

# RESCATE BAJO EL AGUA

## Un episodio humanitario de la Segunda Guerra Mundial

CARLOS E. ZARTMANN

### En los últimos meses de la Segunda Guerra

Mundial el Ejército Rojo rompió el frente de defensa alemán y penetró hasta la costa del Mar Báltico, dejando encerrados en lo que entonces era la Prusia Oriental alemana a centenares de miles de soldados y civiles que huían del avance del enemigo. Además de su sed de venganza por la invasión alemana a su patria, los soviéticos tenían el manifiesto propósito de expulsar a la población de habla alemana de los territorios del Este de Alemania.

Su plan era entregar ese territorio vacío a Polonia en compensación por el que ellos le habían quitado en el Este, realizando sobre el mapa de Europa un verdadero corrimiento de la nación polaca por varios cientos de kilómetros hacia el Oeste, lo que fue consensuado en Yalta por Roosevelt y Churchill. Con este fin, el Ejército Rojo se comportó de la manera más salvaje con la población civil alemana que capturaba, cometiendo tropelías de la peor especie, lo que provocó la huida en masa de alrededor de dos millones de civiles alemanes aterrorizados hacia la costa del Báltico.

Ya en los tramos finales de la lucha, el ejército alemán realizó una desesperada acción de retardo frente al avance soviético, solamente para dar tiempo a llegar a la evacuación por los puertos del Báltico a la enorme masa de población que huía, mayormente a pie y con lo puesto, bajo tormentas de nieve y temperaturas glaciales en uno de los peores inviernos que se han registrado en la región.

Para los civiles que huían por tierra hacia el interior de Alemania, estimados en unos 10 millones, detrás del débil escudo que trataba de mantener el ejército alemán frente a la abrumadora superioridad en hombres y material del Ejército Rojo, las penurias fueron terribles. Es incontable la cantidad de bajas sufridas por estos refugiados por hambre, frío, enfermedades y acciones de guerra durante su penosa marcha para salvarse del asalto soviético.

En esas circunstancias recayó en la marina alemana la tarea de evacuar todo lo que pudiera de los centenares de miles de civiles y soldados que habían quedado encerrados en la Prusia Oriental y Pomerania. Conducida por el almirante Doenitz, ésta fue la última acción de guerra de la marina y, tal vez, la más heroica de todas, con medios improvisados, usando todo lo que navegara, desde lanchas y remolcadores hasta buques de transporte y cruceros, durante muchas semanas e incontables viajes.

Cargados con miles de pasajeros hacinados en los estrechos alojamientos y en las bodegas y cubiertas de los mercantes, con temperaturas de hasta -20°, los restos de la marina mercante alemana cumplieron una gigantesca y agotadora tarea llevando a la mayoría de los refugiados, pese a los campos minados, los submarinos y la aviación enemiga.

*Egresó de la ENM en 1951 con la Promoción 78.  
Prestó servicios en el crucero Almirante Brown, destructor Entre Ríos, transporte Lapataia, patrullero King, destructor San Luis, Base Naval de Puerto Belgrano, fragata Azopardo, E.M. de la Fuerza Naval del Plata, Grupo Fluvial, portaaviones Independencia, destructor Espora, E.M. de la Flota de Mar, Escuela de Guerra Naval, Ayudantía del JEMGN, Área Marítima del Atlántico Sud, petrolero Punta Delgada, transporte Buen Suceso, Estado Mayor Conjunto, EMGN (Departamentos Política y Estrategia y Naval).  
Pasó a situación de retiro en 1979 con el grado de capitán de navío.*



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

**Número 810**

Enero/abril de 2005

Recibido: 12.02.2004

Pero también los buques de guerra transportaron millares de refugiados abarrotados a bordo en cada viaje de regreso a sus bases para reabastecerse, después de agotar sus municiones dando fuego de apoyo al ejército. Este apoyo con artillería de grueso calibre y largo alcance resultó fundamental para detener muchos ataques. Se llegó incluso a hacer fuego estando amarrados a los muelles de los puertos mientras embarcaban gente, al alcance de los cañones soviéticos y haciendo puntería directa sobre los tanques enemigos.

Los restos de la marina de guerra y de la mercante alemanas realizaron la más grande evacuación por vía marítima que registra la historia. Los datos de los evacuados que fueron documentados son: 1.291.918 civiles, 444.757 heridos y 241.225 soldados. Si se añadiera la estimación de los que no pudieron ser documentados debido a la premura y las circunstancias de la acción, la cifra sobrepasaría seguramente los 2,5 millones de personas, todo ello en el período 1° de enero a 9 de abril de 1945.

Las pérdidas durante esta gigantesca acción fueron algo menos del 1%, pese a los campos minados y a la aviación y los submarinos soviéticos que los atacaban. Tres transportes, *Goya*, *Gustloff* y *Steuben*, fueron torpedeados y hundidos, lo que causó la muerte de casi 20.000 personas. Tomada aisladamente, esta cifra de bajas es espantosa desde el punto de vista humanitario, pero resulta ínfima si se la considera en relación con el total que se logró evacuar. Algunos refugiados hasta fueron evacuados dos veces, la primera desde el norte de la Prusia Oriental a Danzig y otros puertos, y otra vez desde allí hacia el Oeste cuando éstos también fueron cercados.

El almirante Doenitz, ya Jefe de Estado luego del suicidio de Hitler, firmó el 1° de mayo un acta de capitulación parcial con las fuerzas inglesas que avanzaban sobre el Norte de Alemania, según la cual se terminaban las acciones bélicas en tierra pero la marina podía continuar evacuando personas desde el Báltico hasta el 9 de mayo. La parte de Alemania no ocupada por los aliados era ya tan reducida que toda esta gran masa de evacuados no tenía cabida en ella, por lo que una parte fue transportada a Dinamarca, que todavía estaba en poder de los alemanes y quedó prisionera de los daneses cuando Alemania finalmente se rindió.

Dentro de ese drama dantesco, le cupo a un buque realizar una mínima contribución, comparada con el esfuerzo total realizado, pero que es reveladora del espíritu de sacrificio y solidaridad con sus compatriotas en desgracia que motivaban a la marina por encima de cualquier consideración de índole personal.

El submarino *U-999* se encontraba en adiestramiento en la bahía de Danzig, con base en Hela, cuando recibió órdenes de retirarse de los puertos del Báltico oriental, completar sus lanzamientos de ejercicio, dirigirse a Hamburgo y alistarse para operar en el Mar Ártico. El Comando de los submarinos había emitido la orden estricta que los submarinos no debían tomar refugiados a bordo por su poca capacidad y por ser los últimos buques de guerra alemanes que todavía podían enfrentar a los aliados en el mar.

La noche antes de la zarpada, el Comandante del *U-999*, el teniente de fragata Wolfgang Heibges, de 22 años de edad y veterano de varias campañas, consultó con su Jefe de Máquinas y convinieron en que el submarino podía transportar hasta cincuenta personas más sin arriesgar su capacidad de inmersión. La decisión de transgredir la orden expresa del Comando referente a los refugiados era una cuestión de conciencia para el joven Comandante.

Poco antes de la zarpada, el 13 de marzo de 1945, Heibges permitió embarcar a algunas mujeres que estaban en el muelle. Eran tres hermanas con un total de siete hijos. Mientras embarcaban, el contramaestre le dijo al Comandante que había visto en tierra un grupo de muchachitos que habían sido utilizados para cavar fosos antitanques y que ahora erraban hambrientos y abandonados por las cercanías. A su pedido, el comandante autorizó que estos

chicos de entre 14 y 16 años embarcaran también, y con ello hacinó más de cuarenta civiles en su estrecho “caño sumergible” en el que sus cincuenta tripulantes apenas tenían lugar.

Quien haya tenido la oportunidad de visitar el interior de un submarino alemán tipo VII C de la Segunda Guerra Mundial, como los que están expuestos cerca del monumento de Laboe en el fiordo de Kiel y en el Museo de Ciencias de Chicago, puede darse una idea cabal de lo que significó hacinar más de 90 personas dentro de ese pequeño casco y navegar con ellas en condición de crucero de guerra.

Frente al pequeño puerto pesquero de Hela acechaban submarinos y aviones soviéticos además de los campos minados. El Comandante no quiso correr riesgo alguno y zarpó en inmersión tratando de mantenerse en el canal barrido. La distancia hasta su destino en Warnemünde era de 270 millas. Durante dos días el submarino recorrió 140 millas hacia el Oeste, sumergido y a tres nudos de velocidad.

En la central de operaciones colgaban pañales, había chicos durmiendo en coys en la camarata de cabos y en las cuquetas de los oficiales que estaban de guardia, las que no podían abandonar salvo para ir al baño bajo la vigilancia de un tripulante. El Comandante había cedido su camarote para las madres. Para mantener tranquilos a los chicos, los oficiales libres de servicio les leían cuentos de Andersen y los convidaban con caramelos. Estando en superficie, las dos chicas mayores podían subir de tanto en tanto a la toreta a tomar aire, reforzar a los vigías y descongestionar el interior del buque.

Pese a no estar equipado para una navegación larga, el *U-999* tenía víveres suficientes. Pero para el cocinero era un serio problema el preparar comidas para más de 90 personas en su estrecha cocinita. Una señora que viajaba con cuatro chicos de entre 3 meses y 8 años de edad y sufría de mareo, se acordaba muchos años después que el Jefe de Máquinas se le apareció una vez con el biberón y le preguntó cómo debía prepararlo. La madre le dijo: “Una cuarta parte de leche y tres cuartas de agua con papilla de avena”. El Jefe debe haber pensado que la madre le retaceaba el alimento al bebé, porque llenó el biberón hasta el tope con leche condensada. El bebé tomó dos sorbos y devolvió todo de inmediato.

Cerca de la isla de Bornholm el *U-999* se metió en un campo minado alemán y pudo salir con mucha suerte maniobrando con máquina atrás. Después de emerger, el submarino navegó en superficie en once horas las 130 millas restantes hasta Warnemünde. Luego de cuatro días en el mar, los refugiados desembarcaron el 17 de marzo de 1945. Como en el cuento infantil, Heibges llamaba a los chicos “mis 7 cabritos” y ellos lo llamaban “Lobo”, el que tomaron por su verdadero nombre. Esto dificultó el reencuentro muchos años después cuando, ya adultos, trataron de reunirse con su salvador.

Los chicos escaparon así al triste destino que tuvieron 7.746 niños de menos de 14 años que habían sido evacuados con sus madres hasta Dinamarca, donde fueron internados en un campo de concentración después de la rendición alemana y murieron víctimas de infecciones intestinales, deshidratación, falta de alimentación, sarampión, escarlatina o paperas, abandonados a su suerte por las autoridades sanitarias y los médicos daneses. La capacidad de ejercer crueldad con los civiles indefensos del vencido parece ser un atributo hasta de las naciones más insospechables.

La misión autoimpuesta de Heibges, única en la historia del arma submarina alemana, no podía ser ignorada por sus superiores, tan sólo fuera por el dificultoso desembarco de tantos civiles con precarios equipajes y cochecitos para bebé cruzando sobre otros tres submarinos amarrados en andana. Heibges debió presentarse ante el Comandante de la Flotilla de Instrucción de Submarinos, quien le dio una severísima reprimenda por desobedecer una orden permanente. Poco más de un mes antes de la capitulación alemana, el adiestramiento de los submarinos todavía tenía prioridad sobre la evacuación. Sobre Heibges se cernía la amenaza de un consejo de guerra. Solamente los acontecimientos que se precipitaron en las semanas siguientes lo salvaron de una sanción de extrema gravedad.

El U-999 tomó rumbo al oeste, cruzó el canal de Kiel y amarró en el bunker para submarinos en Hamburgo. Allí le harían las reparaciones necesarias y le instalarían un snorkel. El 9 de abril aviones ingleses atacaron el bunker con bombas especiales que perforaron su techo de hormigón de varios metros de espesor. Escombros caídos averiaron la proa y los timones de profundidad. Un día antes de la ocupación de Hamburgo por los ingleses, el U-999 volvió a cruzar el canal y se dirigió a Kiel, que también estaba próxima a caer. La tripulación quería conservar su buque todo el tiempo que fuera posible para no ser reclutada para combatir como infantería en los últimos estertores de la guerra. El 5 de mayo de 1945 el U-999 fue hundido por su tripulación en la bahía de Gelting, cerca de Flensburg, como último submarino alemán en el Báltico.

En julio de 1945 Heibges fue liberado como prisionero de los ingleses. El gobierno de ocupación le prohibió estudiar Derecho por haber sido comandante de submarino. Ni siquiera su acción humanitaria le sirvió de atenuante, por lo que tuvo que trabajar hasta 1948 como marinero en un buque pesquero. Recién entonces pudo matricularse como estudiante en Göttingen. Heibges ascendió en la magistratura hasta juez, reingresó a la Marina como auditor y pasó a retiro en 1987. En mayo de 1988 Heibges fue distinguido con la Medalla de Rescate del Báltico 1945 por su "ejemplar acción de rescate de refugiados".

La historia del U-999 se enlaza curiosamente con la del submarino U-96 bajo el comando del teniente de navío Heinrich Lehmann-Willenbrock, descrito en la novela *Das Boot* de Lothar-Günther Buchheim y en la película homónima que también hemos visto como miniserie en televisión. Pero el U. 96 no fue hundido por ataque aéreo en el puerto francés de La Pallice ni su comandante murió como ocurre en la película, sino que fue retirado del frente en 1943 por múltiples problemas técnicos y asignado al servicio de adiestramiento en el Báltico. Allí recibió una nueva tripulación que fue parcialmente trasladada al U-999 en el verano de 1944, cuando también éste fue retirado del frente porque aún no tenía snorkel. Los libretos de la vida real superan a veces hasta los de Steven Spielberg. ■

#### Fuentes bibliográficas

- Artículo del *Frankfurter Allgemeine Zeitung*.
- Libros diversos, entre ellos *Unternehmen Rettung (Operación Salvación)* de Fritz Brustat-Naval.



## ASBESTOS FREE

AISLANTES / TEFLON® / GRILON / GRAFITOS / ADAMITE  
E INSUMOS Y MATERIAS PRIMAS PARA MANTENIMIENTO  
Y PRODUCCIÓN INDUSTRIAL EN AISLACIÓN Y SELLADO TÉRMICO - MECÁNICO

Chacabuco 1172 - (1069) Capital Federal

Tel.: 4361-1019 Rotativa / 9844 / 7426 - FAX directo: 4361-5611

**Página:** [www.lacasadelfgrafito.com.ar](http://www.lacasadelfgrafito.com.ar) **E-mail:** [diazdesouza@ciudad.com.ar](mailto:diazdesouza@ciudad.com.ar)

EN LIBRE DE AMIANTO: TODO