Friedrichshafen.

Nessa noite enfrentamos uma forte trovoada e ventos fortes. Numa viagem de Zeppelin, praticamente não se percebe as condições do tempo, ao contrário de uma viagem de navio, a não ser quando há vento contrário, reduzindo, dessa maneira, a velocidade do dirigível.

Em 11 de maio, às sete horas da manhã, atravessamos a linha do Equador. O calor era tanto que não se agüentava muito tempo dentro da cabine. Ao meio-dia houve uma pequena cerimônia de batismo. Quem ainda não havia ultrapassado o Equador precisou subir numa escada, sendo pulverizado com uma bomba Flitt, que, obviamente, continha Água de Colônia. Assim, estávamos purificados da sujeira dos terrestres. Um curto discurso e recebemos a certidão de batismo, sendo por meio desta tocados benignamente por *Aeolus*, senhor absoluto do ar, do tempo, dos ventos, do Passat, das monções e da calmaria, e que nos permitiu sobrevoar o Equador.

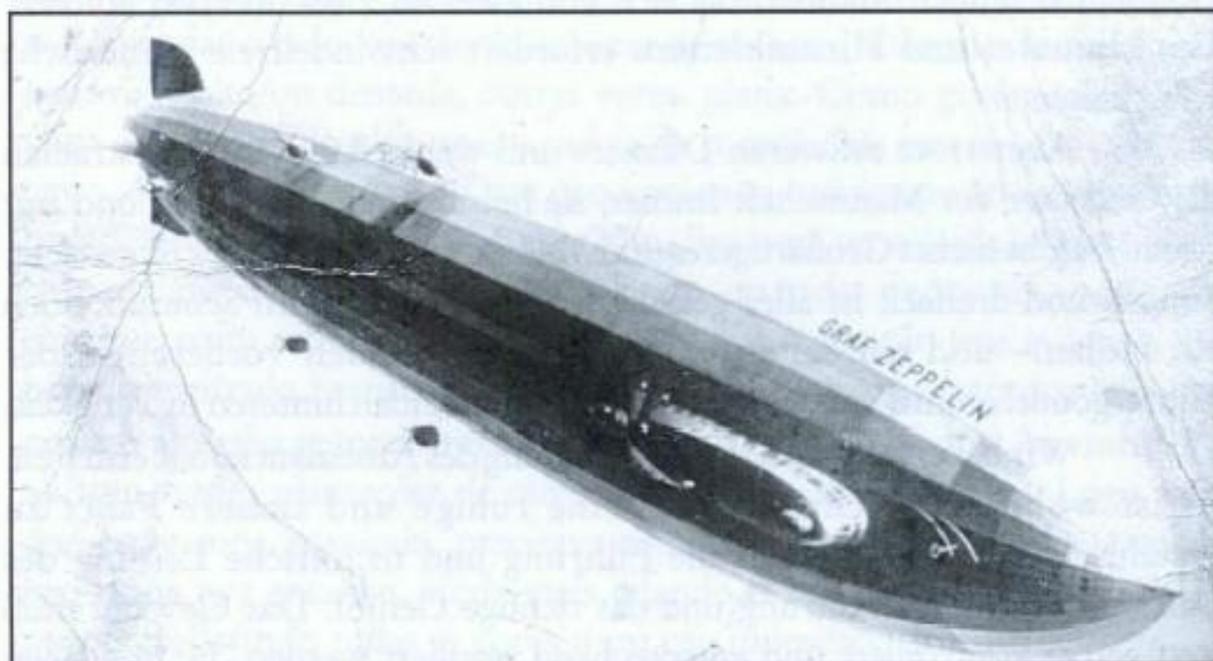
Como durante muito tempo não havíamos visto nada mais além de céu e água, estávamos ansiosos pelas ilhas do Cabo Verde, as quais sobrevoariamos na madrugada de 12 de maio. Infelizmente, o nosso “pássaro” voava muito rápido, sobrevoando a ilha às três horas da madrugada.

Para comemorar o domingo, fomos conhecer o interior do Zeppelin. O local mais bonito e fresco do “Zepp” é a cabine de comando, que fica na parte frontal da gôndola. De lá se tem uma vista maravilhosa sobre terra e mar. Levaria muito tempo para explicar tudo sobre a aparelhagem. De qualquer maneira, é o cérebro, a central do dirigível. Daqui são dados todos os comandos, feita a sondagem e estabelecido o prumo. Isso significa o seguinte: para determinar a altura sobre o mar ou terra corretamente em caso de pouso, ou quando há neblina, aparelhos especialmente construídos para este fim registram com exatidão a altura através do eco de uma salva de espingarda.

Os altímetros comuns são inexatos, é possível haver uma diferença de até dez metros. Separado por um pequeno corredor, junto à cabine de comando temos à esquerda a cozinha e à direita a estação de rádio. Nesta, recebem várias vezes ao dia telegramas com relatórios sobre as condições do tempo. Estes relatórios contêm informações exatas provenientes das estações meteorológicas da Europa e das ilhas do Atlântico, sobre pressão

atmosférica, temperatura, nuvens, velocidade dos ventos e sua direção, transmitindo uma visão abrangente sobre o tempo ao comando.

A cozinha é deveras pequena, é a menor que já vi, mas todo cantinho é bem aproveitado. Como o cozinheiro cozinhava de maneira excelente tinha um lugar especial em nossos corações. Era espantoso, sendo ele tão jovem! A sala de visita também servia como sala de jantar era espaçosa e bem ventilada. Em regiões frias é ligado o aquecimento; contra o calor há condutores nos cantos da sala que permitem a entrada de ar.



Vista da aeronave Zeppelin

Depois desta sala há um corredor com cabines em ambos os lados, quartinhos como os vagões-leito, apenas um pouco mais espaçosos. Tanto os banheiros como os W.C. também se encontram no corredor e dali uma porta leva ao casco da nave. Curiosos, seguimos o engenheiro que nos quer mostrar a estrutura por dentro. Um estreito corredor leva à cauda do “Zepp”; em ambos os lados deste corredor estão as camas da tripulação, são apenas cubículos separados por cortinas.

Mesmo aos domingos o trabalho não parava. Deparamos com alguns homens sujos de óleo, outros trabalhavam nos tanques e na estrutura. Enquanto se observava o esqueleto de ferro e o trabalho dos marinheiros, inesperadamente nos veio à mente: isto é uma conquista única no mundo,

onde a tecnologia, o espírito e a dedicação alemã se fundiram, tanto que, quando as próximas gerações olharem para trás, sentirão orgulho e entusiasmo deste feito.

Durante este passeio nos foram explicadas as coisas mais importantes. O Zeppelin mede 236 metros de comprimento, dos quais cerca de 180 metros são corredor. O diâmetro no ponto mais largo é de trinta metros.

A altitude média de vôo é de 500 metros e o dirigível somente oferece lugar para 20 passageiros. Logo percebemos que nos encontrávamos no setor das pequenas gôndolas, pois o barulho dos motores era ensurdecador, tanto que não dava para entender a própria palavra. Cinco motores funcionavam em cinco gôndolas – Sistema Maybach –, cada qual com 550 HP e alcançam a velocidade média de 120 km. hora. Dois motores estão a bombordo, dois a boreste e o quinto quase no meio da parte de trás do dirigível. O trabalho mais difícil, com certeza, é dos homens sentados nestas gôndolas; eles se revezam a cada duas horas. O subir e descer exige ausência de vertigem e habilidade de ginasta.

Apesar do trabalho árduo e de pouco descanso, a tripulação mantém o sorriso, pois eles amam demais o “Zepp”, certamente com razão. Não existe nada mais grandioso e perfeito, tudo foi minuciosamente pensado e efetuado com a máxima segurança. Assim, por exemplo, existe uma direção em cima e na lateral da cauda. Se por acaso os dois motores da cabine de comando falharem, os dois de emergência entram em ação.

Outrossim, foi-nos esclarecido o procedimento como manter o equilíbrio do dirigível. Talvez isso seja o mais importante para um vôo tranquilo, e nisso o comando e a equipe técnica tem muita experiência e o tato necessário. O peso precisa ser controlado permanentemente com rigor e regulado de acordo. Existem 16 tambores grandes com hidrogênio; é isso que faz o Zeppelin flutuar, por ser mais leve do que o ar. São dois tipos de combustível, sendo um líquido e outro gasoso. Este último é tão pesado quanto o ar e é utilizado quando o peso do “Zepp” se equilibra com o impulso gerado pelo hidrogênio. Assim que há escapamento de gás ou mudança na temperatura, de modo que o peso do dirigível seja maior que o do hidrogênio, é utilizado o combustível líquido destinado aos motores, reduzindo assim o peso. Além disso, são transportadas algumas toneladas de água em sacos de borracha, que podem ser esvaziados caso o dirigível corra

perigo de perder altitude em virtude de tempestade ou chuva. É fabuloso como tudo foi pensado e calculado para haver o máximo de segurança em caso de qualquer acidente. A não ser que houvesse um incêndio; neste caso, ninguém sobreviveria, porque o hidrogênio é extremamente inflável. O apropriado seria o gás hélio, mas este os americanos não quiseram vender aos alemães. Ficamos muito agradecidos ao engenheiro pelas explicações e voltamos entusiasmados à cabine.

Em 13 de maio, um dia antes de nossa chegada a Friedrichshafen, estávamos ansiosos e prontos bem cedo, pois deveríamos sobrevoar o continente "negro". Nosso "Zepp" começou a subir mais e mais numa posição inclinada. Nossos ouvidos fecharam, no entanto, estávamos nos sentindo muito bem a uma altitude de 1600 metros. O vento estava propício e durante algum tempo mantivemos esta altitude. Logo nos deparamos com uma paisagem surpreendente. Sobrevoávamos uma terra plana e monótona, no entanto nenhum deserto, pois este não estava em nosso curso. Somente mais tarde sobrevoamos povoados maiores. Nós, sul-americanos, achamos interessante as construções no estilo mourisco. Olhando assim de cima, mais pareciam cubos de madeira jogados ao léu. Praticamente não havia estradas. Engraçados eram as casas dos nativos, se é que dá para chamar assim. Pareciam montinhos de terra que a toupeira ergue, ou melhor, uma colméia, tendo um buraco em cima. Assim, estavam dispersas na terra plana. De portas e janelas nem sinal, pelo menos não dava para ver.

O povoado Mazagan está localizado à beira-mar, enquanto Asemur fica terra adentro. Infelizmente não sobrevoamos Casablanca. Larache é um enclave espanhol, os povoados anteriores mencionados pertencem à França. Pouco antes de Larache, o "Zepp" voava bastante baixo para jogar a correspondência em três pára-quadras. Um grande avião alemão já se encontrava preparado para levar esta correspondência a 350 km. horários para Berlim, de modo que os destinatários recebessem a correspondência antes de chegarmos a Friedrichshafen.

Depois de Larache sobrevoamos Tanger. Era uma cidade bonita, bem ao estilo europeu. Depois de Tanger todas as janelas foram ocupadas, pois agora viria Gibraltar, e não demorou muito para surgir, entre nuvens e neblina, a rocha tão temida em tempos de guerra. Ela fica no continente europeu. Também aqui os ingleses bancaram os espertos: em caso de guer-

ra poderiam dominar totalmente essa via entre a Europa e a África. Bem ao longe se avistavam as casas brancas de Algeciras. A cidadezinha de Gibraltar praticamente está encoberta pela rocha e fortaleza, estando a salvo de ataques. Logo íamos de um lado para outro do dirigível, pois do lado esquerdo víamos a Espanha e do lado direito as casas de Ceuta, dando-nos o adeus da África.

Serra Nevada foi a mais bela impressão da costa espanhola. Seu pico mais alto, de 3.481 metros, coberto de neve e iluminado pelo sol, eleva-se no céu azul. Uma visão maravilhosa! Durante muito tempo pudemos apreciar o belo espetáculo, sempre de maneira diferente; às vezes apresentava-se alta ou dentada, outras vezes, plana. Como gostaríamos de ter visto a Espanha do alto, mas a cadeia de montanhas nos impedia. No entanto, o capitão Wittemann nos proporcionou um prazer ao sobrevoar um pedacinho da Espanha: o Cabo da Nau. Era uma terra árida, com colinas e sulcada de desfiladeiros. De vez em quando pequenos povoados entrecortavam este lugar ermo. Chamou-nos a atenção que em cada casa havia um círculo branco, ninguém pôde informar o que representava. Aos poucos a região se tornou mais fértil e com mais povoados. As vinhas e as sempre verdes plantações de oliveiras davam vida à paisagem. Logo agora que estávamos gostando, precisávamos nos dirigir ao mar. Mas, também isso tinha seu encanto, ainda mais quando o mar era iluminado pelo sol poente, refletindo todas as cores num céu indescritivelmente belo.

Durante o jantar o Sr. Kubis profetizou que provavelmente estaríamos em Friedrichshafen por volta das 7 horas da manhã. Todos lamentaram. Alguns acharam muito cedo, outros queriam sobrevoar de dia o vale do Rio Ródano e o sul da Alemanha. A maioria nem queria deixar o Zeppelin, pois a viagem agradou demais. Naturalmente eu fazia parte dos últimos. Por mim, o vôo poderia durar mais alguns dias. Decidimos não dormir para apreciar o vale do Ródano e o sul da Alemanha sob a luz do luar. Por sorte, fomos informados de que não chegaríamos antes das dez horas, pois havia um forte vento contrário, vindo do vale do Ródano.

Aeolus, o bom deus do tempo, se dignou enviar um vento tão forte, que chegaríamos, como desejado, somente perto do meio-dia. Bem, ele teve compaixão de nós, deploráveis viajantes do Zeppelin; por isso nossos agradecimentos!

Poderíamos ter ido dormir, mas ninguém tinha disposição para isso, pois queríamos, pela última vez, confraternizar uns com os outros. Realmente a noite foi muito alegre. Raras vezes ri tanto como nesta noite de despedida. O champanha não era servido aos cântaros, mas, muito bem servido! Foi um pequeno banquete e nos separamos bem depois da meia-noite.

Na manhã seguinte avisaram: levantem cedo, caso não queiram deixar de ver o vale do Ródano! Visto de cima, a bem cuidada terra européia impressionava. Os campos, cortados pelo Ródano, se estendiam como tapetes coloridos. Pequenos primorosos povoados interrompiam de vez em quando as águas aveludadas. Como gostaríamos de registrar esta paisagem em fotos, mas tivemos de entregar as máquinas fotográficas. Estas e fósforos eram as primeiras coisas recolhidas ao entrar no dirigível. Os homens sentiram muita falta dos fósforos durante toda a viagem, pois eles somente se sentem felizes quando têm um cigarro aceso na boca. Como não era permitido fumar no Zeppelin por causa do risco de incêndio, eles precisavam contentar-se em cheirar o cigarro de vez em quando para sentirem o agradável aroma.

Isso lhes era permitido, por não apresentar perigo. Achei mais irritante não poder tirar fotografias. Que belas imagens poderíamos ter tido da França, Suíça, Alemanha, enfim de toda a viagem! Mas, é exatamente a França que proíbe terminantemente tirar fotos, talvez seja por causa de suas fortificações. Depois da França sobrevoamos um pedacinho da Alsácia e uma parte da Suíça. Basileia se encontra no conhecido cotovelo do Rio Reno; um pouco mais a leste Schaffhausen com suas quedas. Então, ao sobrevoar o Rio Reno estávamos em território alemão. Eu o imaginava muito maior, mas percebi que estávamos perto de sua nascente, o lago Constança, e que ainda não poderia ser um rio tão largo. Essa impressão logo se dissipou ao olharmos os campos floridos e os bosques de pinheiros. Aqui vale o dizer: *"Trinkt Augen was die Wimper hält von dem goldenen Überfluss de Welt!"* (Sic)

Descrever isso é muito difícil, é preciso ter vivido e vivenciado tudo. Era maravilhoso ver aos nossos pés as encantadoras cidades, vilarejos, a Floresta Negra, o Feldberg coberto de neve, os bem cuidados jardins e as árvores frutíferas em flor. Rapidamente nos aproximávamos de nosso des-

tino: Friedrichshafen. O lago Constança brilhava sob os raios do sol. Sobrevoamos a parte sul do lago, onde se encontra a ilha Reichenau, passamos por Constança, localizada à direita e então estávamos sobre o lago, famoso por suas águas cristalinas e pelas palafitas que datam da idade da pedra. Em seguida vimos Friedrichshafen e nos dirigimos diretamente para os grandes hangares. As hélices foram desligadas e nos aproximamos da pista de pouso, onde a equipe de atracação já nos aguardava para receber o Zeppelin e puxá-lo para dentro do hangar. Não conseguimos pousar na primeira tentativa, pois era um dia quente de primavera; o calor irradiava do solo, expandindo demais o hidrogênio, conseqüentemente, tornando nosso "Zepp" muito leve. Os homens não conseguiram segurá-lo, soltaram-no rapidamente, senão também eles teriam subido conosco, assim nos divertimos ainda durante mais uma hora. Para nós foi ótimo, tivemos a oportunidade de conhecer mais da região. De preferência teríamos voado até Berlim, mas para não sermos muito exigentes, digamos até Stuttgart. Alguns tentaram em vão convencer o capitão Wittemann. Logo retornamos à pista de pouso. Desta vez aterrissamos suavemente, pois o "Zepp" havia se equilibrado. Fomos, literalmente, carregados para dentro do hangar pela equipe de atracação. Nossa maravilhosa viagem terminou ao meio-dia de 14 de maio, mas, com certeza, ainda recordarei muitas vezes essa época, e esta lembrança permanecerá viva ainda durante muito tempo.



Passagem do Graff Zeppelin na região do Vale do Itajaí.