# HISTORIA DEL TRANSATLANTICO "BREMEN"

Pedro Sapunar Perić Ingeniero Civil

#### Su paso por Chile

omo se verá más adelante, el gran transatlántico alemán *Bremen* fue diseñado y construido exclusivamente para atender la ruta del Atlántico norte, entre Alemania y Nueva York; sin embargo, entre febrero y marzo de 1939 hizo un *tour* especial de circunnavegación de Sudamérica. El viaje en sí mismo, desde el punto de vista económico, fue un fracaso. En efecto, teniendo una capacidad de transporte de 2.147 pasajeros, en esta oportunidad llevó apenas unos 500 turistas; la razón de ello debe encontrarse en el gran desprestigio internacional que sufría el régimen nazi que a la sazón gobernaba a Alemania.

Este viaje del *Bremen*, de 14 mil millas y 40 días de duración, se inició en Nueva York, desde donde zarpó el 11 de febrero de 1939, haciendo rumbo al canal de Panamá, recalando brevemente en los puertos de Colón y Balboa. Al cruzar el canal, el *Bremen* ganaba para sí la marca histórica de ser el buque mercante de mayor tamaño que jamás lo hubiera cruzado. Desde Balboa hizo rumbo directo a Callao, donde tras breve estadía zarpó rumbo a Valparaíso.

El 22 de febrero de 1939, a las 6:45 horas, en medio de gran expectación popular, fondeaba en Valparaíso, fuera del puerto artificial, en el lugar que ocupaba usualmente el acorazado *Almirante Latorre*, ya que sus grandes dimensiones: 286 metros de eslora y 31 de manga, no le permitían atracar a los malecones. La nave venía al mando del Capitán Adolfo Ahrens, Comodoro del Norddeustche Lloyd. El buque lucía

su empavesado completo, mientras en la cubierta superior su banda ejecutaba música marcial.

En pocas ocasiones la llegada de un buque había despertado en Valparaíso tanto interés como en esta ocasión. Centenares de personas formaban largas filas, desde temprano, esperando la oportunidad de embarcarse en alguna lancha colectiva para visitar el *Bremen*. La bahía ofrecía un pintoresco aspecto con la innumerable cantidad de botes y lanchas conduciendo visitantes para la hermosa nave alemana. Todos los visitantes eran cortésmente recibidos a bordo y desde su llegada podían recorrer las distintas secciones del buque.

Por otra parte, numerosos turistas paseaban por las cubiertas esperando la oportunidad de desembarcar; en tierra, a su vez, los turistas fueron muy bien atendidos en todas partes, partiendo un numeroso grupo de ellos en un tren especial para visitar Santiago.

Al día siguiente, en las últimas horas de la tarde, el transatlántico zarpaba desde Valparaíso haciendo rumbo directo a Puerto Montt, puerto en el cual recaló el día 25 por unas pocas horas, para luego seguir rumbo al estrecho de Magallanes. En Puerto Montt, un grupo de pasajeros abandonó la nave para efectuar la travesía a Argentina por la bella región de los lagos chilenos.

El 28 de febrero de 1939, poco después de mediodía, arribó a Punta Arenas para una recalada de unas pocas horas. Igual que en los otros puertos que visitó, un numeroso público esperaba al *Bremen* para conocerlo, admirarlo y visi-

tarlo; por su parte, los turistas que iban a bordo bajaron a tierra para conocer la ciudad y sus puntos de interés turístico. En la madrugada del 1 de marzo zarpaba de Punta Arenas, rumbo al Atlántico, diciendo adiós para siempre a Chile.

Ya en aguas del Atlántico, completó su viaje especial recalando en Mar del Plata, Buenos Aires, Montevideo, Santos, Río de Janeiro, Bahía, Port of Spain, Nassau y Nueva York, punto de término.

### La Cinta Azul y la gestación y nacimiento del "Bremen". El correo transatlántico

Desde que nació, a mediados del siglo pasado, la competencia entre buques de pasajeros (transatlánticos) de la travesía más rápida del

Atlántico norte y cuyo trofeo teórico (símbolo) para el vencedor era la Cinta Azul, esta estuvo los primeros 50 años en manos de ingleses; sin embargo, entre 1898 y 1907, Alemania conquistó para sí el afamado galardón. Inglaterra reaccionó construyendo dos soberbios transatlánticos gemelos, el Lusitania y el Mauretania, disenados especialmente para desarrollar altas velocidades y recuperar la Cinta Azul de las manos alemanas, lo que lograron exitosamente, y aún más, retuvieron las marcas vencedoras durante los siguientes 20 años. Con la construcción de estos dos destacados buques se puede decir que termina la primera época de la historia de la construcción de transatlánticos, que se caracteriza porque todos ellos estaban equipados con máquinas de vapor, de pistones; de allí en adelante la segunda época se caracteriza porque los transatlánticos estarán dotados con turbinas de vapor. Pasados unos cuantos años después de la Primera Guerra Mundial, la marina mercante alemana deseaba volver a desempeñar un rol importante en el servicio del Atlántico norte, como el que posevera antes de dicha guerra. Esto implicaba, además, tratar de ganar la codiciada Cinta Azul, trofeo que retenía, des-



EL "BREMEN" EN VALPARAISO (Gentileza del autor)

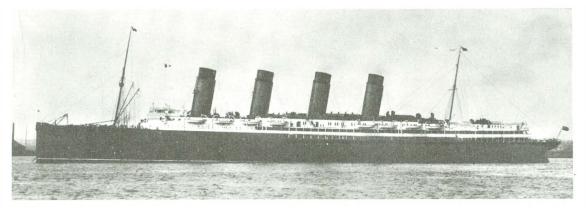
de noviembre de 1907, el rápido transatlántico inglés *Mauretania*. <sup>1</sup>

Con el fin de recuperar la famosa Cinta Azul que ostentaba el *Mauretania* fueron diseñados, especialmente para batir todas las marcas de velocidad en travesía del Atlántico norte, y se construyeron dos formidables y grandes transatlánticos, dotados de los más modernos avances tecnológicos de la construcción naval; desde luego, su propulsión era en base a poderosas turbinas de vapor.

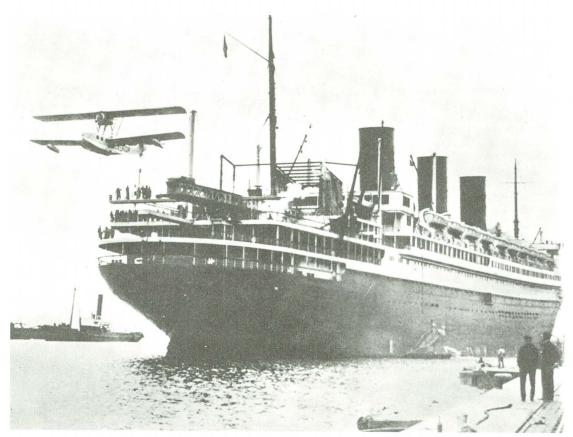
Así, por encargo del Norddeutsche Lloyd, el 13 de diciembre de 1926 se inició la construcción simultánea en dos astilleros alemanes de dos notables transatlánticos gemelos, los que llevarían por nombres *Bremen y Europa*. Con ellos, más el transatlántico *Columbus*, en función desde 1924, se proyectaba cubrir la línea Bremen-Nueva York con viajes rápidos, regulares, semanales; por ello, debían tener fuertes máquinas para poder hacer el viaje, tanto de ida como de vuelta, en 6 días; tocarían Southampton (Inglaterra) y Cherburgo (Francia). Desde este último, la duración del viaje debería ser de sólo 5 días.

Revista de Marina Nº 6 89 647

Salvo un breve período de tres años (1909-1911), en que la Cinta Azul la ganó su gemelo, el Lusitania; pero posteriormente el Mauretania logró mejorar y superar todas las marcas anteriores.



EL TRANSATLANTICO "LUSITANIA", GEMELO DEL "MAURETANIA" (De: Historia Mundial de la Marina)



EL "ILE-DE-FRANCE" CATAPULTA EL PRIMER HIDROAVION QUE ASEGURARA EL CORREO AEREO (De: Historia Mundial de la Marina)

Debe hacerse presente que si bien la competencia principal era el transporte de pasajeros por el Atlántico norte, con la mayor rapidez y confort posibles, había, además, paralelamente, una competencia secundaria, pero de todas maneras importante, cual era el transporte del correo transatlántico lo más rápido posible. Dos años antes del primer viaje del *Bremen* a Nueva York, en 1927, el recién terminado transatlántico francés *Ile-de-France*, para adelantar

al máximo la entrega del correo transatlántico llevaba a bordo un avión que era lanzado por medio de una catapulta.

Este ingenioso sistema fue copiado por los ingenieros alemanes, quienes dotaron a los dos buques gemelos con una catapulta cada uno, sobre la que iba montado un hidroavión que era lanzado desde el buque cuando se estaba a unos mil kilómetros de distancia del puerto de arribada.

# Características técnicas del "Bremen" y de su hidroavión

El gran transatlántico rápido *Bremen*, de turbinas de vapor, ganador de la Cinta Azul del Atlántico norte, fue una maravilla técnica y arquitectónica de su época, tanto por su novedosa propulsión y consiguiente velocidad, como porque fijó nuevos moldes de estilo exterior y arquitectura interior para buques de pasajeros. Este grandioso hotel flotante mostró en su interior todo el estilo de los años 20 en una combinación de belleza y funcionalidad. Todas estas consideraciones lo convirtieron en un buque muy querido en el Atlántico norte. Las principales características técnicas eran las siguientes:

- desplazamiento: 51.731 toneladas.
- dimensiones: eslora, 285.9 m; manga, 29.9 m; puntal, 16.4 m; calado máximo, 10.30 m.
- acomodaciones para 2.197 pasajeros en cuatro clases.
- tripulación: 990 hombres.
- máquinas: 4 turbinas de petróleo que desarrollaban 110 mil hp, con 4 hélices.
- botes salvavidas: 24, con capacidad para 145 personas cada uno, motorizados e insumergibles.
- velocidad: 28.5 nudos.
- generalidades: el casco tenía doble fondo y estaba dividido en 15 compartimientos estancos.
- catapulta: modelo Heinkel κ-2; largo, 27 m; funcionaba en base a aire comprimido. La catapulta estaba ubicada entre las dos chimeneas y era giratoria.
- hidroavión: modelo Heinkel-Tiefdecker HE-12 con motor americano Hornet de 500 hp.
   Peso total, 2.800 Kg; velocidad máxima, 215 Km/h; velocidad de crucero, 190 Km/h; carga útil, 200 Kg.

#### La historia del "Bremen"

Para la construcción del *Bremen* se contrató el astillero Deutsche Schiff und Maschinenbau A.G. Werk; el 18 de junio de 1927 se le colocó la

quilla, siendo lanzado al agua en el puerto del mismo nombre el 16 de agosto de 1928, en presencia del Presidente de Alemania, Von Hindenburg, quien lo apadrinó, y de una gran muchedumbre. A mediados de junio de 1929 se terminaron los detalles. El 27 de junio de 1929 se iniciaron las pruebas de navegación en el mar del Norte, con excelentes resultados.

El 16 de julio de 1929 zarpa desde Bremen, rumbo a Nueva York, en su primer viaje transatlántico, al mando del Capitán Leopold Ziegenbein, con breve recalada en Cherburgo y con el ánimo de establecer la marca de tiempo de travesía del Atlántico, es decir, superar la del transatlántico inglés *Mauretania* o, lo que es lo mismo, conquistar la anhelada Cinta Azul.

El objetivo se consigue plenamente, llegando a Nueva York el 23 de julio de 1929, empleando un tiempo de 4 días 17 horas 42 minutos, a una velocidad promedio de 27,83 nudos, batiendo todas las marcas anteriores y ganando la Cinta Azul de la travesía más rápida del Atlántico norte de este a oeste. La recepción en Nueva York fue apoteósica.

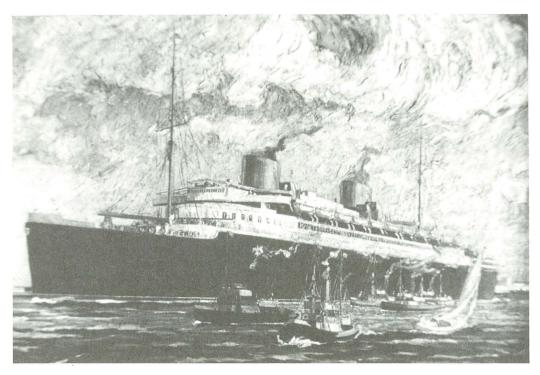
Conforme a lo programado, se emplea oportunamente el hidroavión de a bordo, con lo que también se establece la marca de transporte de correspondencia transatlántica; el Alcalde, en gran ceremonia, bautiza al hidroavión con el nombre de la ciudad.

El 27 de julio de 1929 el *Bremen* zarpa desde Nueva York con el ánimo de repetir la hazaña, es decir, ahora intentar quebrar la marca de tiempo de travesía del Atlántico norte de oeste a este. El buque arribó a Cherburgo el 31 de julio de 1929, empleando el tiempo *récord* de 4 días 14 horas 30 minutos, a una velocidad promedio de 27,91 nudos, conquistando la Cinta Azul de la travesía oeste-este. Poco antes de recalar es lanzado el hidroavión con el correo procedente de Norteamérica, estableciendo la marca correspondiente.

El 2 de agosto de 1929, a las 7.30 horas, el *Bremen* fondeó en Bremerhaven, de vuelta a la patria, completando victorioso su primer viaje transatlántico de ida y vuelta, quebrando todas las marcas anteriores. Igual que en Nueva York, y ahora con mayor razón aún, tiene un recibimiento apoteósico encabezado por altas autoridades de la nación.

El *Mauretania*, con sus 22 años a cuestas, intentó superar las marcas del *Bremen* pero no lo logró, aunque, en un esfuerzo notable, logró mejorar sus propias marcas.

De todas maneras, el reinado del *Bremen* como gran campeón del Atlántico norte fue breve; en efecto, al año siguiente, 1930, su gemelo, el *Europa*, le quitó la Cinta Azul para la travesía



EL "BREMEN" (Gentileza del autor)

este-oeste, con una nueva marca de 4 días 16 horas 15 minutos, a una velocidad promedio *récord* de 28,51 nudos.

Tres años después, en 1933, el nuevo transatlántico italiano *Rex*, de 51.062 toneladas de desplazamiento, superó las marcas de los dos gemelos alemanes, conquistando la codiciada Cinta Azul para Italia. Posteriormente, el transatlántico francés *Normandie* batió al *Rex* y, a su turno, el *Queen Mary* (inglés) derrotó al transatlántico francés. Aqui detendremos el relato de la conquista de la Cinta Azul para no salirnos del tema principal.

Si bien el *Bremen* fue destronado muy pronto de su liderazgo, las pretensiones que tuvo el Norddeutsche Lloyd al reiniciar el servicio de vapores rápidos entre Bremen y Nueva York se vieron ampliamente compensadas.

En rápidos viajes regulares, el *Bremen*, el *Europa* y el *Columbus* transportaron decenas de miles de pasajeros a través del Atlántico norte.

El 16 de noviembre de 1934, el día de cumpleaños del Comodoro Ziegenbein, el *Bremen*  cumplía su centésimo viaje redondo en la ruta Bremen-Nueva York. La distancia total recorrida en estos 100 viajes fue de 735 mil millas marinas, o sea, 1.361.220 kilómetros, el equivalente a 34 veces la vuelta al mundo; el total de pasajeros en estos viajes fue de 232.195.

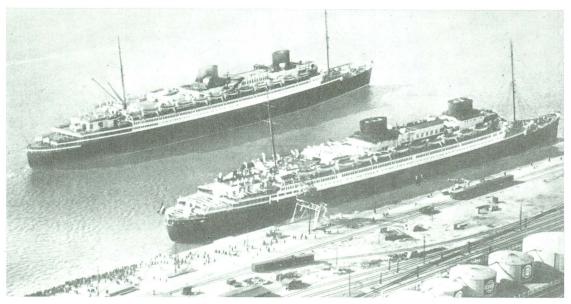
A comienzos de febrero de 1939, cuando inició su viaje extraordinario de circunnavegación de Sudamérica, llevaba realizados 173 viajes redondos en el Atlántico norte, con un total de 356.736 pasajeros.

De allí en adelante, aunque por poco tiempo más, ya que luego estallaría la Segunda Guerra Mundial, el *Bremen* continuaría con sus viajes transatlánticos regulares hasta completar un total de 186 viajes redondos (ida y vuelta) por el Atlántico norte. En el viaje 187 sólo hubo pasajeros de ida. La guerra y las barreras enemigas pusieron fin a su historia.

# La escapada del "Bremen" desde Nueva York. Su triste fin

Su último viaje con pasajeros se inició el 22 de

650 Revista de Marina Nº 6/89



EL "BREMEN" SALIENDO DEL PUERTO Y EL "EUROPA" ATRACADO AL MUELLE
(De: Historia Mundial de la Marina)

agosto de 1939, al zarpar el transatlántico desde Bremerhaven con 1.280 pasajeros de todas las nacionalidades. Las noticias de los diarios olían a guerra. Al fondear en Southampton las cosas se daban ya diferentes: Un cierro de red antisubmarina y antitorpedos protegía la entrada al puerto, dejando una sola y estrecha entrada por la que apenas pasó el *Bremen*; luego de tomar algunos pocos pasajeros, automóviles y correo, zarpó rumbo a Cherburgo, donde, una vez fondeado, se repitió un embarque semejante al tomado en el puerto de Southampton.

Al zarpar para iniciar la travesía transatlántica llevaba 1.672 pasajeros, de los cuales la mayoría eran norteamericanos. Al comienzo, la travesía parecía normal; los salones siempre llenos y en la noche fiesta bailable. Nadie hablaba de guerra. Al amanecer se pasó el faro de Bishoprock, el último del canal de la Mancha. Los diarios de a bordo informaron de la tensa situación política internacional, especialmente en la frontera polaca.

Las comunicaciones radiales eran escasas y muchos barcos de pasajeros no dieron señales. El 26 de agosto reinó el silencio radial; ni siquiera se captó informaciones del tiempo desde otros barcos. El *Bremen* también se rodeó de silencio; no se envió más telegramas de los pasajeros. Por lo demás, la vida a bordo seguía igual, la música sonaba, en los cines se daban las últimas películas y en las noches había baile. El 27, el Capitán decidió navegar algunos grados más al sur de la ruta habitual; los pasajeros algo vislumbraron de este cambio de ruta al notar que el tiempo era apreciablemente más temperado y grato. El 28, a las 16 horas, el buque arribó a Nueva York, donde era esperada con tensión su llegada. Hubo júbilo en los pasajeros y agradecimientos para el barco que los había traído sanos y salvos. Los pasajeros bajaron a tierra. La tripulación no sabía que habría que regresar muy pronto, sin iluminación, sin pasajeros, sin música, sin bailes, ni la terrible zozobra de la vuelta ni la semioscuridad ártica de Murmansk.

El Comodoro Ahrens² planificó iniciar el viaje de regreso para el día 29, pero sólo tuvo la autorización norteamericana para viajar el 30, por no llevar armamento; esto, tras una muy prolija inspección de todo el buque. Así se perdieron 36 valiosas horas, dando tiempo a que se reunieran buques de guerra ingleses desde Halifax y las Bermudas. El *Bremen* zarpó finalmente de noche con otros tres barcos; para despistar se viró rumbo a las Azores, pero, pronto, ya a solas, se viró rumbo al norte.

Revista de Marina Nº 6/89 651

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> El mismo que estuvo al mando del *Bremen* en su viaje de circunnavegación a Sudamérica, que incluyó recaladas en Valparaíso, Puerto Montt y Punta Arenas.

El 1 de septiembre Alemania entró en guerra contra Polonia; el *Bremen* estaba a la altura de Terranova. Se temía ataques aéreos y submarinos. Se organizó un destacamento cuya misión era incendiar y destruir el buque en caso de ser descubiertos y haber intenciones de captura por parte del enemigo; al mismo tiempo se tomaron las medidas correspondientes a un posible repentino abandono de la nave; se reaprovisionaron los botes salvavidas, etc. Se destinaron 400 hombres para pintar de color gris todo el exterior del buque, desapareciendo así sus chimeneas amarillas y su obra muerta blanca.

A la altura de Groenlandia y en los mares árticos se avistaron algunos pesqueros, que fueron evitados. En los siete días que duró el viaje se mantuvo silencio radial absoluto.

Cuando se acercaban a costas rusas, navegando por aguas del océano Glacial Artico, el Capitán Ahrens reunió a la tripulación para comunicarles el lugar de destino: el puerto ruso de Murmansk.

Si bien el *Bremen* arribó sin mayores problemas a Murmansk, la estadía allí no fue fácil; hubo que acostumbrarse al clima, la niebla, la ociosidad y las dificultades del idioma. Durante septiembre, 850 hombres fueron enviados de vuelta a casa por tierra, vía Leningrado; sólo quedó una tripulación de 70 hombres. En esto estalló la guerra entre Rusia y Finlandia; otra vez se apagaron las luces del *Bremen*.

Finalmente llegó la autorización alemana de regresar. El 6 de diciembre llegaron 60 hombres seleccionados; cuatro días después, el Comodoro Ahrens daba la orden: al río Weser. Fue una tensa navegación de 1.600 millas muy vigiladas, especialmente entre las islas Shetlands y Noruega.

Pasada la mitad del trayecto, el *Bremen* recibió la escolta de una escuadrilla de 3 aviones.

El 12 de diciembre, a media mañana, el submarino inglés *Salmon* avistó al transatlántico *Bremen*. Según la versión inglesa, el comadante del submarino, el cual navegaba en superficie, al avistar al transatlántico alemán le ordenó detenerse, pero la orden no fue obedecida; en ese instante apareció una avión alemán tipo *Dornier* que lo obligó a sumergirse. Ya en inmersión, el comandante del submarino consideró que aunque el *Bremen* no había obedecido su orden, no debía hundirlo por ser un buque de pasajeros.

Según la versión alemana, el submarino, al ser avistado por los aviones de escolta, fue obligado a sumergirse, al mismo tiempo que el *Bremen* comenzó a navegar en zig-zag; además, consideraron que si el submarino no dis-

paró contra el *Bremen* fue sencillamente porque no pudo hacerlo.

Pasado medio día, la pequeña escuadrilla aérea fue reemplazada por otra similar.

Al día siguiente subía a bordo del *Bremen* el práctico del río Weser para llevarlo hasta Bremerhaven, adonde llegó sin novedad dando fin éxitosamente a la gran aventura que fue el escape desde Nueva York, por lo que su capitán, oficiales y tripulación fueron felicitados por la más altas autoridades de su país.

El fin del Bremen tiene dos versiones.

#### Versión inglesa

Una vez detectado por la aviación inglesa y considerando los preparativos alemanes para invadir a Inglaterra (Operación León Marino), la Real Fuerza Aérea comenzó a bombardear todas las concentraciones de buques de carga y pasajeros y barcazas localizadas en las costas enemigas del canal de la Mancha y sus alrededores y, en general, a todo buque mercante alemán de grandes dimensiones que pudiera ser empleado para la hipotética invasión.

Dentro de esta política de bombardeo, muy pronto el *Bremen* fue considerado un blanco importante y, en consecuencia, comenzó a ser duramente bombardeado por el Comando de Bombardeo de la Real Fuerza Aérea.

Así, un informe de un reconocimiento aerofotográfico decía, en marzo de 1941, que "el buque estaba quemado en la mitad, entre las dos chimeneas". Otras fotografías aéreas del 30 de abril de 1941 "mostraban ya al buque con su popa a flor de agua, por lo que se estimaba que había sido alcanzado durante el bombardeo del 25 al 26 de abril".

El Departamento de Historia Naval de la Real Armada informó finalmente, al autor de este artículo, que "se supone que el *Bremen* fue reflotado aproximadamente en octubre de 1941. Posteriormente, terminada la Segunda Guerra Mundial, el *Bremen* fue encontrado en Wesermunde, en condiciones de *pérdida total*".

#### Versión alemana

El *Bremen* continúa durante largo tiempo en Bremerhaven. Sigue pintado de gris, ya que se lo tiene considerado en los planes de la invasión a Inglaterra.

El domingo 16 de marzo de 1941, el Capitán Lorentz y gran parte de la tripulación están de permiso; por eso, el Segundo Oficial Ammermann está de guardia. Alrededor de las 17 horas, en un paseo de inspección olfatea humo, abre la puerta de un comedor y sale una espesa

humareda; Ammermann corre al puente a dar la alarma, pero todo es inútil. A pesar de la rápida reacción de los bomberos de a bordo y de tierra, no son capaces de detener el fuego; hay demasiada madera en los "muros" y muebles; lo peor son las gruesas capas de laca. A medianoche las cubiertas superiores están destruidas, el barco se tumba y se asienta en el fondo.

Oficialmente se ocultó la noticia, ya que el *Bremen* era de importancia en varios aspectos; por ello, apenas se informó al respecto.

La policía secreta intervino, pues sospechaba un acto de sabotaje; como resultado de sus investigaciones se apresó a un muchacho de apellido Schmid, el cual habría recibido una bofetada por parte de un marinero del buque; Schmid, estúpidamente, en venganza incendió el transatlántico. A pesar de ser menor de edad, y aún bajo la protección de la ley de menores, fue fusilado. Para el *Bremen* fue el fin; sus restos yacen en el lodo de Blexen.

## Epilogo

El transatlántico *Europa* tuvo más suerte que su gemelo, en cuanto a que sobrevivió a la Segunda Guerra Mundial, pero posteriormente tuvo el triste destino de ser entregado a Francia como pago de compensación de guerra. Bajo bandera francesa se llamó *Liberté*.

#### **BIBLIOGRAFIA**

- Eberhard Mertens: Der Ozean-Express.
- Alastair Mars: British submarines at war 1939-1945.
- W.J. Bassett-Lowker y Georges Holland: Barcos y hombres.
- Ellison Hawks: Historia del barco mercante.
- Diarios La Estrella de Valparaíso, febrero de 1939.
- Diarios El Magallanes de Punta Arenas, febrero de 1939.
- Barjot Jeans Savent (Almirante): Historia mundial de la Marina.
- Historical naval branch: Royal Navy, London.

