



La grua marró

El cap de Lufthansa, Carsten Spohr, lidera una transició. Amb ell l'empresa reconeix per primer cop el seu passat nazi. El desencadenant ha estat l'estudi d'un historiador.

Ann-Kathrin Nezik
© Der Spiegel

El nom sona inofensiu. Tieta Ju. I la publicitat amb què Lufthansa anuncia vols curts en avió amb l'històric Junkers Ju 52 també és més aviat pacífica: "Veniu a viure l'impressionant so de tres dels motors de nou cilindres de BMW", anuncien, "us enlaira-reu a 120 quilòmetres per hora amb tota suavitat i pocs instants després veureu la vostra contrada des d'una perspectiva nova". De tota manera, el passat d'aquest avió no és ni inofensiu ni pacífic.

Els nacionalsocialistes el van introduir per preparar-se en secret per a la guerra mundial. A l'exterior de l'aparell, a l'empenatge, hi resplendia la grua de Lufthansa. A dintre, a la cabina, els pilots entrenaven els atacs. "A sota del fuselatge s'hi deixava al descobert un espai generós per penjar-hi bombes. A la part superior s'hi va construir expressament una escotilla de càrrega rodona, en la qual segons la necessitat s'hi podia encaixar una corona metralladora".

Així és com ho descriu l'historiador de Bochum Lutz Budrass en el seu llibre sobre els anys foscos de la història de Lufthansa.

Per a Budrass el culte, que ha perviscut fins avui, del Tieta Ju demostra l'oblit històric de la companyia. Lufthansa nega la pròpia història, segons Budrass, fa dècades que fa com si no tingués res a veure amb l'empresa predecessora que duia el mateix nom, la qual va pactar diligentment amb els nazis. Segons Budrass, "no es pot negar la continuïtat de la Lufthansa actual amb la primera", fet que, per exemple, es demostra amb el Ju 52: d'ençà que va tornar a operar el 1955, Lufthansa no ha utilitzat mai aquest avió per a les línies regulars. Al servei de Lufthansa només hi ha estat en temps del nazisme.

Això porta l'historiador a afirmar que "la imatge que té de si mateixa Lufthansa es basa, des de la seva refundació... en una manipulació de la història".

El paper terrible de la seva empresa predecessora, que va operar fins al 1945, està fora de dubte. Pocs anys després de la seva fundació, el 1926, ja va col·laborar

El president de Lufthansa, Carsten Spohr, es distancia de la política dels seus antecessors, que van fer cas omís dels treballs de Wachtel.

estretament amb els nazis, durant la República de Weimar es va deixar utilitzar per al rearmament en secret i durant la guerra va funcionar com a taller de reparacions per a la flota de bombarders del règim de Hitler.

Budrass no és un desconegut a Lufthansa. Fa més de 15 anys ja va iniciar una investigació sobre treballs forçats durant la Segona Guerra Mundial a l'empresa. L'estudi, però, d'unes cent pàgines, va desaparèixer entre els arxius i només es publicava si algú ho demanava.

El seu nou treball sobre el passat nazi, Budrass també el va oferir a Lufthansa ja el 2011: en forma d'un projecte d'investigació científica que ell volia dur a terme amb un col·lega de la Universitat del Ruhr a Bochum. Però l'empresa va rebutjar la proposta. Segons càlculs interns, l'estudi hauria costat milions, i la cúpula ho va trobar massa car. No n'hi ha cap necessitat, va comunicar un responsable de l'empresa, "perquè ja als anys noranta" es va encarregar una investigació "sobre el passat de la companyia" que es podia "publicar en qualsevol moment en forma de llibre".



L'exposició de l'expert en aviació Joachim Wachtel, feta fa 17 anys, és la que ha fet servir ara la direcció de Lufthansa per refusar l'estudi de Budrass i no deixar que expliqués la història ell sol. Fins ara l'empresa la guardava amb pany i clau. No la tocava ningú. Wachtel va morir fa ben bé dos anys i mig.

La descripció de Wachtel ara es publica amb el títol *El signe de la grua*. I porta adjunt l'antic estudi de Budrass sobre els treballs forçats.

Esperonada per Budrass, la direcció de Lufthansa accepta per primera vegada que l'empresa predecessora és una part important de la història de la companyia. "Ja era hora que es reconeguessin els fets històrics", afirma el portaveu de l'empresa, Andreas Bartels. D'aquesta manera, el cap de l'empresa, Carsten Spohr, es distancia de la política dels seus antecessors -Wolfgang Mayrhofer, Christoph Franz i Jürgen Weber-, que van fer cas omís dels treballs de Wachtel. El primer dirigeix avui dia el consell d'administració i Weber n'és membre d'honor.

Amb ells la cúpula encara defensa-

va que no es podia fer responsable del passat nazi l'antiga empresa. Al capdavant, afegien, amb la refundació a mitjan anys cinquanta, no tan sols es va començar de nou jurídicament, sinó també moralment.

Pel que sembla, als directius no els molestava que al costat del nom de la companyia també s'hi haguessin conservat el blau i el groc i el símbol de la grua a l'empenatge. Temps enrere, la direcció s'havia interessat pels detalls d'aquesta història. Al final dels vuitanta, l'aleshores membre de la junta directiva i antic funcionari sindical Heinz Ruhnau va demanar al periodista expert en aviació Wachtel que busqués als arxius de l'empresa i a l'arxiu federal alemany material sobre la història de la primera empresa i que no deixés de banda el període nazi. Wachtel hi va estar furgant durant deu anys.

Quan Wachtel, el 1999, va haver acabat la feina, a causa d'una demanda als Estats Units s'estava generant a la política i a l'economia un fort debat sobre els treballs forçats a la indústria alemanya durant la Segona Guerra Mundial. Lufthansa també en quedava afectada. La junta

directiva va encarregar a Budrass un dictamen complementari sobre aquella qüestió tan delicada.

La seva investigació va treure a la llum que Lufthansa havia utilitzat temporalment més de 7.000 treballadors forçats durant la guerra en els seus tallers de reparació per a les forces aèries alemanyes. Sobretot s'havien tractat molt malament els treballadors de l'est. Aquelles persones només tenien barraques per dormir sense un terra reforçat; i per menjar se'ls donava, si se'ls donava res, només carn de mala qualitat d'animals sacrificats o de cavalls.

Els polonesos tenien prohibit sortir. No podien anar a tavernes o a l'església; a més a més, se'ls controlava el correu. El transport públic només el podien utilitzar amb una autorització expressa. Alguns homes que suposadament havien tingut relacions sexuals amb dones alemanyes van ser, segons Budrass, fins i tot penjats en públic.

Al científic, al principi, se li havia promès que la investigació es publicaria en forma de llibre. Però després que l'interès públic decaigués al començament del mil·lenni, la direcció de Lufthansa, amb Weber de màxim responsable, va decidir no publicar ni el treball de Wachtel ni el dictamen complementari.

Budrass se sentia estafat. Ara es venja amb una presentació pròpia i completa. Intenta demostrar que la Lufthansa actual està en correspondència directa amb l'antiga i que, per tant, difícilment pot negar els seus orígens.

Com a prova addueix, entre altres coses, que persones destacades de la refundació de començament dels cinquanta ja havien dirigit la primera empresa. Si s'hagués volgut realment començar de zero, argumenta Budrass, s'hauria deixat lloc a experts estrangers a la cúpula. Això, però, no era compatible amb "l'orientació extremadament nacionalista" de la nova direcció i, per tant, es va deixar estar.

Amb la venjança de l'historiador, a Spohr l'assetjava un dilema. Si hagués deixat via lliure a Budrass, també se li hauria retret que s'inventava la història. Per això ells i els seus assessors es van decidir per fer una publicació pròpia.

En el seu llibre, Wachtel descriu com l'empresa poc després de la seva fundació, el 1926, va convertir-se en la companyia aèria més gran del món. Hi diu clarament que el *boom* no va ser degut de →



TIETA JU. A la imatge de l'esquerra, l'avió Junkers Ju 52, i a sota, l'històric cartell publicitari de Lufthansa, cap a l'any 1927.

→ cap manera a la voluntat de l'entesa entre pobles, sinó que va servir per al rearmament, prohibit i secret. Aviat Lufthansa va gestionar la xarxa de transport més densa d'Europa. Fins i tot va intentar fer-se lloc cap a l'Amèrica del Sud, la Xina i el Japó amb vols en escala, amb l'ajuda d'enlairaments catapultats des de vaixells estacionats a l'Atlàntic.

Segons la descripció de Wachtel, volar amb avió a final dels anys vint i al començament dels anys trenta aviat va passar a ser un plaer per a les classes altes. No era luxós, però. Les aeronaus només tenien una calefacció mínima, quan en tenien. En comptes d'aterrar en pistes, en casos d'emergència ho feien a la capçada d'un arbre. Qui s'ho podia permetre viatjava amb Luft Hansa, tal com va escriure's fins al 1933, per anar-se a banyar al mar Bàltic o per anar al Festival de Salzburg.

Ni tan sols s'havia de renunciar al diari del país durant la vacances. L'editorial Ullstein va organitzar el 1926, l'any de fundació de l'aerolínia, un transport aeri propi al mar del Nord i al Bàltic. Un any més tard ja hi havia cinc de les anomenades línies de periòdics. Les piles de diaris es llançaven des d'una gran altura. També es transportaven llagostes en gel i maduixes de Berlín i Hamburg a Malmö i Copenhaguen.

L'estudi de Wachtel no és una pura comunicació de relacions públiques. De manera semblant a Budrass, Wachtel estudiava el paper de Lufthansa en el procés d'armament secret i les posteriors conquestes de Hitler, si bé d'una manera clarament més moderada que l'historiador.



Wachtel descriu que amb la participació de Lufthansa es van crear empreses de camuflatge que servien com a una mena de pedrera per a una possible guerra. També posa al descobert l'ús fraudulent del punt central de formació de Lufthansa, l'Escola Alemanya de Pilots, per a la preparació de pilots militars.

“Des dels anys vint l'empresa va estar implicada, amb coneixement de la direcció, en els plans secrets per armar-se del Ministeri de Defensa del Reich”, afirma Wachtel. Devien ser aquests passatges i d'altres de semblants els que van empènyer els antecessors de Spohr a tancar amb pany i forrellat l'obra durant 17 anys

i, en tot cas, fer-la només accessible a experts que ho demanessin.

Si bé el paper de Lufthansa com a “col·laboradora de les forces aèries alemanyes” en el cas de Wachtel es considera secundari, Budrass el situa en primer terme i el converteix en l'eix de la seva anàlisi.

Amb l'ajuda d'informes comercials, actes, cartes i articles especialitzats, Budrass demostra que la direcció de Lufthansa en aquell temps va actuar voluntàriament com a “tapadora per a l'armament” a petició del Govern del Reich, i que de cap manera va ser forçada a participar-hi, com més endavant es va afirmar.

Lufthansa no podia desempallegar-se dels pecats del passat a través de la refundació de cap manera. Després de la derrota a la Segona Guerra Mundial empreses i treballadors sovint van veure's rebutjats per clients internacionals. Per això el 1963 Lufthansa va encarregar a una agència de publicitat una campanya per millorar la imatge. “Els cordials, amables i encantadors alemanys us conviden a volar amb ells”, es deia en la campanya.

Llàstima que a la foto que acompanyava el text hi aparegués una tripulació amb cara de pomes agres. Poc després l'empresa va haver de fer un altre anunci.

La direcció es va disculpar dient que s'havien precipitat una mica i que encara s'havien d'acreditar com una empresa de serveis. Per això, deien, era comprensible que “en aquest moment a la gent li agradin més els nostres avions que nosaltres”.

No sabem si Lufthansa continuarà fomentant el culte de la Tieta Ju, criticat per Budrass, o canviarà d'opinió i si, d'ara endavant, en la seva publicitat de vols curts en avió com a mínim farà referència al passat fosc de l'aparell. Actualment, els interessats en aquests vols de 30 minuts s'han d'armar de paciència. L'únic avió en propietat de Lufthansa l'estan reparant a causa del trencament d'un travesser del fuselatge i no es preveu que pugui tornar a volar fins al juny. •

Traducció d'Arnau Figueras