

# EL HUNDIMIENTO DEL *WILHELM GUSTLOFF*

(El mayor siniestro  
marítimo de la historia)

Juan GÉNOVA SOTIL



## La operación «Hannibal»

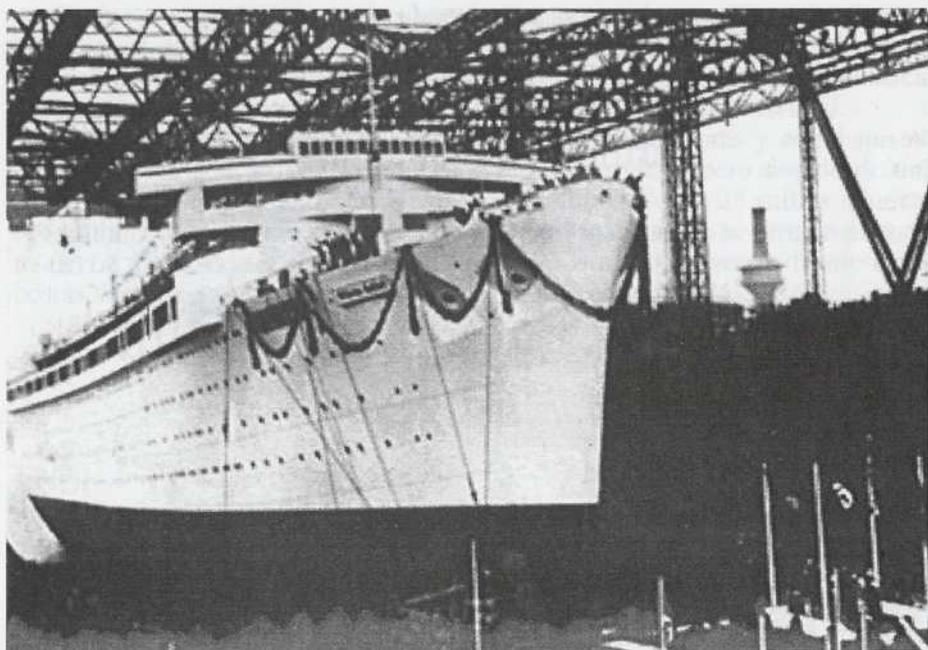


El 12 de enero de 1945 los ejércitos soviéticos rompieron el frente alemán en tres puntos y el 26 llegaron a la orilla oriental del golfo de Danzig, separando así a Prusia del resto de Alemania. El almirante jefe de la Armada alemana, Karl Dönitz, comprendió que la guerra ya estaba irremediablemente perdida y que no había esperanza alguna de condiciones para una rendición honrosa; sólo quedaba salvar cuantas vidas fuera posible. El 23 de enero de 1945

cursó una orden secreta con el nombre codificado de «Hannibal» al personal de la Marina que se adiestraba para futuras dotaciones de submarinos en las escuelas flotantes a bordo de varios buques amarrados en puertos bálticos, la mayor parte de ellos en Gotenhafen (hoy Gdynia), para que se retirasen a la parte occidental de Alemania. Así comenzó la operación de evacuación marítima de mayor envergadura de la historia.

Realizada ya esta operación, todavía en abril del mismo año, Hitler creía posible la continuación de la guerra —que apenas duraría un mes más— y había ordenado que hasta los soldados heridos se reincorporasen al frente en cuanto estuvieran en condiciones de combatir, de manera que cada vez que Dönitz le informaba de grandes pérdidas en las evacuaciones tenía que insistir en que se trataba de heridos para que no creyera que huían del frente combatientes útiles. Pero el almirante nunca perdió de vista que dijera lo que dijera a su obcecado *führer* su objetivo era rescatar cuantas personas, útiles o no, pudieran detraer a la invasión soviética.

En conjunto, según Dönitz, entre el 23 de enero y el 8 de mayo se evacuaron por mar al oeste 2.022.602 personas (otras fuentes dan la cifra de 2.116.500) procedentes de Curlandia, Prusia Oriental y Occidental y, más tarde, de Pomerania y Mecklemburgo.



Botadura del *Wilhelm Gustloff* el 5 de mayo de 1937.

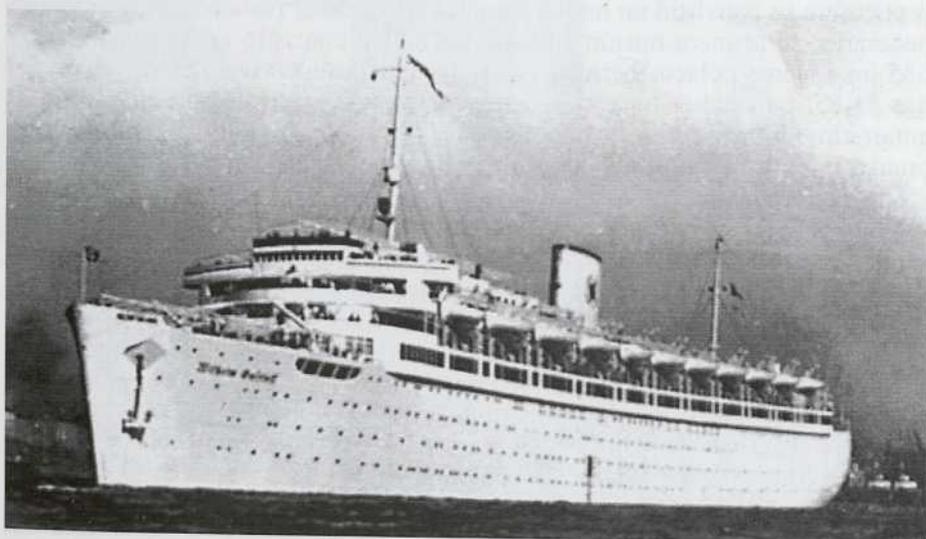
### El *Wilhelm Gustloff*

Cuando el estudiante de Medicina judío David Frankfurter le pegó literalmente cuatro tiros al funcionario nazi Wilhelm Gustloff en Davos (Suiza) el 4 de febrero de 1936 no tenía idea de que acababa de prestarle un señalado servicio a sus enemigos. En efecto, para exacerbar la campaña antijudía que ya tenían en marcha, nada más oportuno que un mártir. El partido nazi, que se había hecho con el poder, montó una espectacular campaña propagandística con los habituales actos políticos, discursos, imposición de su nombre a calles, plazas, escuelas, etc. Incluso le rindieron honores militares, a él, que había sido declarado inútil para el servicio por falta de aptitud física en la Primera Guerra Mundial. La apoteosis vino poco más de un año después al bautizar con su nombre a un gran buque de pasaje.

El nuevo trasatlántico se construyó en los astilleros Blohm & Voss de Hamburgo. Desplazaba 25.484 TRB, medía 208,5 m de eslora, 24 de manga y 6 y 7 de calado a proa y popa, respectivamente. Estaba propulsado por cuatro motores diesel de dos tiempos, 9.500 CV, con dos hélices que le proporcionaban una velocidad de 15,5 nudos. Los 1.463 pasajeros que podía transportar disponían de 5.000 m<sup>2</sup> de cubiertas, dos salas de juegos, tres salones, teatro,

pista de baile, gimnasio y piscina climatizada; estaba atendido por 417 tripulantes y costó a los contribuyentes alemanes unos 25 millones de marcos de los de entonces. Fue el primero del mundo concebido especialmente para cruceros turísticos, hoy tan en boga, en una época en que su coste era tan alto que sólo se lo podían permitir personas adineradas y ociosas. La organización Kraft durch Freude (KdF), o «La Fuerza por la Alegría», había ideado así poner al alcance de los obreros y toda clase de trabajadores, junto con diversos programas culturales, conciertos, lugares vacacionales, etc., algo hasta entonces reservado a niveles sociales privilegiados. En consecuencia, no había distinciones, sino una clase única, sin lujos superfluos pero con todas las comodidades necesarias. Incluso la tripulación disponía de alojamientos idénticos a los de los pasajeros, cuyo pasaje, por otro lado, estaba en gran parte subvencionado. Su reducido calado le permitía utilizar casi cualquier puerto y su modesta velocidad era adecuada al uso previsto. Pero era también un importante instrumento de propaganda, en el interior, para atraer a la fuerza laboral mostrando la preocupación del «nuevo Estado» alemán por sus trabajadores, y en sus visitas a otros países, para exhibirlo ante los extranjeros como muestra de su «sociedad sin clases».

La botadura, el 5 de mayo de 1937, constituyó un espectáculo presidido por el propio Hitler, al que asistieron 50.000 personas, actuando como madrina la viuda de Gustloff, que había sido secretaria de Hitler. El 15 de marzo de 1938 entró en servicio y realizó su primer crucero turístico a los fiordos noruegos el 2 de abril. A partir de entonces hizo más de cincuenta viajes, visi-



El *Wilhelm Gustloff* dedicado a cruceros turísticos.



Pasajeros del *Wilhelm Gustloff* durante un crucero en 1938.

tando, con un total de 70.000 pasajeros, Escandinavia y puertos del Mediterráneo y Atlántico. El 26 de mayo de 1939 salió de Vigo con otros tres buques, repatriando a la Legión Cóndor. El 31 de agosto del mismo año se produjo el ataque a Polonia, empezando así la Segunda Guerra Mundial. El 22 de septiembre se convirtió en buque hospital con todo el personal e instrumental necesario; su primera misión en esta modalidad consistió en el transporte de 685 prisioneros polacos heridos y diez alemanes supervivientes del dragaminas *M-85*, que había tocado una mina. De mayo a julio de 1940 estuvo amarrado en Oslo como hospital flotante. El 20 de noviembre amarró en el puerto de Goten-Oxhöft, Gotenhafen (hoy Gdynia). En esta última fecha inició su conversión en residencia-escuela flotante para alumnos del curso de submarinos, 2. *Unterseeboot Lehrdivision* (Segunda División de Adiestramiento de Submarinos), desembarcando todo el material y personal sanitario. Como director de la escuela se nombró al capitán de corbeta Wilhelm Zahn.

### El cazador y su barco

Alexander Ivanovich Marinesko, Sascha para los amigos, nació en Odesa en 1913, hijo de madre ucraniana y padre rumano (el apellido era originalmente Marinescu). Testigo de la guerra civil en su infancia, ingresó en la Marina Mercante a los 13 años y, tras afiliarse al Komsomol pasó a la de guerra en 1933, primero como suboficial y luego ya de oficial, superando en

cada caso los cursos y pruebas correspondientes, así como el curso de submarinos. Su primer destino fue como oficial de derrota del Sh-306 *Piksyá*, y su primer mando, en 1937, fue el submarino costero *M-96*, de 200 toneladas en superficie. Aunque era un barco de limitadas características, le sirvió para adquirir gran experiencia en el golfo de Finlandia, logrando un alto grado de eficacia y adiestramiento de su dotación: consiguió reducir el tiempo de inmersión rápida a 19,5 segundos cuando el promedio de los demás era de unos 28. En 1941 echó a pique a un mercante de 1.800 toneladas que él infló hasta 7.000.

El artículo 191 del Tratado de Versalles prohibía a Alemania la construcción de submarinos, pero en previsión de que esto sería transitorio y para no perder una experiencia técnica tan valiosa, los alemanes fundaron la compañía en 1922, con personal técnico propio y capital de las empresas A. G. Vulkan de Hamburgo, Germaniawerft de Kiel y A. G. Weser de Bremen, nominalmente holandesa con domicilio social en La Haya, Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw (IvS). Comenzó ofreciendo sus proyectos a diversos países, entre ellos España; así fue cómo los astilleros Echevarrieta y Larrinaga adquirieron, con parte de sus componentes, el del *E-1*, basado principalmente en el tipo alemán *UB-III*, cuya botadura se efectuó el 22 de octubre de 1930 en



Alexander Ivanovich Marinesko, comandante del *S-13*.

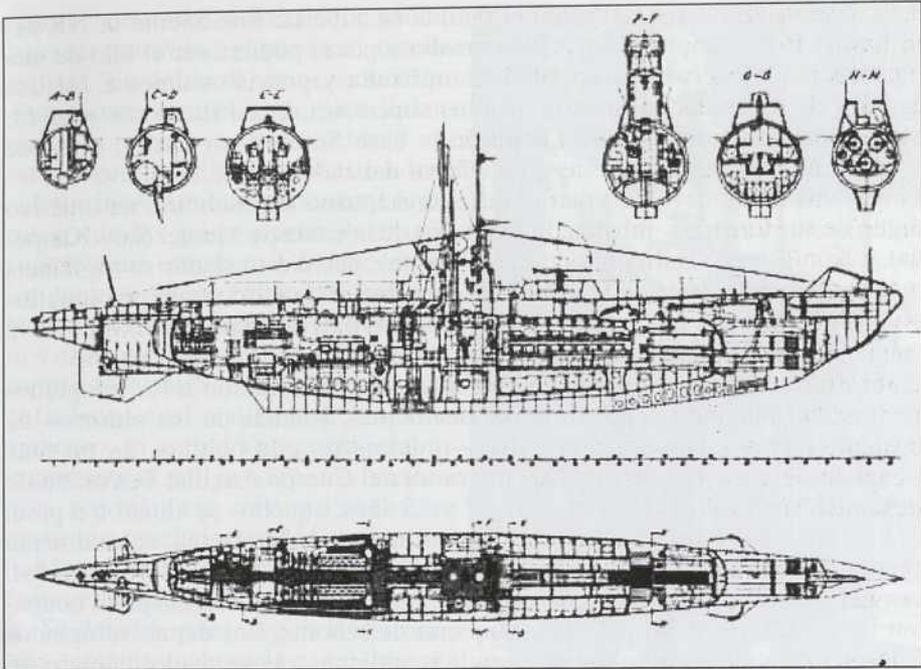
Cádiz y se vendió a Turquía, donde tomó el nombre de *Gür*, prestando servicio hasta 1977. A la URSS, IvS le vendió el mismo proyecto del *E-1* con pequeñas modificaciones, y en 1934 se inició la construcción de los *S-1* al 3, seguidos de todos los de la serie *S* (de *srednaja*, tonelaje medio, o *stalinetz*, según otros) hasta un total de 34 unidades.

El *S-13* era un sumergible de 856/1.090 toneladas, 77,8 m de eslora, 6,4 de manga, cuatro de calado; potencia diesel/eléctrica 4.400/1.100 HP que le confería una velocidad máxima de 19 nudos. Su armamento eran seis tubos de lanzar de 533 mm, cuatro a proa y dos a popa, con 12 torpedos, un cañón de 100 mm y otro de 45 mm; su dotación la componían 45 hombres. Entró en servicio el 14 de agosto de 1941 bajo el mando de Pavel Malatjenko, que echó a pique un par de pequeños mercantes finlandeses y otro alemán. El 15 de octubre fue atacado por los patrulleros fineses *VMV-13* y *VMV-15*; en una precipitada inmersión se clavó en el fondo a 65 m, aguantó siete cargas y consiguió regresar averiado a Kronstadt, donde Malatjenko entregó el mando al capitán de corbeta (capitán de tercera clase, según la nomenclatura rusa) Alexander Marinesko.

## La caza

De acuerdo con el armisticio con la URSS del 19 de septiembre de 1944, Finlandia cedió a la Unión Soviética el uso de bases en Helsinki, Turku (Åbo) y Hanko (Hangö.) Los rusos tenían en Kronstadt diez submarinos que despachó a Turku entre septiembre y octubre, entre ellos el *D-2* (capitán de corbeta Lindenberg), *L-3* (capitán de corbeta Konovalov), *S-13* (capitán de corbeta Marinesko) y dos buques nodriza. Sus relaciones con la población civil fueron correctas, pero la NKVD (después KGB, hoy FSB), observaba con preocupación la amistad de Marinesko con un ciudadano finlandés llamado Algot Niska. Niska había sido un próspero contrabandista de bebidas alcohólicas en el Báltico, que en 1944 fue contratado por los Servicios de Inteligencia suecos. Además, se vigilaban las múltiples relaciones femeninas de Marinesko, en especial con una llamativa sueco-finlandesa.

Cerrada toda comunicación por tierra, las ciudades del golfo de Danzig, desde Königsberg por el este hasta Hela al oeste, estaban prácticamente sitiadas. Empujados por el avance soviético, miles de refugiados se habían ido concentrando desde fines de 1944 allí con la esperanza de poder huir al oeste, conscientes de que esto ya no era posible más que por vía marítima. Cuando el 26 de enero de 1945 los soviéticos llegaron a la costa occidental del golfo de Danzig, más de 60.000 refugiados, soldados heridos y prisioneros de los campos de concentración se apiñaban en Gotenhafen esperando escapar. El mando soviético estaba decidido a impedirlo, pero, salvo algunas sutiles, carecía de fuerzas navales de superficie, mientras que los alemanes disponían de



El submarino S-13.

un acorazado de bolsillo, dos cruceros y varios destructores, lanchas torpederas, dragaminas y patrulleros. Recurrió, pues, a los submarinos.

El S-13 había sido revisado en dique flotante y estaba listo a fines de diciembre, salvo un importante detalle: había desaparecido su comandante. A la NKVD se le encendieron todas las alarmas en vista de las sospechas que ya albergaba. Conocidas sus aficiones, peinaron todas las tabernas y burdeles de la zona, pero no dieron con él. Finalmente lo encontró la policía militar desintoxicándose de alcohol en una sauna el 1 de enero y lo condujo a bordo antes de que lo prendiera la NKVD. No dio ninguna explicación; simplemente alegó lagunas de memoria. El asunto era muy grave y la NKVD exigió que se le formase consejo de guerra o, al menos, que lo enviaran arrestado a Kronstadt. El mando de la Flota Bandera Roja se resistía a quitarle el mando, pues en los últimos años no había ningún informe adverso y se le consideraba muy capaz y confiable. Y aunque fuera un juerguista en tierra, desde que pisaba la cubierta de su barco no probaba el alcohol; además no andaban sobrados de comandantes de submarino y él era uno de los mejores, si no el mejor. Pero lo más definitivo fue un escrito firmado por todos los miembros de su dotación exigiendo que no lo desembarcaran, aunque sabían que eso podría valerles ser

acusados de sedición y puestos de patitas en Siberia. Finalmente la NKVD decidió que era mejor no actuar de inmediato por si pudiera ser el hilo de una trama de traición o espionaje más complicada y provisionalmente la cosa quedó en «severa amonestación» de sus superiores. Y así fue como el *S-13*, bajo el mando de Marinesko, salió de la base Smolny, en Turku, el 11 de enero de 1945, después que sus compañeros del *L-3* y el *D-2*.

Durante diecinueve días patrulló el litoral lituano sin encontrar un objetivo digno de sus torpedos. Informado por radio de la caída de Memel (hoy Klaipeda) y Königsberg (Kaliningrado actualmente), decidió trasladar su vigilancia más al oeste, en vista de que no se había producido la evacuación por aquellos puertos, pasando el siguiente mensaje: «He barrido aguas próximas a la madriguera fascista pero no se ha atrevido a salir ninguno de esos perros».

El 22 de enero se preparó el *Wilhelm Gustloff* para recibir a los refugiados que habrían de evacuarse a la zona occidental, además de los alumnos de la 2.ª División de Adiestramiento —muchos de ellos chicos de no más de 17 años—, con sus instructores y jóvenes del Cuerpo Auxiliar Femenino de la Armada alemana, de edades entre 17 y 25 años; aquéllos se alojaron a proa, con la dotación, y las chicas en el compartimento de la piscina, naturalmente vacía, y anexos, en la cubierta E, la más baja del barco. Además 162 heridos, entre ellos los 73 llegados en la mañana del día 29 en un tren hospital, ocuparon la cubierta de solarium y la peluquería de señoras. Los demás refugiados fueron embarcando apresuradamente, de modo que, rebosantes los camarotes, se colocaron donde pudieron, llenando cubiertas, cámaras, salones, comedores y pasillos. Por último, subió a bordo el alcalde de la ciudad con su familia, ocupando la *suite* que había reservada para Hitler, que nunca se había usado. El cómputo oficial según la lista de pasajeros fue: 173 tripulantes, 918 oficiales y alumnos, 373 del Cuerpo Femenino, 162 heridos y 4.424 refugiados, haciendo un total de 6.050 personas, pero en la confusión final embarcaron todavía más, ya sin control, de modo que se desconoce el número exacto; parece como más probable el de 8.956, entre ellos muchos de edad avanzada (los hombres en edad útil no fueron admitidos), mujeres, algunas de ellas embarazadas, y unos 4.000 niños, con lo que el número total más probable resulta ser 10.582 personas.

Cuando el martes 30 de enero de 1945 el *Wilhelm Gustloff* desatracó con la ayuda de cuatro remolcadores el tiempo era malo: viento WNW fuerza 6 a 7, rolando al W, con tendencia a amainar, mar tendida fuerza 4, visibilidad de 1 a 3 millas, nevisca intermitente, temperatura 10° negativos. En Hela debía incorporársele el vapor *Hansa*, también con refugiados, para navegar con él en convoy, pero una avería se lo impidió. El *Gustloff* emprendió, pues, el viaje con la escolta del torpedero *Löwe* y la lancha *TF-1*. El buque conservaba su adscripción a la Marina Mercante, por lo que la responsabilidad de su gobierno recaía totalmente en su capitán, Friedrich Petersen, de 62 años, aunque naturalmente consultara con la opinión, siempre que lo creyera oportuno, del

capitán de corbeta Zahn, que tenía bajo su autoridad al personal naval militar. Se deliberó, pues, sobre la derrota más conveniente; para Zahn navegar pegado a la costa haría al buque menos visible y expuesto a los submarinos, aunque sería mayor el riesgo de las minas, pero Petersen sostenía que estaría más a merced de los ataques aéreos británicos, que se habían mostrado bastante activos en la zona; por esta razón le habían montado cuatro pequeñas piezas antiaéreas casi a última hora. Sin embargo, el capitán no consideraba importante el peligro de los submarinos soviéticos, que no habían mostrado mucha actividad y sólo se habían apuntado raramente algún éxito en pequeños buques de cabotaje. Se decidió, pues, seguir la derrota más septentrional por la canal dragada número 58, libre del peligro de minas pero demasiado estrecha para permitir navegar en zigzag, lo que también alargaría en exceso el tiempo de navegación. Éste fue el primer error. Además, el barco no podía dar su máxima velocidad: en el bombardeo de Gotenhafen por la aviación norteamericana del 9 de octubre de 1943, la explosión en el agua de una bomba había producido una avería en la chumacera del eje de babor que, aunque reparada en dique con medios propios, no teniendo previsto navegar, dejó algún huelgo que impedía dar las máximas revoluciones, que se limitaban a las de unos 12 nudos.



Friedrich Petersen, capitán del *Wilhelm Gustloff*. Sobrevivió al naufragio.  
(Foto: PR/GAS.).

El tiempo y la visibilidad mejoraban en la misma medida que restaban al *Gustloff* probabilidades de pasar inadvertido. En la *TF-1* apareció una vía de agua y hubo de regresar a puerto. Y al mismo tiempo la estación radio naval de Gotenhafen comunicó la detección de actividad submarina en la parte meridional del Báltico; se ignora si fue recibido por el *Gustloff*, pero el *Löwe* sólo podía comunicar con su base en Swinemünde. El siguiente error de Petersen fue encender las luces de navegación por considerar mayor el peligro de entrar en colisión con alguno de los dragaminas que limpiaban la zona que el de un hipotético submarino.

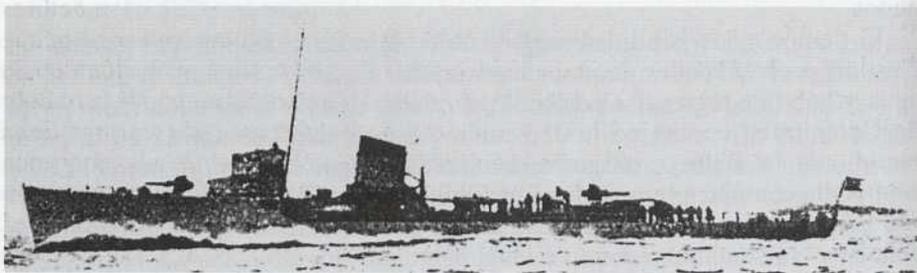
## El ataque

A las 2035 Marinesko echó una última ojeada al periscopio antes de emerger para la noche. El teniente de navío Yuri Yefremenkov entró de guardia en el puente y a los pocos minutos —la visibilidad había mejorado bastante— avistó una débil luz. De acuerdo con el teniente de navío Nikolai Redkoborodov, que se encontraba a su lado, avisó de inmediato al comandante, aun dudando si se trataría del faro de Hela; Marinesko, en cambio, comprendió que el faro debería estar apagado y sabía que su situación era mucho más al norte; se trataba de un buque: ordenó zafarrancho de combate y envió a Yefremenkov abajo para pasarle las marcaciones del blanco.

A las pocas horas de navegación los retretes del *Gustloff*, que no estaban previstos para aquella multitud, estaban atascados, el pasaje se mareaba, y sus vómitos aumentaban el hedor. El cortante frío exterior impedía aliviar el ambiente mejorando la insuficiente ventilación y muchos pasajeros se despojaban de sus prendas de abrigo, lo que les resultaría fatal. En el puente, el oficial de guardia Weller informaba al capitán Petersen: «Hemos pasado Rixöft a las 1924; sobre las 2100 estaremos a 12 millas de Stolpemünde y a las 0400 tanto avante con Swinemünde». Lo previsto era desembarcar al personal militar en Kiel y a los civiles en Flensburg.

En el *S-13* Marinesko decidió emplear la táctica alemana prescrita por Dönitz ya en 1935: ataque nocturno en superficie e inmediata retirada en inmersión. También optó por atacar desde la banda de tierra, a fin de confundir su silueta con el perfil de la costa en lugar de recortarse contra el horizonte, lo que podría hacerle más visible; esto aumentaba el peligro de las minas y, sobre todo, de los bajos fondos de sólo 30 metros en la mayor parte de la zona hasta calados de sólo 16 en el banco Stolpe. Cortó, pues, la estela de su víctima y con su mayor velocidad adelantó por babor hasta llegar a la posición de lanzamiento.

El cabo torpedista Pichur había escrito en cada uno de los torpedos de proa las siguientes dedicatorias: en el núm. 1, «Por la Madre Patria»; «Por Stalin», en el 2; «Por el pueblo soviético», en el 3, y «Por Leningrado», en el número 4.



Torpedero *Löwe*, cuando todavía llevaba el nombre de *Gyller*, bajo bandera noruega. (Foto: Altenposten, Oslo, 1937).



Piscina del *Wilhelm Gustloff* donde se alojaron 373 jóvenes del Cuerpo Femenino de la Armada alemana. Sólo dos de ellas salvaron la vida.

A las 2116, a 600 m, según la táctica de Dönitz, o 1.000 m del blanco, según otros autores, Marinesko, navegando en semiinmersión con sólo la torreta fuera del agua ordenó el lanzamiento de los cuatro torpedos de proa, regulados a tres metros de profundidad, con intervalos de tres segundos. El primero alcanzó al *Gustloff* a proa, justo bajo el alojamiento del personal naval. Weller, creyendo haber tocado una mina, ordenó parar todo con el telégrafo de máquinas y cierre de puertas estancas.

El torpedo número dos se atoró en el tubo y no salió; Pichur debió de maldecir —para sus adentros, por supuesto— al camarada Stalin cuya dedicatoria le había salido gafe. Andersen ya estaba en el puente cuando su buque fue alcanzado por segunda vez. El torpedo número tres hizo explosión debajo de la cubierta E, donde se alojaban las muchachas del Cuerpo Femenino. Sólo dos de ellas pudieron escapar con vida. El 4 impactó en la parte de proa de la cámara de máquinas. Para entonces estaba claro que eran torpedos y no una mina; el buque quedó parado, incomunicado el puente con máquinas y sin energía eléctrica, a oscuras durante algunos minutos hasta que se activó el alumbrado de emergencia. El primer torpedo le imprimió una repentina escora a estribor; después se enderezó y empezó a escorar, ya de forma continua, a babor, hociendo de proa al mismo tiempo.

## El hundimiento

El buque contaba con los siguientes medios de salvamento:

- Doce botes con capacidad para 50 a 60 personas (720 máximo total).
- Dieciocho botes de refuerzo de la Armada, capaces para 30 personas cada uno (540 en total).
- Trescientas ochenta balsas de la Armada para 10 personas, 3.800 en total.

Es decir, para un máximo de 5.060 personas, en el supuesto de que pudieran emplearse todos y al máximo de su capacidad, algo que no ocurre nunca.

Se ordenó a los pasajeros concentrarse en la cubierta de paseo inferior, acristalada, en espera de los buques que acudieran al salvamento, pero allí apenas cabían poco más de mil personas que se vieron encerradas tras los cristales blindados. De todas aquellas personas sólo una mujer salvó la vida.

Los pasajeros que habían llegado a la cubierta de botes comenzaron a embarcar en ellos en orden, haciéndolo en primer lugar las mujeres y los niños bajo la dirección de los tripulantes. Pero los botes no estaban suspendidos de los pescantes, sino firmemente trincados en cubierta sobre sus calzos, otro error de Petersen que creyó que la vista de muchas precauciones alarmaría a los pasajeros. La congelación de los aparejos entorpecía enormemente su



Cubierta de paseo cerrada. En ella quedaron atrapadas alrededor de un millar de personas. Todas se hundieron con el barco, menos una mujer que, en el último momento, se vio proyectada al mar al reventar una ventana por la presión interior.

laboreo y la falta de muchos tripulantes que habían quedado atrapados a proa aumentaba la dificultad y la confusión.

Y empezó a cundir el pánico. La cubierta de botes se había convertido en una pista de hielo y quienes intentaban llegar a ellos, con la creciente escora, resbalaban hasta caer al mar, dieciocho metros más abajo. Sólo eran utilizables la mitad de los botes, como normalmente ocurre, pues la escora impedía arriar los de estribor. En uno faltó el aparejo de proa y el bote quedó colgado de popa arrojando al agua a los náufragos que habían conseguido embarcar. Sólo había chalecos salvavidas para el 60 por 100 de los pasajeros, ya que la avalancha final había superado todas las previsiones, y además no eran apropiados para los niños que, al caer al agua, quedaban cabeza abajo y se ahogaban. A bordo, los desorientados fugitivos se atropellaban tratando de salir al exterior, donde la temperatura rondaba los 18 grados bajo cero; en el agua era de dos o tres positivos, suficientes para matar por hipotermia en pocos minutos. Algunos oficiales atrapados en el interior volvieron sus pistolas contra sus hijos y sus mujeres antes de suicidarse. En medio del caos el salvamento se iba realizando, a menudo bajo amenaza de pistola para mantener a toda costa la prioridad de mujeres y niños. Pero el pánico también hizo presa en algún tripulante: se dio el caso de uno que huyó en un bote sólo ocupado hasta la mitad de su capacidad.

El *Löwe* tardó menos de quince minutos en llegar y empezar a recoger náufragos. No intentó lanzar ninguna carga de profundidad, pues con sus hidrófonos inutilizados por el hielo tendría que hacerlo al azar con pocas probabilidades de éxito, a cambio de matar muchos náufragos. Consciente del enorme peligro que representaba parar las máquinas y encender luces y proyectores para recogerlos en aguas infestadas de Dios sabe cuántos submarinos, su comandante, teniente de navío Paul Prüfe, con gran sangre fría, logró rescatar nada menos que a 472 personas en condiciones difícilísimas: intentó atracarse directamente al *Gustloff* sin éxito debido a su creciente escora y al estado de la mar, que también dificultaba el atraque de los botes, los náufragos pescados en el agua estaban exhaustos, algunos habían muerto ya de hipotermia y otros ayudaban poco: una mujer, enfundada en un costoso abrigo de pieles se negó a quitárselo y tras varios intentos de agarrarla se hundió en la oscuridad. El *Löwe* era un torpedero de 590 toneladas y 94 m de eslora que había pertenecido a la Marina noruega con el nombre de *Gyller* antes de ser tomado por la alemana en 1940; los 72 hombres de su dotación se desvivieron en repartir té caliente y masajes a los náufragos, hasta quedar tan agotados como ellos. Entonces apareció el crucero *Admiral Hipper* escoltado por el torpedero *T-36* que, aunque salido después del *Gustloff*, navegando a 32 nudos, no tardó en llegar a la zona del siniestro. Su comandante, capitán de navío Henigst, vio al *Gustloff* ya escorado 30° a babor y con parte del castillo bajo el agua; pudo distinguir tres botes vacíos sin arriar, nueve balsas vacías y muchos náufragos a flote, vivos o muertos. Renunció a intentar ningún salva-



Roman Lindenberg, comandante del submarino *D-2*, cuyos informes decidieron la suerte de Marinesko.

mento; la altura de su obra muerta hacía imposible que aquellas personas agotadas, muchas de avanzada edad, treparan por escalas de gato y él mismo llevaba bordo otros 1.500 refugiados a los que exponía a un peligro cierto. Un serviola dijo haber visto dos estelas de torpedo: el crucero realizó una brusca metida y se alejó a toda máquina. Pero estos torpedos, como los que maniobró el *T-36*, que incluso creyó ver submarinos, fueron producto de la adrenalina; no había ningún otro submarino próximo, el *S-13* ya tuvo bastante con desactivar el torpedo núm. 2, zafarse de bajos, minas y posibles contraataques y alejarse. Cuando diez días después

atacó y hundió al *General von Steuben* lo hizo con los tubos de popa, lo que sugiere que no llegó a recargar los de proa.

El *T-36*, clasificado como torpedero pero más bien un destructor con sus 1.294 toneladas, que escoltaba al *Hipper*, maniobrando con independencia, pudo recoger 564 náufragos. Su comandante, capitán de corbeta Robert Herring, que compitió con Prüfe en eficacia, tomó parte en casi todas las escoltas que se dieron después a los convoyes del puente marítimo. Pereció en Swinemünde con su barco cuatro días antes de terminar la guerra, el 4 de mayo, bombardeado antes de chocar con una mina. Además acudieron al salvamento los dragaminas *M-387* (teniente de navío Brinkmann), *M-375* (teniente de navío Weichel) y *M-341* (teniente de navío Rickmers), que rescataron 98, 43 y 37 náufragos, respectivamente; el vapor *Göttingen* (capitán Segelken), 28; el carguero *Gotenland* (capitán Vollmer), que ya transportaba 3.300 refugiados, dos; la lancha recogetorpedos *TF-19* (alférez de navío Schick), siete, y el patrullero *1703* (teniente de navío Hanefeld), uno, y a las 0450 del 31 de enero, de un bote: un niño de aproximadamente un año de edad que casi milagrosamente sobrevivió: fue el último.

Trascurridos unos 50 minutos de la primera explosión, el *Wilhelm Gustloff* se fue a pique de proa en latitud 55° 07' N, longitud 17° 41' E y 61 metros de sonda, llevándose consigo 9.343 hombres, mujeres y niños. Instantes antes se encendieron todas las luces: alguien en la cámara de máquinas había logrado arrancar un auxiliar a costa de su vida. Trece supervivientes murieron inmediatamente después de su rescate por hipotermia y congelación y por otro lado se produjeron varios partos: tres en el *T-36* y uno en el *Löwe*. Se salvaron

1.239 personas en total, que desembarcaron en Kolberg, Sassnitz y Gotenhafen. Los del *T-36* se alojaron en el buque hospital danés *Kronprins Olav*, fondeado en Sassnitz.

## Regreso

En la noche del 10 de febrero todavía se apuntó *Marinesko* su segundo hundimiento: el *General von Steuben*, de 14.600 toneladas, que transportaba unos 3.000 heridos, refugiados y personal sanitario, al que atacó a cota periscópica lanzándole los dos torpedos de popa; dio la voltereta y se hundió en siete minutos: sólo pudieron rescatarse 300 náufragos. El torpedero que lo escoltaba, *T-196*, reaccionó atacando con cargas, pero el *S-13* se evadió rápidamente. El 14, regresó a Turku, donde el jefe de flotilla, capitán de navío Oryel le informó de la identidad de sus dos víctimas, pues *Marinesko* creía que el segundo había sido el crucero *Emden*.

*Marinesko* esperaba sin duda ser recibido como un héroe, se ufanaba de ser autor de la matanza de quizá más de ocho mil nazis, equivalentes a los efectivos de una división; poco importaba incluir entre ellos a miles de niños, heridos y mujeres —detalle por lo demás aún desconocido—, todos eran nazis y merecían esa suerte según el criterio oficial. Su asuntillo con la NKVD sería



Aspecto de parte de la cubierta superior del *Wilhelm Gustloff* en la actualidad. Las secciones de proa y popa del buque están relativamente en buen estado; los mayores destrozos se encuentran en el centro del buque. (Foto: Bradley Sheard).



fácilmente olvidado con este triunfo. Pero se equivocaba. Se concedió a su dotación la «Orden de la Guerra Patriótica» y a él la de la «Bandera Roja», pero eran condecoraciones nada excepcionales: él esperaba ser nombrado «Héroe de la Unión Soviética». En septiembre de 1945 se le quitó el mando del submarino y al mes siguiente se le declaró suspenso de empleo y sueldo con carácter indefinido por «su actitud indiferente y negligente en el servicio». Lo extraordinario es que no se citara para nada algo tan grave como el abandono del servicio al mando de una unidad de combate en territorio que menos de cuatro meses antes era enemigo: aquello quedó, por lo que se ve, en un simple «rachote». Si la NKVD averiguó algo de sus sospechosas relaciones con un agente secreto (pero poco) de la neutral Suecia, no llegó a saberse. Sí parece que tuvieron crucial importancia los

informes redactados contra él por su compañero Lindenberg, comandante del *D-2*, al que se hallaba subordinado en Turku por ser el más antiguo.

Para ganarse la vida encontró un trabajo administrativo civil, pero tras un encontronazo con sus jefes por haber lanzado acusaciones contra ellos sin suficientes pruebas acabó por ser condenado a tres años de trabajos forzados en Kolyma (Siberia oriental). Cumplida la pena no volvió a Leningrado, sin embargo, hasta 1955, dos años después de la muerte de Stalin (5 de marzo de 1953) enfermo y se supone que bastante amargado. El *S-13* se dio de baja en 1954. En los primeros 60 Marinesko fue rehabilitado, aunque sólo en parte, restableciéndole su graduación de 1945, sin ningún ascenso, en situación de retirado con derecho a pensión. Pero fue en 1988 cuando se montó la operación no ya de rehabilitación, sino de exaltación, encargándose al periodista Poleanovski, del diario *Izvestia* de iniciar la correspondiente campaña. Se desconocen los motivos de cambio tan radical, igual que tampoco se saben las verdaderas razones de su anterior relegación. Los comisarios de propaganda, hoy llamados historiadores, aseguran que todo se debió a una «maliciosa campaña» y que fue «víctima de una acusación absurda» por parte de Lindenberg. ¿Quizá por envidia porque de los tres submarinos el *D-2* fue el único

que no se apuntó ningún éxito? (El *L-3* de Konovalov echó a pique al transporte *Goya* el 16 de abril, más de 6.000 muertos) ¿Y por qué tardaron cuarenta y tantos años en darse cuenta? En 1990 Gorbachov le nombró «Héroe de la Unión Soviética» y le condecoró con la «Estrella de Oro» que tanto había ambicionado; además se dio su nombre al museo del Arma Submarina en el nuevamente llamado San Petersburgo, calles y plazas en varias ciudades, entre ellas, claro está, su Odesa natal, e incluso se le erigió un monumento en Kaliningrado (antes Königsberg) el 8 de mayo de 1990. Pero Marinesko no pudo alegrarse de todo esto, ni de ninguna otra cosa ya, porque había muerto de cáncer, en Leningrado, el 25 de noviembre de 1963.

Esta matanza no facilitó la ganancia de un solo palmo de terreno a los ejércitos soviéticos ni contribuyó a abreviar un solo día la duración de la guerra. Estratégicamente no sirvió para nada y habría que hacer un gran esfuerzo para atreverse a considerarla gloriosa. Resulta, pues, inexplicable tan desmedido homenaje a su protagonista —que, por otra parte, cumplía órdenes—, más aún al cabo de tanto tiempo, en circunstancias tan distintas.

Por otra parte, si el naufragio del *Gustloff* fue, por el número de víctimas, el siniestro marítimo más grave de la historia, la evacuación por mar de 2.116.500 personas representa también la mayor operación de este tipo jamás realizada. Sumando las víctimas del *Gustloff* (9.343), el *Steuben* (2.700) y el *Goya* (6.000), a los que se pueden añadir los 7.250, aproximadamente, del *Thielbeck* y *Cap Arcona*,

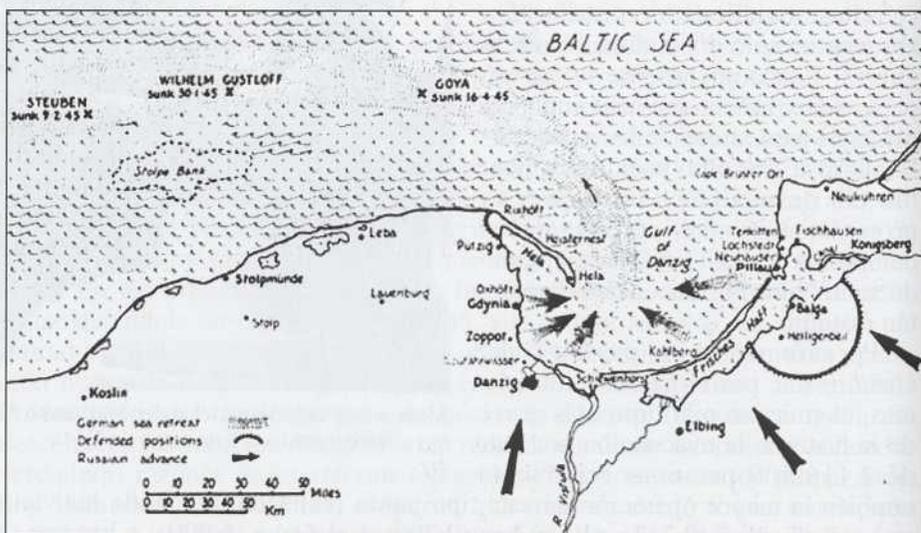


Monumento erigido a Alexander Marinesko en Kaliningrado el 8 de mayo de 1990.

hundidos por la aviación británica en la bahía de Lübeck, vienen a ser unos 25.000, en números redondos; el porcentaje de pérdidas resulta ser del 1,18 por 100. Pese a lo doloroso de tantas vidas perdidas, la operación fue un éxito.

## Secretos y leyendas

Los aficionados a ver conspiraciones han creído interpretar que la escasa difusión de este siniestro fue una intencionada ocultación, pero esto es seguramente exagerado. La primera noticia del hundimiento del *Gustloff* la dio el periódico sueco *Aftonbladet* apenas dos días después, el 2 de febrero de 1945 atribuyéndole la pérdida de 7.000 vidas. En el campo alemán se silenció para no desmoralizar a la población, pero no pudo evitarse su propagación por el «boca a boca»; era demasiada gente para que se ignorase. No obstante, la información era imprecisa: todavía en sus memorias, que en España se publicaron en 1959, Dönitz cifraba el número de víctimas en 4.000. Los aliados occidentales no tenían interés alguno en airear esta cuestión: pesaba sobre los británicos la matanza en la bahía de Lübeck de los *Cap Arcona* y *Thielbeck* el 3 de mayo de 1945 con 4.500 y 2.750 muertos, respectivamente, porque las víctimas eran prisioneros de guerra de los alemanes, rusos y polacos evacuados de los campos de concentración de Neuengamme y Danzig. La pifia era tan escandalosa que esta identidad les fue ocultada incluso a los mismos pilo-



Plano del golfo de Danzig y situación de los hundimientos.

tos de los aviones que llevaron a cabo la operación nada menos que hasta 1975, aunque ellos no podían haber dejado de ver las grandes banderas blancas que arbolaban los buques. En cuanto a los rusos, la extraña situación de su «héroe» aconsejaba, quizá, que era «mejor no meneallo». Y en el gran teatro del mundo el reparto de papeles ya había asignado el de víctimas y no se iba a admitir la irrupción de otras. ¿Y si empezaran a llover reclamaciones de indemnizaciones?

Sobre el desastre del *Titanic* se han hecho más de una decena de películas, entre ficción y documentales, pero del *Gustloff* tan sólo se filmó a finales de los cincuenta una bastante mediocre, *La noche cayó sobre Gotenhafen*, que sólo vieron algunos en Alemania Occidental (en la «Democrática» fue prohibida): las víctimas del *Gustloff* sextuplicaron a las del *Titanic*, pero el de éste fue un accidente y además iba cargado de millonarios, mientras que el alemán sólo embarcaba pobres fugitivos y fue hundido por voluntad humana. La eclosión vino de la publicación de una novela, *A paso de cangrejo*, gracias al prestigio de su autor, el premio Nobel Günter Grass, que ha levantado considerable marejada en el mundo cibernético. Pero poco más.

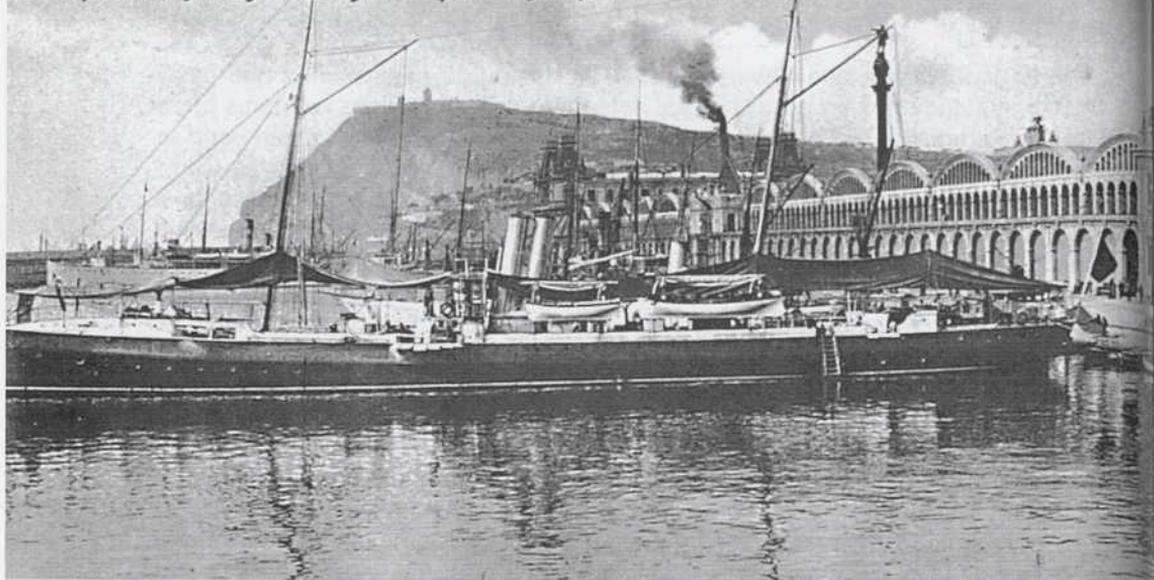
La leyenda entronca con el célebre «Salón Ámbar», capricho del rey de Prusia Federico I que estuvo a punto de arruinar al país en 1709 y que acabó en manos de Pedro el Grande de Rusia como obsequio personal, éste lo instaló en su palacio de Tsarskoie Seló, cerca de San Petersburgo. En 1941 el jerarca nazi Erich Koch, conocido por sus saqueos de obras de arte, se llevó a Königsberg las veinticuatro cajas en que estaba embalado y allí se perdió su pista. Circulan todavía hoy varias versiones sobre su paradero y una de las tenidas por más verosímiles fue que se embarcó en el *Wilhelm Gustloff* para su fatídico viaje, hasta que una expedición angloamericana de buceadores dirigida por Mike Boring, realizada en mayo de 2003, despejó cualquier duda: no está allí. Lo que sí parece claro es que ésta no fue la primera vez que habían sido visitados los restos por buceadores —rusos, sin la menor duda—, coincidiendo con ciertas informaciones de testigos polacos. La escasa profundidad en que se encuentra el otrora orgulloso trasatlántico parece que facilitaría investigaciones más prolifas, pero tiene que imponer mucho respeto, pese al tiempo transcurrido, el hecho de ser también la tumba de miles de personas que se llevó al fondo del Báltico.

#### BIBLIOGRAFÍA

- DÖNITZ, Karl: *Diez años y veinte días*, Luis de Caralt, 1959.  
 GRASS, Günter: *A paso de cangrejo*. Alfaguara, 2003.  
 SCHÖN, Heinz: *La tragedia del Gustloff*. Salvat, 2003.  
 WEYERS: *Taschenbuch der Kriegsflootten*, 1939.  
 Internet.

50 - Puerto Montjuich y el Cañonero "Temerario".

50 - Haveno, Montjuich kaj la Sipo de Malpaco "Temerario"



ÚLTIMO BUQUE DE ESTACIÓN EN LA ORIGINARIA ESTACIÓN NAVAL DEL RÍO DE  
LA PLATA (MONTEVIDEO, 1845-1899).  
CAÑONERO DE SEGUNDA CLASE *TEMERARIO*.

Casco de acero laminado (Siemens-Martin) dividido en nueve compartimentos estancos. Botado en Cartagena (20 de octubre de 1889). Eslora, manga, puntal y calados popel y proel: 58 x 7 x 3,83 x 2,15 x 2,15 metros. Desplazamiento: 571 toneladas. Aparejo de pailebote. Bílice contando con dos máquinas dobles de triple expansión (tipo Maudslay), dos calderas ordinarias cilíndricas de alta presión y dos de locomotora, desarrollando 2.601 caballos. Andar en pruebas y a marcha económica de 20,5 y de 12 nudos. Armado con dos cañones González-Hontoria de 12 centímetros (modelo 1879), cuatro Nordenfelt de carga simultánea de 57 milímetros y dos tubos lanzatorpedos. Dotación: 81 hombres. Archivo Álvaro de Bazán (Legajo 2235-45).

J. R. G. M.

(Fotografía cedida por el Centro Marítimo y Naval Don Casto Méndez Núñez).