Graf Zeppelin

Un portaaviones que regresa del pasado

Lewis Mejía Prada

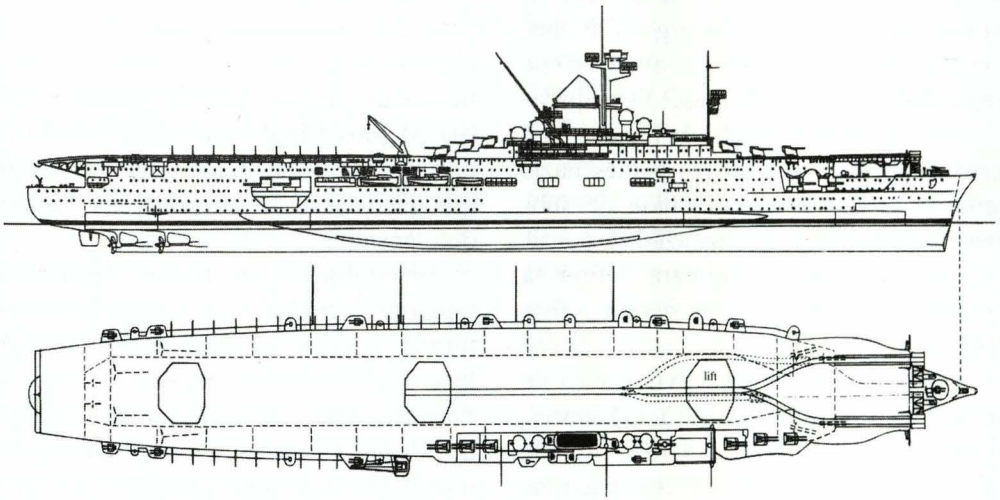
Investigadores y arqueólogos submarinos anunciaron que en Polonia habrían sido ubicados los restos del Graf Zeppelin, *el único portaaviones construido en Alemania. La noticia revive el tema de la participación naval alemana en la Segunda Guerra Mundial, más de 67 años después de su trágico inicio.*

El descubrimiento no fue el resultado de una investigación de la arqueología naval, menos aún del rastreo documental histórico. Fue por pura casualidad. La empresa Petrobaltic, que buscaba nuevos yacimientos de gas en un sector del Mar Báltico -a 55 kilómetros del puerto polaco de Wladyslawowo-, tropezó en las profundidades con una masa metálica que posiblemente provenía de los restos de un naufragio.

Reportado el hecho a la Armada de Polonia, los analistas militares enviaron a sus expertos. Ahora, afirman tener un 99% de certeza que dichos restos pertenecen al portaaviones *Graf Zeppelin,* un navío de gran porte construido en los años 30, y que sin embargo jamás entró en combate durante la Segunda Guerra Mundial.

Su paradero había sido un misterio desde el final de la infausta conflagración, y sobre su probable destino existían diversas hipótesis. Algunos señalaron que fueron los propios marinos alemanes quienes lo hundieron apresuradamente en un lugar llamado Szczecin, en abril de 1945, prácticamente cuando las tropas soviéticas entraban a la región a sangre y fuego. Otra versión afirma que los rusos lograron capturarlo y mantenerlo a flote por un tiempo, y que hasta 1947 lo emplearon como polígono de tiro siendo hundido en un ejercicio.

También se dice que fue usado como navío de transporte pesado y que precisamente naufragó por un exceso de carga, o que chocó contra una mina submarina. Y aunque según el vocero naval polaco, teniente comandante Bartosz Zajda, "téc-



Vista de la cubierta de vuelo y elevación por la banda de estribor del portaaviones alemán *Graf Zeppelin*

nicamente es imposible sacarlo del agua", pero sin duda proporcionará la gran oportunidad de analizarlo en su actual ubicación.

En la búsqueda se han empleado modernos *robots* submarinos operados a control remoto y dotados de equipos de video y fotografía de sonar para obtener imágenes digitales de gran calidad. Gracias a esta tecnología se ha podido determinar que son varias las características coincidentes con las del legendario navío de guerra alemán. Ahora solo se espera encontrar el nombre de *Graf Zeppelin* grabado a un costado del casco que yace a 90 metros de profundidad. Esto determinará con absoluta certeza la identidad de la nave.

Retorno a los titulares

Las crónicas de la época señalan que el gigantesco buque podía alcanzar una velocidad de 33 nudos y llevar una gran fuerza de aeronaves embarcadas. Su construcción comenzó en 1935, y para el momento de su lanzamiento era un imponente barco de 262 metros de eslora y 36 de manga, con los motores más potentes de su época. Su diseño incluía todas las facilidades para permitir la operación de 40 aviones, y estaba dotado de docenas de cañones.

La botadura ocurrió en una concurrida ceremonia que tuvo lugar en Kiel, el 8 de diciembre de 1938, a la que acudió el mismísimo Führer Adolfo Hitler y el alto mando de la 'Kriegsmarine' –la Armada germana–. Catorce meses después ocurrió la invasión a Polonia que desató la Segunda Guerra Mundial.

En 1941, cuando las obras se encontraban con un avance del 85%, y después de una inversión total calculada en unos 100 millones de *reichsmark*, se ordenó la

suspensión del proyecto. Remolcado al puerto de Gdansk –o Danzig–, fue convertido en un gigantesco almacén de repuestos y herramientas. Esta paralización se debió a la falta de recursos, en gran medida porque en los planes nazis tenía prioridad la construcción de submarinos –*U-boats*– y acorazados, considerados como decisivos para definir la batalla marítima que se cernía sobre Europa.

Esta decisión tal vez salvó la vida de miles de marinos, señalan los historiadores, como el profesor Ullrich Israel, quien opina que de haberse concluido las obras y puesto en operatividad en el mar contra las fuerzas inglesas, el *Graf Zeppelin* hubiese corrido la misma suerte fatal de otros grandes navíos de guerra alemanes.

Recordemos que otros buques de gran porte resultaron destruidos en el conflicto por los aliados, como el crucero pesado *Admiral Graf Spee*, acorralado por naves inglesas y autohundido frente a Uruguay en 1939; su similar el *Blücher*, arrasado por las baterías defensivas noruegas en 1940; el acorazado *Bismarck*, hundido por una fuerza aeronaval británica en 1941; el crucero de batalla *Scharnhorst*, torpedeado en el Mar del Norte en 1943, y el acorazado *Tirpitz*, bombardeado en su refugio en Noruega, en 1944.

Pese a todo, el *Graf Zeppelin* fue empleado como plataforma flotante para bombardear las ciudades polacas de Gdyna y Hel. Efectivamente, en 1942, se recibió la orden de trasladarlo de regreso al Báltico y apoyar los esfuerzos defensivos del tambaleante *Reich*. Cuando el *Ejército Rojo* en su arrollador avance llegó a esa región, el 25 de abril de 1945, sus propios tripulantes hicieron todo lo posible por inutilizarlo destruyendo lo que quedaba de su maquinaria y haciéndolo encallar.

Imparables, las tropas soviéticas tomaron la ciudad y terminaron por capturarlo, manteniéndolo bajo estricta vigilancia para evitar mayores sabotajes. Posteriormente, se tuvieron noticias que de Moscú se envió a equipos de ingenieros y técnicos navales para reparar los agujeros del casco e intentar su reactivación. A partir de allí, una pesada 'cortina de silencio' cayó sobre este buque y sus actividades.

En 1947, en los primeros tiempos de la Guerra Fría, los servicios de inteligencia occidentales tuvieron conocimiento que con fecha 14 de agosto de 1947 la Marina soviética lo iba a emplear como blanco simulado para comprobar cuál era la manera más efectiva de destruir un portaaviones. No olvidemos que la Armada de los Estados Unidos era poseedora –y sigue siéndolo – de la fuerza de despliegue rápido más poderosa del mundo, gracias a sus portaaeronaves.

Se dice que el *Graf Zeppelin* resistió el estallido de varias bombas de gran poder, y que finalmente fue necesario dispararle algunos torpedos bajo la línea de flotación para echarlo a pique, en un lugar que se mantuvo en secreto, hasta julio pasado, cuando los expertos polacos en prospección petrolera aparentemente

lo hallaron con sus poderosas cámaras de video submarino.

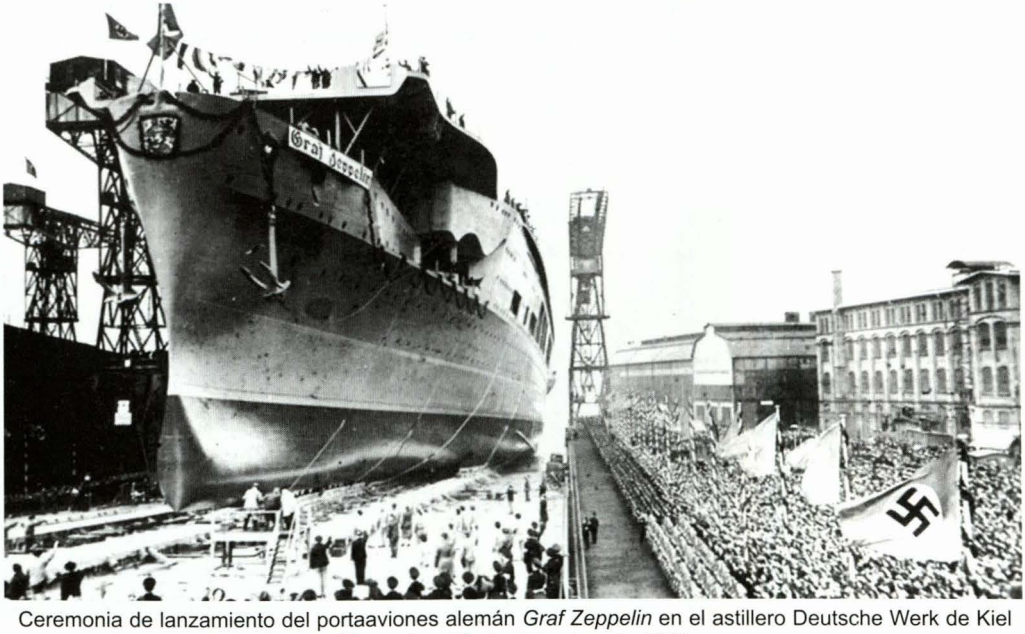
Poder aeronaval nazi

Increíblemente, los revolucionarios desarrollos de la aeronáutica alcanzados por Alemania desde la I Guerra Mundial no influyeron demasiado en el crecimiento de la aviación embarcada. Aparentemente, los grandes dirigibles -llamados *Zepelines*- atrajeron todas las expectativas como arma estratégica, y se confió mucho en ellos para alcanzar resultados impactantes en el conflicto.

El intento por convertir en portaaeronaves -en abril de 1915- al *Ausonia*, un buque italiano que se construía en los astilleros Blohm&Voss, fue el primer esfuerzo serio de los germanos en ese sentido. Su rediseño se basó en el *Argus* británico, pero con el puente, las chimeneas y la superestructura colocados a un lado de la cubierta. Impulsado por hélices dobles movidas por turbinas a vapor de 18,000 hp, debía alcanzar una velocidad de 21 nudos, y operar con 30 aviones.

La Marina alemana empleaba por esos tiempos aviones, pero solo como medios de exploración, catapultados desde plataformas instaladas sobre los cañones principales de algunos de sus buques. Un detalle a resaltar es que casi al final de esta guerra, el crucero ligero *Sttugart* fue habilitado como verdadero portaaeronaves, contando con dos hangares en la proa para acoger a tres hidroaviones. Sin embargo, no logró entrar en servicio operacional, y en el marco del Tratado de Versalles impuesto por los vencedores fue conducido a Inglaterra y desguazado.

Hasta 1920, las fuerzas armadas alemanas debieron mantener la cabeza



Ceremonia de lanzamiento del portaaviones alemán *Graf Zeppelin* en el astillero Deutsche Werk de Kiel Alemania, el 8 de diciembre de 1938.

gacha, y olvidarse de los proyectos de desarrollo tecnológico militar -por lo menos oficialmente- por un buen tiempo. Sin embargo, ya entrada la década siguiente los nuevos gobernantes rechazaron los acuerdos de posguerra, y empezaron a reactivarse los experimentos en todas las disciplinas de probable aplicación bélica.

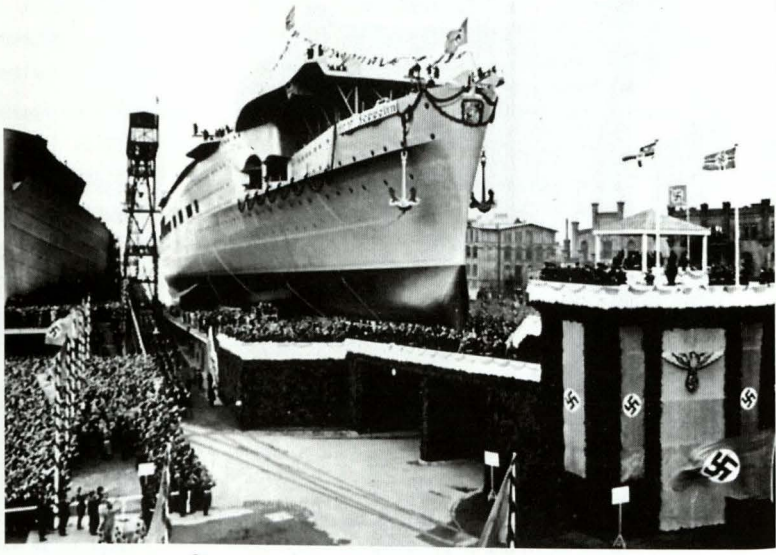
La ascensión de Adolfo Hitler y el nazismo al poder proporcionaron el empuje necesario para acelerar estos programas. En el ámbito aeronáutico, la Armada también presentó sus planes de repotenciación, incluyendo recomendaciones precisas para la constitución de una verdadera arma aeronaval. De esta manera, casi al final de esa década recibió sus primeros hidroaviones para destinarlos a la investigación.

Pero fue el jefe de la Fuerza Aérea, Herman Goering, quien aplastó tales ideas. Le dio toda la prioridad a su *Luftwaffe*, ordenando que cualquier proyecto que tuviera que ver con la actividad en el aire fuera de su conocimiento y se realizaba previa aprobación de su despacho. Entre tanto, Estados Unidos y Japón avanzaban en la constitución de una fuerza aeronaval poderosa.

Ya en los años 30 el tema de dotar de aviones a los cruceros alemanes volvió a entrar en debate. Inicialmente, se aprobó destinarles uno o dos aparatos para reconocimiento en alta mar. Documentos históricos señalan que el perfil definitivo de la fuerza previó contar con dos hidroaviones en cada crucero de batalla o acorazado de bolsillo, y uno para los cruceros auxiliares.

Los portaaviones, por su lado, deberían tener un escuadrón de reconocimiento, dos de multimisión, y tres de caza-bombarderos en picada. Por otro lado, la experiencia sueca con el *Glotland*, un crucero-portaaeronaves con artillería de gran calibre y una plataforma con catapulta de aire comprimido para lanzar aviones, fue vista con vivo interés.

En 1934 la *Kriegsmarine* dio a conocer sus requerimientos operativos, dentro del llamado "Plan Z", para un portaaviones con capacidad para operar en el teatro de operaciones del Atlántico y el



Otra vista de la ceremonia de lanzamiento.

Mar del Norte: desplazamiento a partir de las 15 mil toneladas, un blindaje reforzado tipo crucero, velocidad de 33 nudos continuos, autonomía de 12 mil millas náuticas, armamento compuesto por nueve cañones de 150 mm o seis piezas de 203 mm más una dotación de armas complementarias para una defensa antiaérea eficiente, espacio y servicios para permitir la operatividad de 60 aviones y sus tripulaciones, así como dos catapultas y una longitud de cubierta de vuelo mínima de 180 metros.

El encargado del proyecto, el captán ede Navío Wilhelm Hadeler y su equipo de trabajo se dirigieron a las mesas de diseño contando con una base muy interesante: el legajo secreto con información reservada sobre las características del portaaviones estadounidense *Lexington*, y gran cantidad de fotografías del *Courageous* de la Royal Navy, que sirvió como modelo. El resultado fue una propuesta que recibió infinidad de comentarios, críticas, sugerencias y pedidos, retrasando todo el proceso.

El tratado naval anglo-germano del año siguiente no tocó a los portaaviones, así que Alemania aprovechó el vacío y planeó buques de tal tipo de unas 38.500 toneladas de desplazamiento. Como el rediseño del proyecto anterior apenas alcanzaba las 24.500 t, en el marco del eje Berlín y Tokio el diseñador Hadeler pidió datos sobre el *Akagi* japonés. Así, como resultado de estas indagaciones se agregó una tercera cubierta, se extendió la plataforma de vuelo, y se incorporaron dos modernos sistemas de catapulta en la proa. Los trabajos continuaron.

En 1936, las diversas casas de diseño, informadas de los requerimientos, presentaron sus propuestas de un ingenio aeronaval. El gabinete Arado exhibió un avión de reconocimiento identificado como *Ar-197*, y los ingenieros de Fieseler al biplano *Fi-167*. Doce meses después se definió a los *Ar-195* y *Fi-167* como multipropósitos; los cazas serían el *Ar-197* o el Messerchmitt *Bf-109*; y como bombardero en picada, el Junker *Ju-87* arreglado para llevar gancho de apontonaje y alas plegables.

La clase *Graf Zeppelin*

Listos los planos, y aprobados por todas las instancias necesarias, incluyendo naturalmente la más alta, la del propio *Führer*, se determinó la construcción de cuatro Unidades de similares características, para el período comprendido entre 1935 y 1942. Cada nave debía desplazar 19.250 toneladas estándar, con 250 m de eslora y 5,64 m de calado.

Tenía las siguientes dimensiones: plataforma de aterrizaje de 240 x 26,9 metros, que permitía operar con una dotación de 40 aeronaves. Su armamento principal consistía en dos cañones de 150 mm en casamatas dobles ubicadas en caza y retirada, mientras que el secundario fueron cañones antiaéreos pesados de 105 mm en montajes dobles. La artillería antiaérea liviana estaba conformada por once montajes dobles de 37mm. y ocho de 20mm.

En noviembre de 1935, las chispas de las primeras soldaduras al casco del

futuro portaaviones, denominado *proyecto 'B'* –el futuro *Graf Zeppelin*- saltaron sobre la bahía de Kiel. La empresa Deutsche Werke quedó a cargo de la obra. Empero, la construcción de otro casco avanzaba desde febrero de ese año. Pero a pesar de la ventaja inicial, este *proyecto 'A'* jamás vería llegar el día de su botadura al mar, pese a que ya se había definido su nombre oficial: *Peter Strassner*.

Hitler y Goering estuvieron presentes cuando el primer –y único- portaaviones de la era nazi tocó el mar. Bautizado en honor al diseñador de los dirigibles, el conde Ferdinand von Zeppelin, la nave aún debía incorporar muchos sistemas de combate, así como culminarse la construcción de determinados ambientes y estructuras.

El estallido de la Segunda Guerra Mundial en setiembre 1939 sorprende al buque en este trance, y las urgencias de contar con unidades navales de gran porte para atacar los convoyes de abastecimiento aliados dieron lugar a una orden de priorizar los acorazados y cruceros para que operasen como corsario en su contra. En julio de 1940 los trabajos en el *Graf Zeppelin* se paralizaron totalmente. Luego es llevado a remolque hasta el puerto de Gotenhafen (Gdynia) en Prusia del Este.

Allí soporta su primer bombardeo, entre el 27 y el 28 de agosto de 1942, 'obsequio' de unos bombarderos *Lancaster* británicos. Su sólida estructura, que incluía entre otros detalles un 'cinturon' blindado de 100 mm, una coraza de 38 mm en las chimeneas, protección de 30 mm en las torres artilladas, y una cubierta de vuelo de acero naval con 20 mm de espesor, aguantó la andanada.

Resistió hasta abril de 1945, cuando cayó en poder del victorioso ejército soviético, instalándose de inmediato el secreto total sobre su destino.

Destino final

Según las normas internacionales del ámbito marítimo, a pesar de que este buque de guerra se encuentra en aguas polacas, aún pertenece a la República Federal Alemana. Sin embargo, ambos países no muestran mayor interés en recuperarlo. Por el momento se ha adelantado que un trabajo en ese sentido es impracticable.

Como su punto más alto se halla a 60 metros bajo el nivel del mar, tampoco representa un peligro para la navegación. El destino de este navío, que tal vez guarde en sus entrañas algunos de los más caros secretos sobre los últimos días del Tercer Reich, seguirá siendo incierto.



El *Graf Zeppelin* inmediatamente luego de ser lanzado al mar