

# LA GUERRA EN EL MAR: EL RESCATE DE SOBREVIVIENTES



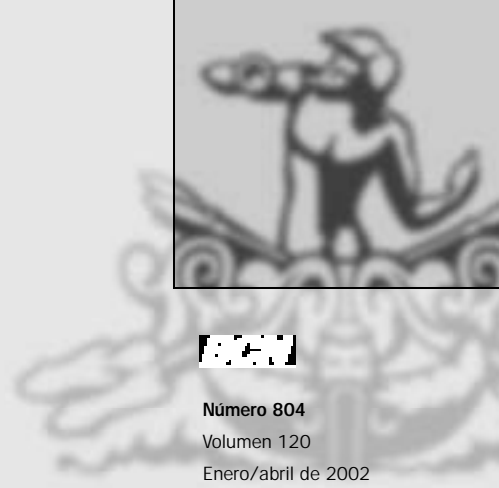
## OSCAR C. ALBINO

El vicealmirante **Oscar C. Albino** egresó de la Escuela Naval Militar en 1956 como Guardiamarina del Cuerpo de Comando Escalafón Naval.

Realizó cursos de Artillería, Salvamento y CIC.

Comandó el patrullero ARA *Murature*, la corbeta ARA *Guerrico*, fue Jefe del SEYCAD, Comandante Naval de Tránsito Marítimo, de la Segunda División de destructores, Comandante del Área Naval Puerto Belgrano y Comandante de Operaciones Navales.

Pasó a situación de retiro en agosto de 1991.



**AN**

Número 804

Volumen 120

Enero/abril de 2002

Recibido: 28.6.2001



## En la Escuela Naval nos grabaron a fuego

una consigna: "Un hombre de mar nunca abandona a otro hombre de mar en peligro". No importa tiempo de paz o en medio de un conflicto, amigo o enemigo.

Consigna que la Armada Argentina ha honrado permanentemente.

Para comenzar, aunque no sea una acción de guerra, considero necesario recordar un hecho individual: el entonces guardiamarina Manuel J. García Mansilla (1), cursó la Escuela Naval en Francia y en 1878 se encontraba realizando un crucero en la fragata francesa *La Victorieuse*. En el Mar Rojo se arrojó al agua para salvar a un marinero, y por esta acción el gobierno francés le concedió la Cruz de la Legión de Honor (2).

Pero aquella consigna fue escrita cuando solamente los navegantes se aventuraban en el mar y eran los únicos expuestos a sus peligros, sean derivados de su furia, de la impericia o de los combates navales.

Hoy las cosas han cambiado, y tras la experiencia de la Segunda Guerra nos vemos obligados a pensar en ampliarla: "ningún hombre de mar abandona a otro hombre en peligro en el mar". No importa, repito, que sea amigo o enemigo.

Pero en situaciones de combate, ¿hasta qué punto se espera que un buque se arriesgue para recoger sobrevivientes amigos o enemigos?

Nuevamente la Armada Argentina da sus ejemplos: durante el conflicto del Atlántico Sur, en la noche del 3 de mayo de 1982 el aviso ARA *Alfárez Sobral* es destacado para rescatar a los dos tripulantes de un avión Canberra de la Fuerza Aérea Argentina que había caído al mar dentro del alcance del enemigo. Durante la búsqueda, el buque fue atacado con misiles por un helicóptero inglés que le produce graves daños y causa la muerte del Comandante, capitán de corbeta Sergio Gómez Roca y otros miembros de su dotación.

Veamos algunos casos de la Segunda Guerra.

Durante su corto crucero de corso a fines de 1939, el acorazado alemán *Graf Spee* capturó o hundió nueve mercantes aliados sin la pérdida de una sola vida. Los prisioneros mencionaron siempre la caballerosidad del Comandante, capitán de navío Hans Langsdorff y el buen trato recibido.

El 27 de mayo de 1941, el acorazado *Bismarck* de la Armada alemana fue hundido en el Atlántico Norte por la flota inglesa. Según relatos de sobrevivientes, de los 1600 tripulantes del buque, aproximadamente 500 habrían saltado al mar; pero sólo 115 fueron rescatados por los ingleses antes de abandonar la búsqueda por temor a los submarinos alemanes. ¿Hubieran atacado los submarinos a los buques que recogían a sus camaradas?

(1)  
M.J. García Mansilla: oficial de la Armada Argentina que en 1901 alcanzó el grado de Comodoro (actual contraalmirante). En 1872, con el grado de teniente de Marina fue el primer presidente del Centro Naval.

(2)  
Bamio, José R.: *Semblanzas Navales*; Instituto Nacional Browniano, 1996.

Pero durante la batalla nocturna del mar de Java (27 de febrero de 1942), un destructor inglés, el HMS *Encounter* no tuvo inconvenientes en recoger sobrevivientes durante la acción.

En la misma batalla es hundido el destructor HMS *Jupiter* y los sobrevivientes fueron rescatados por los japoneses.

Un caso de rescate compartido: el destructor HMCS *Athabaskan* fue hundido en el Canal de la Mancha el 29 de abril de 1944 por lanchas torpederas alemanas. Del total, 44 sobrevivientes fueron rescatados por destructores ingleses y 83 por las mismas lanchas alemanas, en una zona donde se superponían los alcances de todas las armas (3).

Un caso intermedio: en el Atlántico, el 4 de julio de 1942, el convoy PQ-17 con destino a Rusia fue condenado a una masacre segura por la desafortunada decisión del Primer Lord del Almirantazgo (First Lord) de la marina inglesa, almirante sir Dudley Pound (4) de quitarle la escolta y ordenar la dispersión para una navegación independiente a puerto. Posición: océano Ártico, unas 300 millas al Norte de Noruega. La caza por los submarinos alemanes fue metódica y algunos capitanes mercantes hasta fueron informados antes de ser atacados sus buques. En el caso del transporte de bandera norteamericana *John Withersoon*, después de ser torpedeado, el submarino emergió, se acercó a los botes y en buen inglés preguntó si necesitaban agua o alimentos, les indicó la dirección a la costa y se volvió a sumergir para continuar con su tarea (5). La destrucción de este convoy fue uno de los mayores desastres de la guerra.

Pero el ejemplo de la Segunda Guerra que bien define al caballero del mar es el caso del vapor de bandera inglesa *Laconia* (6). El buque había zarpado de Ciudad del Cabo con destino Inglaterra y llevaba a bordo 436 hombres de dotación, 268 soldados ingleses, 80 mujeres y niños, 1500 prisioneros de guerra italianos y 160 polacos que habían sido capturados por los rusos.

Fue hundido en el Atlántico Sur por el *U-156* (capitán de corbeta Werner Hartenstein) en la noche del 12 de setiembre de 1942. Como era práctica, en un área solitaria y de noche, el capitán Hartenstein emergió para apreciar la situación; lo que vio no entraba en sus previsiones: gran cantidad de botes, de balsas y de sobrevivientes. La posición era muy alejada de la costa (unas 350 millas al NE de la isla Ascensión y 1200 millas de la costa africana).

Es dable suponer que, conocida la situación, la primera idea del capitán Hartenstein fuera rescatar a los italianos, por entonces aliados de Alemania; pero para él no resultó aceptable, o todos o ninguno. De inmediato adoptó una decisión humanitaria contraria a los usos normales de la guerra: comenzó a rescatar náufragos. En la mañana del 13, a 0600 difundió el siguiente mensaje en claro y en idioma inglés: "si cualquier buque quiere ayudar a los náufragos del *Laconia* no lo atacaré siempre que yo no sea atacado por buques o aeronaves. He recogido a 193 hombres. Posición 04°52'S, 11°26'W. Submarino alemán". Nadie en el mundo podía tener dudas. Por evidentes razones políticas su actitud fue apoyada por el almirante Dönitz, entonces Comandante de la Fuerza de Submarinos.

Durante esa mañana el *U-156* recogió 200 sobrevivientes más, parte de los cuales acomodó en su cubierta y parte fueron distribuidos en los botes salvavidas que estaban a la vista, formando con ellos un convoy a remolque con rumbo a la costa africana.

El almirante Dönitz envió en apoyo a otros dos submarinos que se encontraban en el área, los *U-506* y *U-507*, a los que se sumaría un submarino italiano (*Capellini*). Poco después se tomó conocimiento que el gobierno francés de Vichy destacaba en apoyo dos buques desde Dakar, a unas 1.200 millas del lugar.

Como adecuada precaución, el 14 se ordenó a los submarinos recoger a su bordo sólo a los sobrevivientes que no interfirieran con una rápida maniobra de inmersión.

(3)  
Este y otros casos han sido tomados de *Maritime Disasters of WWII*, compiled by George R. Duncan; sitio [inet.net.au/~gduncan/maritime.html](http://inet.net.au/~gduncan/maritime.html)

(4)  
Regan, G.; *El libro Guinness de los desastres navales*; IPN, pp.132.

(5)  
Flaherty, S.J.; *Convoy Slaughter*; USNI *Naval History*, Volume 2/2/3.

(6)  
Los datos sobre este incidente han sido tomados de papeles del almirante Dönitz y de un video con relatos de participantes en los hechos (información que me fue brindada por el contraalmirante Roberto Pertusio).

Para entonces el *U-156* tenía a bordo 260 naufragos, mitad de los cuales transfirió luego al *U-506*; quedó con 55 ingleses, 55 italianos y 5 mujeres.

Durante tres días a los naufragos se les dio atención sanitaria, proveyó algo de vestuario y se les dio comida y bebida calientes a costa de las provisiones de los buques; en ese lapso el *U-506* preparó y distribuyó víveres equivalentes 30 días de su dotación. Por esta acción, el cocinero recibió la Cruz de Hierro.

El 16 al mediodía sucede lo imprevisible. Un bombardero B-24 Liberator norteamericano procedente de la isla de Ascensión sobrevuela dos veces al *U-156* y se aleja. Poco después regresa y realiza cinco ataques con bombas a baja altura, aun viendo que el submarino había desplegado una bandera con la cruz roja (hecha con una sábana), que ostensiblemente no cubrió la batería AA, que había mucha gente en cubierta y que remolcaba cuatro botes. Una de las bombas hundió un par de botes, matando a cerca de 100 naufragos. La orden había sido impartida supuestamente por la autoridad norteamericana en Ascensión en aparente ignorancia del mensaje del submarino pero dando prioridad en todo caso a su hundimiento.

El submarino, con averías, pasa los naufragos a los restantes botes y se sumerge y escapa. Ese mismo día también es atacado el *U-506* con 142 naufragos a bordo.

Poco después arriban los dos buques franceses, el *Annamite* y el *Gloire* que reciben definitivamente a los sobrevivientes y termina la tarea de los submarinos alemanes. En total, incluyendo dos botes que después de muchas penurias llegaron a la costa con un puñado de sobrevivientes, se salvaron 1.083 personas del *Laconia*.

Según relatos de los sobrevivientes, producido el impacto del torpedo, los guardias ingleses cerraron con candado el sector de las celdas de los italianos y trataron de impedir con las armas que llegaran a los botes, aparentemente porque no serían suficientes para todos. Esta sería la razón por la cual se habría salvado una reducida cantidad.

Es evidente que estos sucesos obligaron a cambiar los procedimientos buscando la seguridad de los submarinos. Debido a la amenaza de las aeronaves, en el futuro las posibles acciones de salvamento equivaldrían a un suicidio.

Así lo dispuso el almirante Dönitz: la seguridad del buque tenía prioridad sobre el rescate de sobrevivientes. Esta llamada "Orden Laconia" fue presentada por la fiscalía de Nuremberg como sustento de un cargo por crímenes de guerra. Cargo que perdió todo sustento cuando un testigo, el almirante norteamericano Nimitz declaró: "Por regla general, los submarinos de los Estados Unidos no salvaban a sobrevivientes enemigos cuando ello representaba un peligro innecesario para el submarino o cuando la presencia de naufragos impidiera ejecutar otra misión". Es decir, no se alentaba el rescate.

Como resumen, la acción del comandante del *U-156* hace recordar aquella película de propaganda de tiempos de la guerra protagonizada por Humphrey Bogart y Raymond Massey en la que el submarino emerge y embiste a los botes en medio de bromas.

Epílogo: el *U-156* fue hundido por aeronaves seis meses después de estos hechos; con él se perdieron el capitán Hartenstein y toda su dotación.

¿Hay circunstancias en las que pueda desistirse u ordenarse no rescatar sobrevivientes?

En el conflicto de Malvinas, en la noche del 10 de mayo de 1982 el transporte ARA *Isla de los Estados* fue hundido al cañón en proximidades de la Isla Cisne (Estrecho de San Carlos) por el destructor HMS *Alacrity*; no se recogieron sobrevivientes alegando que el buque no podía acercarse por falta de profundidad.

Está el tema de un Comandante que ordena no recoger sobrevivientes de su propia fuerza; ¿en qué casos es ético o realista no levantar hombres de otros buques o del propio, condenándose incluso a sí mismo a quedar en el mar? Vamos a otros ejemplos.

En la mencionada batalla del mar de Java, el comandante de la desafortunada Escuadra ABDA (7) contraalmirante de la Armada holandesa Karel W. P. M. Doorman (8) transmitió su última orden cuando su buque, el crucero *De Ruyter* se hundía: "cruceros USS *Houston* y HMAS *Perth*: no recojan náufragos; diríjense a Batavia" (9). El almirante Doorman desapareció con su buque. La noche siguiente el *Perth* y el *Houston* fueron también hundidos y los japoneses recogieron 343 sobrevivientes.

También en el Pacífico, después de la batalla de Guadalcanal (noche del 12 al 13 de noviembre de 1942), sólo seis de los trece buques norteamericanos que se habían empeñado estaban en condiciones de navegar por sus propios medios. Con diversos grados de daño se alejaban bajo el mando táctico del Comandante del crucero USS *Helena*, capitán de navío G. C. Hoover. La noche anterior habían muerto los dos almirantes de la Fuerza (uno de ellos por fuego propio). El capitán Hoover disponía de información sobre la presencia de submarinos japoneses en su derrota, y cerca del mediodía un torpedo remató al muy averiado crucero USS *Juneau*. Cuando el destructor USS *Fletcher*, único totalmente indemne del grupo, se destacaba a buscar sobrevivientes, se le ordenó regresar y mantener su estación de cortinado. No sobrevivió ningún hombre del *Juneau*. Esta dolorosa y valiente decisión del capitán Hoover le costó el relevo; pero la validez de la orden aún es tema de discusión en la Armada de Estados Unidos (10).

Como homenaje: a bordo del *Juneau* prestaban servicio cinco hermanos de apellido Sullivan, que al alistarse pidieron servir juntos. Posteriormente se impuso su nombre a un destructor de la clase Fletcher, botado en marzo de 1943. Nombre en plural USS *Sullivans* (DD-537, que originalmente se llamaría *Putnam*).

El 8 de agosto de 1942 el crucero USS *Boise* (11) se encontraba navegando en misión de exploración al Oeste de Midway para detectar los piquetes de superficie japoneses que cubrían sus costas nacionales. Esa tarde destacó dos de sus hidroaviones Seagull, los que debían regresar antes del anochecer. En la pierna de vuelta, los aviones nunca encontraron al crucero, pese a tener un precario contacto radial e informar que por escasez de combustible acuatizaban. Estando a una distancia peligrosa de las costas japonesas, las alternativas eran: realizar una búsqueda nocturna indiscreta, esperar al amanecer y arriesgarse a la exploración japonesa, o regresar. Nuevamente, la dolorosa decisión fue la última y nunca se volvió a tener noticias de los aviones ni de sus pilotos (12).

No hay duda de que el caso más desafortunado y que debe perseguir la conciencia de un comandante durante el resto de su vida es el de hundir un buque que transporta prisioneros de guerra de su propia nacionalidad o aliados. ¿Cómo se entera un comandante de esta circunstancia? ¿Qué explicación puede dar un gobierno?

Quizá el primero sea el caso del *Montevideo Maru* hundido por un submarino norteamericano el 1º de julio de 1942. Se perdieron 1035 australianos sin ninguna posibilidad de rescate.

Una situación muy dudosa del comportamiento japonés es el torpedeamiento por un submarino norteamericano del *Libson Maru* el siguiente 1º de octubre de 1942. Llevaba 2.000 pasajeros militares japoneses y 1.816 prisioneros de guerra ingleses y australianos. Después del ataque, los sobrevivientes japoneses fueron trasladados a otros buques, pero los prisioneros, que estaban en tres bodegas, permanecieron a bordo mientras el buque era remolcado. Finalmente se hundió y se salvaron prisioneros de solamente dos bodegas, los de la tercera se ahogaron mientras el buque se inundaba. Del resto, en su mayoría fueron rescatados por los japoneses.

Peor aún es el caso del mercante norteamericano SS *Jean Nicolet*, un Liberty torpedeado el 2

(7)  
ABDA: siglas en idioma inglés de: american, british, dutch, australian.

(8)  
Nuestro portaaviones ARA 25 de Mayo llevó su nombre en la Armada holandesa.

(9)  
Baldwin, Hanson; *Naufragios, batallas y tragedias en el mar*; Ediciones Garriga, Barcelona 1959; pp.77.

(10)  
Wylie, J.C.; *Captain Hoover: Right or wrong?*; USNI Naval History, Vol.6 nº 4.

(11)  
Incorporado a la Armada Argentina en 1951 como ARA 9 de Julio.

(12)  
Stankovich, M.; *The hardest choice*; USNI Naval History, Volume 2/1/2.

de julio de 1944 cerca de Ceilán por el submarino japonés *I-8*. De los 100 sobrevivientes rescatados por el submarino, 70 fueron asesinados friamente en cubierta; de los 30 que quedaron en cubierta cuando el submarino fue a inmersión por la amenaza de una aeronave, sólo 3 sobrevivieron.

El 24 de noviembre de 1942, un submarino inglés hundió en el Mediterráneo al transporte italiano *Scillin*, que llevaba 800 prisioneros de guerra de Bengazi a Sicilia. El submarino emerge y al escuchar voces en idioma inglés el comandante tomó conciencia del drama. El tema fue mantenido en secreto por el gobierno inglés y sólo por presión de los deudos salió a la luz recién en 1996; hasta ese momento se los consideraba bajas de combate en tierra.

Otro caso un año posterior: el 12 de setiembre de 1943, tres submarinos norteamericanos atacan un convoy japonés y hunden a los *Rakuyo Maru* y *Kachidoki Maru*. Transportaban prisioneros ingleses, entre ellos 2.218 de los que habían construido la vía ferroviaria del río Kwai. Destruyores japoneses rescataron a 797 sobrevivientes pese a la amenaza de los submarinos, y éstos rescataron luego a 141 más.

También el caso del *Nichimei Maru*, hundido por aeronaves, con la pérdida de 500 prisioneros aliados.

Como comentario, el mayor desastre de todas las épocas en cuanto a número de víctimas en un solo hundimiento es el caso del *Wilhelm Gustloff*, buque alemán de pasajeros (25.000 ton) convertido en buque hospital. Fue torpedeado por un submarino ruso en el Báltico el 30 de enero de 1945 cuando transportaba refugiados entre Danzig y Stettin. Se estima la pérdida en más de 9.000 vidas.

En casos de mar abierto, el siguiente gran desastre fue el hundimiento del *Junyio Maru* por un submarino inglés el 18 de setiembre de 1944. Transportaba prisioneros de guerra: 1.377 holandeses y 64 ingleses/australianos. Además, 4.200 trabajadores esclavos javaneses. Los japoneses rescataron 723 personas, pero se perdieron 5.620. Nuevamente la pregunta: ¿pudo conocer el comandante del submarino la carga del buque?

¿Qué pasa cuando se pierde un buque sin que nadie se dé cuenta ni se lo declara en emergencia? Si hay un ejemplo de tragedia similar, pocos días antes del fin de la guerra, se impone el caso del crucero USS *Indianapolis* en el océano Pacífico (13). Este buque había transportado la primera bomba atómica desde Estados Unidos a la isla de Tinian. Luego se le ordenó dirigirse a Leyte via Guam, de donde zarpa sin escolta el 26 de julio de 1945. Inteligencia lo asesora sobre una débil amenaza de submarinos enemigos, pero no le informa del hundimiento de un destructor propio poco antes. En los primeros minutos del 30 de julio el crucero es hundido por el submarino japonés *I-58* (capitán de corbeta Hashimoto). De los 1.196 tripulantes, unos 900 saltan a un mar infestado de tiburones.

Después del ataque, por un mensaje que es interceptado por la Armada de los EE.UU., el submarino informa haber hundido un "acorazado clase Idaho", mensaje que es desechado por considerarlo un "engaño". Tampoco nadie reacciona ante la demora del buque en arribar dado que existió incertidumbre sobre a que fuerza debía incorporarse.

En resumen, sólo cuatro días después los naufragos son avistados accidentalmente por un avión explorador y comienza la operación de rescate; para entonces quedan apenas 317 sobrevivientes.

El Comandante del crucero, capitán de navío McVay es enjuiciado, condenado administrativamente por no haber hecho zigzag, y luego indultado. Ascendió a Contraalmirante, pero hasta el final de sus días lo persiguió el remordimiento, y recibió permanentes cartas y llamados de los deudos de los muertos responsabilizándolo de la masacre. Finalmente, abrumado, se suicidó en 1968.

(13)  
Newcomb, Richard R.; *Abandon Ship*; Henry Holt & Co., 1958; también el sitio [ussindianapolis.org/about.htm](http://ussindianapolis.org/about.htm)

Hay una escena de la película Tiburón que personalmente no había entendido hasta conocer esta historia. Al actor principal le preguntan porque tenía tanto odio a los tiburones; responde simplemente: yo estaba en el *Indianapolis*.

Con respecto a los submarinos, la situación con el buque hundido era más compleja: primero debían escapar, si la profundidad lo permitía. Sin embargo, hay casos en que algunos tripulantes lo hicieron y llegaron a la superficie. Fueron rescatados por unidades enemigas con diferente suerte (14).

Por el lado aliado, el único caso conocido de un sobreviviente del submarino inglés *H49*, hundido por los alemanes, fue rescatado y llevado a un campo de prisioneros y tratado de una manera normal.

No fue el caso de los sobrevivientes de los *HMS Strategem* y *USS Tang* en el Pacífico, rescatados por los japoneses pero tratados brutalmente.

Por el lado alemán, la cantidad de submarinos en servicio y hundidos merecería un capítulo aparte. Pueden mencionarse los casos conocidos de los *U-40, 64, 701, 512, 533, 1199, 741, 859, 1018, 399, 1195*, en que los sobrevivientes fueron rescatados por el buque que los hundió. Cuando eran hundidos por aeronaves, sin buques de superficie en las inmediaciones, como el caso del *I-52* japonés, nada podemos comentar.

Resta mencionar la meritoria tarea llevada a cabo por los submarinos norteamericanos en el Pacífico en el rescate de los pilotos de aeronaves propias derribadas. [ : : : ]

(14)  
Shelford, W. O.; *Subsunk, The Story of submarine escape*; Doubleday & Co. Inc.; NY 1960.

POR FAVOR, RECORTE Y CONSERVA ESTOS DATOS ÚTILES



## HOSPITAL NAVAL CIRUJANO MAYOR DR. PEDRO MALLO

### CONMUTADOR

(Líneas rotativas)  
4863-4080 y 4864-7899  
Red SICO: 5300 y 5360  
FAX Conmutador con  
derivación al Interno 5373

### GUARDIA MÉDICA

4864-7199  
Red SICO: 5333 Y 5338

### ADMISIÓN Y EGRESO

(Internaciones y Altas)  
4864-8883  
Red SICO: 5371 Y 5372

### ODONTOLOGÍA

4864-6205 Red SICO: 5315

### CENTRO COORDINADOR DE LA DIBA

La Dirección de Bienestar de la Armada dispone de un Centro Coordinador con horario permanente ubicado en la planta baja de este Hospital Naval.

4864-7699 y 4864-8884  
Fax permanente: 4864-7799  
Red SICO: 5324 y 5433

### HORARIOS DE VISITAS

Lunes a viernes  
de 1600 a 1930  
Sábados, domingos  
y feriados  
de 1000 a 1200  
y de 1600 a 1930

### TURNOS

4864-5899 4864-6199  
4864-8006 4865-7450  
Red SICO: 5470 y 5471

### CANCELACIÓN DE TURNOS EN CONSULTORIOS EXTERNOS

0800-666-0860 (Gratuita)