

LOS ÚLTIMOS DÍAS DE LA MARINA DEL REICH ALEMÁN

Las acciones finales de la flota de superficie

CARLOS E. ZARTMANN

La flota alemana de superficie realizó durante la 2ª Guerra Mundial varias acciones que adquirieron justificada notoriedad por la amplia difusión que tuvieron. Podemos recordar entre otras, la Batalla del Río de la Plata, la breve y trágica campaña del acorazado *Bismarck*, el cruce del Canal de la Mancha por los acorazados *Scharnhorst* y *Gneisenau* con el crucero *Prinz Eugen*, así como el hundimiento del *Scharnhorst* en el mar Ártico.



Acorazado *Scharnhorst*.

Todas estas acciones empalidecen frente a los impresionantes logros de la flota submarina alemana, literalmente desde el primero hasta el último día de la guerra, que han pasado a la historia como el máximo esfuerzo en guerra submarina que se haya realizado jamás. Pero también como el más costoso. De todas las unidades de las fuerzas armadas alemanas, fueron los submarinistas los que sufrieron proporcionalmente las más elevadas bajas: de 38.000 hombres que sirvieron en los submarinos, 32.000 perecieron en el mar.

A la flota de superficie le cupo, en los últimos meses de la guerra, realizar una campaña en el mar Báltico en la que debió dar sostén logístico y fuego de apoyo al diezmado ejército alemán frente al avance del Ejército Rojo, y al mismo tiempo realizar una gigantesca operación de evacuación de civiles y soldados para sustraerlos a la captura por las fuerzas rusas. Esta campaña le ha ganado a la Marina alemana la eterna gratitud de aquellos a los que pudo rescatar y un merecido prestigio por la eficiencia, el profesionalismo y la abnegación con que socorrieron a sus compatriotas en desgracia.

Desde fines de 1942 Hitler quería chatarrar todas las unidades mayores remanentes de la flota alemana "por falta de éxitos". Hitler las consideraba inútiles y sólo pensaba en los grandes volúmenes de acero que podía obtener así para fabricar tanques. El Almirante Doenitz, que había asumido el Comando de la Marina, se resistió y postergó este propósi-

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 812

Septiembre/diciembre de 2005

Recibido: 31.7.2004

to insensato con todos los medios a su alcance. Los buques mayores, afortunadamente como se verá, fueron concentrados en el mar Báltico como “escuadra de adiestramiento”.



“Acorazado de bolsillo” *Admiral Scheer*. <http://www.voodoo.cz>



Crucero pesado *Prinz Eugen*. <http://www.kbismarck.com>



“Acorazado de bolsillo” *Lützow*. <http://www.sms-navy.com>



Crucero pesado *Admiral Hipper*. <http://www.europa1939.com>

Pero a partir de fines de 1944, cuatro cruceros pesados, dos buques de línea y cuatro cruceros livianos comenzaron a dar apoyo de fuego con gran éxito a las tropas alemanas que en encarnizados combates eran empujadas por el Ejército Rojo hacia la costa del mar Báltico. Pero primero debieron aprender a batir blancos en tierra, algo en lo que la marina alemana no se había ejercitado hasta entonces por no tener requerimientos para ello.

El Jefe de Artillería del crucero *Prinz Eugen* diseñó el procedimiento de tiro de bombardeo con falso blanco (en uso en otras marinas desde mucho tiempo atrás) y se construyó una calculadora de control de tiro sencilla con ese fin. Con estos elementos y una cartografía muy exacta los buques realizaron su adiestramiento. En la primavera de 1944 efectuaron un tiro de demostración para el ejército con tanta precisión que éste quedó entusiasmado.

Es que en todo el frente de batalla faltaba artillería pesada y muy pesada que pudiera batir con exactitud blancos enemigos distantes. La precisión de la artillería naval y su poder destructivo con calibres de hasta 280 mm y alcances hasta 30 km tierra adentro eran desconocidos para los miembros del ejército. Los cañones de la Marina iban a demostrar sus capacidades para el combate terrestre mucho antes de lo que el Alto Mando conducido por Hitler estaba dispuesto a admitir.

Los buques disponibles eran los “acorazados de bolsillo” *Admiral Scheer* y *Lützow*, los cruceros pesados *Prinz Eugen* y *Admiral Hipper*, los vetustos buques de línea de la 1ª Guerra Mundial *Schlesien* y *Schleswig Holstein* y los cruceros livianos *Emden*, *Nürnberg*, *Köln* y *Leipzig*, además de un buen número de destructores.

A fines de julio de 1944 el Grupo de Ejércitos Centro cedió ante el ataque del Ejército Rojo. El 1º Frente Báltico (equivalente a un grupo de ejércitos), bajo el mando del General Jeremenko, irrumpió desde el área de Velikije Luki hasta la costa del Báltico. El Grupo de Ejércitos Norte alemán quedó encerrado en Estonia y perdió su comunicación hacia el sur. Pero un lado del bolsón daba sobre el mar y allí estaba la Marina, que asumió la tarea de dar sostén logístico al ejército cercado, pero no sólo eso.

Cuando el 20 de agosto el Grupo Strachwitz del 3º Ejército Blindado comenzó un ataque hacia el Norte a lo largo de la costa para romper el cerco, el crucero *Prinz Eugen* estaba en el Golfo de Riga. Llevaba a bordo dos operadores de radio del ejército como enlace con la vanguardia de los blindados. Cerca de la pequeña ciudad de Tukum, una posición clave que no podían eludir, encontraron una fuerte oposición rusa y pidieron el apoyo del crucero.

Ya las primeras salvas de ocho granadas de 203 mm dieron en el blanco con efecto formidable. Dos hidroaviones del crucero hicieron la corrección del tiro. El buque iba de ida y vuelta cerca de la costa, cortinado por una escuadrilla de destructores y disparando una salva tras otra. Al llegar a Tukum el ejército pidió la suspen-



Crucero liviano *Prinz Emden*.



Crucero liviano *Köln*.



Crucero liviano *Nürnberg*.

sión del fuego y agradeció efusivamente el apoyo, pero al afianzarse la resistencia enemiga poco después, el bombardeo se reanudó poniendo una “aplanadora de fuego” delante de los tanques de Strachwitz y destruyendo una batería de artillería.

El Vicealmirante Thiele, comandante del grupo de tarea, destacó dos destructores que apoyaron con su fuego de 150 mm el avance simultáneo de las tropas que desde el Norte trataban de reunirse con los tanques de Strachwitz. El encuentro se realizó y se abrió un estrecho pasadizo por el que en las semanas siguientes escaparon 29 divisiones y varias brigadas con su material pesado y más de 100.000 vehículos, una tarea que hubiera sido imposible realizar por vía marítima.

Más o menos en la misma época se efectuó la primera evacuación de civiles por la Marina. Un poderoso ataque ruso amenazó el puerto de Memel (Klaipeda) (los nombres actuales que se conocen se dan entre paréntesis) en Lituania, que era entonces el puerto más septentrional de Alemania sobre el Báltico. El primero en darse cuenta de lo que se venía encima fue el Comandante de la 24ª flotilla de submarinos con base en Memel, Capitán de Fragata Merten. Falto de información, envió al frente de combate un par de oficiales submarinistas con equipos de radio que le avisaron la seriedad de la situación, y Merten actuó.

No sólo realizó el traslado de su escuela de submarinos sino que, apoyado por Doenitz y contra las órdenes del “gauleiter” (gobernador del territorio) Koch, un notorio nazi lleno de soberbia, organizó la evacuación de 50.000 civiles alemanes de Memel y alrededores, que fueron trasladados por mar a Pillau, Danzig (Gdansk) y Gotenhafen (Gdynia) a bordo de buques del Comando de Transportes Marítimos (Seetra) enviados por Doenitz.

Justo a tiempo, porque el 5 de octubre cuerpos blindados rusos de elite irrumpieron al sur de Memel hasta cerca del Kurisches Haff, un largo y angosto golfo al norte de Königsberg (Kaliningrado), y amenazaban con cercar aquella ciudad. Pero esto no ocurrió, porque delante de la costa estaba el grupo de tarea del Vicealmirante Thiele, reforzado por el acorazado de bolsillo *Lützow* cuya artillería principal de 280 mm tuvo un efecto de-

vastador. La cortina de fuego de los buques permitió a las tropas estabilizar el frente en encarnizados combates y mantener Memel, que era de vital importancia para el abastecimiento por mar del ejército que defendía Lituania y que dependía totalmente del apoyo logístico que proveía la Marina.

Pero entonces apareció un nuevo peligro para los buques: los submarinos soviéticos que hasta entonces habían estado encerrados en el Golfo de Finlandia en su base de Krons-tadt. Allí se había realizado durante tres años un especie de guerra de trincheras naval, con los alemanes tendiendo una y otra vez campos de minas y los rusos tratando continuamente de barrerlos. Cuando perdieron la costa sur del Golfo, los alemanes no pudieron mantener el minado por más tiempo y los submarinos rusos tuvieron libertad de acción, y más aún cuando la Marina alemana perdió sus bases en Finlandia al capitular este país a comienzos de septiembre de 1944.

En esta situación todos los transportes por mar, que hasta ese momento se realizaban casi como en tiempos de paz, debieron ser protegidos contra submarinos añadiendo nuevas misiones a las que ya cumplía la muy atareada Marina. Hasta entonces casi todo el transporte era logístico para el ejército, pero esto cambió repentinamente.

El 12 de enero de 1945, en pleno invierno, no bien el frío endureció el barro del otoño en los caminos y contrariando la ilusoria convicción de Hitler, 200 divisiones soviéticas comenzaron una gigantesca ofensiva. De haber sido previsores, los jerarcas nazis podían haber realizado la evacuación de civiles durante todo el otoño precedente, pero su soberbia y ceguera ante la realidad se lo impidieron. Ahora que los rusos avanzaban masivamente, dos millones de habitantes de la Prusia Oriental huyeron aterrorizados, obstruyendo las carreteras y ferrocarriles para las operaciones del ejército y tratando de escapar hacia el oeste bajo tormentas de nieve y temperaturas de -20° C. Pero sólo alrededor de 200.000 lograron pasar por tierra antes que el 23 de enero las tropas rusas del 2° Frente de Rusia Blanca llegaran a la costa del mar cerca de Elbing.

El terror de los refugiados estaba plenamente justificado por el conocimiento que tenían del salvajismo con que procedía el Ejército Rojo en las poblaciones alemanas que capturaba. Sabían la historia de Nemmersdorf (Mayakovskoye), un pueblo de la Prusia Oriental que había sido capturado el otoño anterior. Cuando los alemanes retomaron el pueblo poco después, encontraron un cuadro horrendo: los soldados rusos habían violado a todas las mujeres, sin distinción de edad y luego las habían crucificado en las puertas de casas y graneros. Todos los hombres (sólo había ancianos) y los chicos habían sido apaleados hasta morir, muertos a tiros o aplastados por tanques. Los alemanes llamaron a periodistas de países neutrales, Suecia, Suiza y España, que documentaron lo ocurrido. La propaganda alemana filmó un documental estremecedor que fue pasado en todos los cines de Alemania para mostrar la barbarie de los rusos.

Sólo quedaba un camino: cruzar sobre el golfo helado del Frisches Haff (Vislinskiy Zaliv) y huir por la larga península que lo encierra, la Frische Nehrung. Las columnas de carros y gente a pie se encaminaron cruzando el mar helado, pero no pudieron llegar a la península. La Marina había enviado un rompehielos a abrir un canal de 30 km desde Pillau (Baltiysk) en el extremo de la península, hasta Elbing, donde estaban tres destructores recién terminados en el astillero, los que no se quería abandonar al enemigo. Por este canal salieron el 25 de enero los tres destructores, cada uno con 1.000 refugiados a bordo.

El 28 de enero cayó Elbing, cesó el tránsito marítimo y se congeló de nuevo el mar. La gente que había estado esperando una semana sufriendo a la intemperie sobre el hielo pudo cruzar a la península y salir por tierra hacia Danzig. El pequeño puerto de Pillau en el extremo norte de la península rebasaba de refugiados. En el puerto estaban cuatro buques de pasajeros: *Robert Ley*, *Pretoria*, *Ubena* y *Duala*, que unidos a dos buques venidos desde Koenigsberg, *General San Martín* y *Der Deutsche*, dejaron Pillau el 25 de enero con

25.000 heridos y refugiados a bordo. La inevitable evacuación por mar que tuvo lugar a partir de allí es un testimonio tanto de la capacidad de organización como de improvisación de la Marina.

Aquellos buques eran alojamientos flotantes para las flotillas de submarinos, pero la Marina los había liberado anticipándose a la muy tardía orden del Alto Comando y los había puesto a son de mar. El Seetra proveyó combustible y la 9ª División de Escolta les dio protección. Pero no sólo con grandes buques se realizó el transporte. La Marina requisó en enero y febrero de 1945 todas las embarcaciones capaces de navegar en el mar y las arregló de emergencia para transportar refugiados. Es que no se podía meter simplemente a gente exhausta en la bodega helada de un buque mercante ni dejarla sin comida en un viaje de varios días por mar.

Botes y lanchas pequeñas sacaban refugiados de los embarcaderos de los pueblos costeros, las llevaban a Danzig y volvían por más. En Pillau, donde se acumulaba cada vez más gente, los víveres se volvieron críticos. La Intendencia de Marina se acordó que Memel, que todavía se defendía pero sería abandonada en pocos días, estaba abastecida de provisiones para meses. Estos depósitos serían volados cuando se abandonara la ciudad, una locura ante la escasez que sufrían las decenas de miles de refugiados en Pillau. Dos de los destructores nuevos grandes, T 33 y T 35, fueron enviados a Memel provistos con todas las autorizaciones y permisos necesarios para vencer a la burocracia militar alemana. Regresaron al día siguiente abarrotados de víveres de toda clase.

La Seetra envió entretanto Oficiales de Embarque a los puertos donde había refugiados, como Pillau, Danzig-Neufahrwasser, Gotenhafen. El 1º de febrero llegó a Neufahrwasser el Teniente de Fragata Schuldt, capitán mercante en la vida civil, el que relató lo que encontró de esta manera: “Es un espectáculo indescriptible. Los centenares de metros del muelle están repletos de lanchas y botes desembarcando civiles. Entre ellos cojean los heridos. El muelle es un desorden total. Parece un gran campamento militar de la Edad Media. Luego se comprobó que eran más de 10.000 personas”. La mayor preocupación de Schuldt era que esta gente necesitaba un techo y abastecimientos hasta que pudiera ser evacuada, por el momento todavía por ferrocarril.

Junto al muelle había grandes galpones de depósitos cerrados y casi vacíos. Schuldt buscó al dueño de las llaves y encontró un Teniente Coronel que se las negó “porque los refugiados podrían comerse las provisiones del ejército que eventualmente estarían allí”. El marino rompió personalmente los candados de los galpones sin preocuparse por la amenaza de Consejo de Guerra del burócrata militar. En pocos días un puñado de ayudantes transformó los galpones en alojamientos de tránsito bien organizados con cocina, enfermería, etc., que llegaron a albergar hasta 40.000 personas al mismo tiempo.

El frente de combate se aproximaba cada vez más a la costa, al alcance de la artillería naval. Dondequiera que era posible, los cruceros pesados y livianos apoyaban con sus baterías a los camaradas en tierra. Al igual que éstos, hace mucho que ya no combatían por la “victoria final” como repetía incansablemente la propaganda del régimen, sino por un solo motivo: salvar la mayor cantidad posible de compatriotas que se encontraban encerrados en bolsones cada vez más pequeños.

A Danzig y Gotenhafen llegan cada vez más refugiados desde el oeste y el sur, porque la ofensiva rusa de marzo había penetrado en una amplia curva hasta la costa de Pomerania (Pomorza), en la que se formaron bolsones en Stolpmünde, Rügenwalde y sobre todo en Kolberg (Kolobrej). Esta ciudad, declarada “fortaleza que será defendida hasta el último hombre” por el Alto Mando, tenía cortadas sus comunicaciones por tierra desde el 6 de marzo. Antes del encierro, 50.000 refugiados la pudieron abandonar, en parte por tierra y en parte por mar. Quedaban todavía más de 80.000 en la ciudad, que era defendida por 4.000 soldados, rejuntables de unidades dispersadas, bajo el mando del Coronel Fullriede.

¡Y cómo la defendieron! Pese a tener sólo seis tanques averiados y una batería de 88 mm como armas pesadas, resistieron once días el asalto de tres divisiones rusas y varias unidades de tanques. Pero esto sólo fue posible porque los destructores Z 34 (Capitán de Corbeta Hetz) y Z 43 (Capitán de Fragata Lampe) estaban alternativamente en el puerto y les daban alivio con sus cañones dondequiera que era necesario. Cada vez que se retiraban para recargar municiones, se llevaban entre 1.000 y 1.500 refugiados. Así fueron sacadas de Kolberg hasta el 15 de marzo 70.000 personas por ellos y otras embarcaciones menores.

Al anochecer de ese día no quedaban mujeres y niños en la ciudad en llamas, sólo algunos miles de hombres que no podían combatir, viejos o heridos, y los restos de la tropa de Fullriede que luchaba desesperadamente. Su destino parecía estar sellado: los rusos penetraron hasta el centro de la ciudad y tomaron bajo fuego los puntos de embarque. Al cabo de un rato se identificaron los emplazamientos de las baterías rusas, que fueron puestas fuera de combate por el Z 34 luego de varias horas de combate. De inmediato, el Oficial de Embarque, Capitán de Fragata Kolbe, llamó a las embarcaciones menores y también el destructor albergaba cada vez más gente. El Capitán Hetz anotó en su Diario de Guerra: "A bordo no se puede mover nadie, sólo hay sitio alrededor de los cañones".

Debía tener a bordo unas 2.000 personas, pero el destructor no zarpó porque aún tenía mucha munición y la quería utilizar. No sólo eso, sino que Hetz llamó por radio al Z 43 y al T 33 porque quería rescatar al resto de la tropa que, con su heroica defensa, había permitido la evacuación de decenas de miles. Los tres buques mantuvieron con su masiva cortina de fuego una cabecera que tenía finalmente sólo un pedazo de playa de un kilómetro y medio de longitud y medio kilómetro de profundidad. En sus bordes los buques combatían haciendo puntería directa contra los tanques rusos. En la madrugada del 17 de marzo las lanchas de los destructores rescataron a los últimos defensores, de los que muy pocos estaban ilesos. El último en embarcar fue el Coronel Fullriede. El Capitán Hetz reingresó luego en la Marina de la República Federal Alemana, en la que llegó al grado de Vicealmirante.

La Pomerania se había perdido, pero aún quedaban bolsones de refugiados y tropas muy hacia el nordeste. Había un ejército en Lituania que defendía el puerto de Libau, en el Frisches Haff se mantenía un bolsón con las localidades de Heiligenbeil y Pillau y aún estaba en manos alemanas, aunque el cerco se cerraba día a día, la región del delta del Vístula-Danzig-Gotenhafen. Pero la presión era enorme y ni aún el empeño sin pausa de los buques mayores pudo evitar que se redujera la extensión de los bolsones.

Pero el peso de la tarea de evacuación descansaba ahora principalmente sobre las unidades menores y pequeñas que trabajaban incansablemente con todos los medios posibles, empleando masivamente hasta los botes de asalto de los zapadores, sobre todo allí donde no había puertos ni muelles sino playas y acantilados. Pero poco a poco se fue perdiendo todo. Primero Danzig, donde los rusos irrumpieron hasta el mar entre esta ciudad y Gotenhafen.

Cerca de Zoppot (Sopot) se produjo otra batalla entre buques y tanques. El ya legendario Z 34 se aproximó hasta 1.000 m de la costa y destruyó con su torre de proa de 150 mm un tanque tras otro, hasta que los rusos se retiraron de la playa, dejando libre el paso de Danzig a Gotenhafen aunque lamentablemente sólo por un día. En Danzig-Neufahrwasser el final llegó el 25 de marzo: el último buque, el *Uben*, dejó el puerto con no menos de 4.000 personas a bordo. Los galpones por los cuales pasaron en brevísimo tiempo 500.000 refugiados quedaron vacíos.

Gotenhafen cayó el 28 de marzo. Cerca de allí, en un terreno elevado junto a la costa, combatían todavía los restos del VII Cuerpo Blindado, alrededor de 30.000 hombres. Pero su lucha ya no tenía sentido, porque a nadie protegían. Por ello, el Comandante del 2º

Ejército General von Saucken, desafiando las órdenes expresas desde el Bunker del Fuehrer, envió la palabra clave "Cascanueces" que la Marina ya estaba esperando para realizar su bien preparado plan de evacuación de los soldados. El Comandante de la 9ª División de Escolta, Capitán de Navío von Blanc, había reunido todo lo disponible en lanchas, lanchones, barcos pesqueros y demás embarcaciones menores y consiguió en la noche del 4 al 5 de abril sacar en sólo 5 horas 30.000 hombres y algo de material y transportarlos a Hela (Hel).

Hela es una larga península boscosa delante de la bahía de Danzig, de 32 km de largo y sólo 1 a 2 km de ancho, y por ello fácil de defender. La península se volvió el eje de todas las acciones de rescate, porque en la Prusia Oriental se mantenía todavía el bolsón de Heiligenbeil, con el puerto de Pillau y parte de la península Frische Nehrung. Desde allí cruzaba un continuo flujo de barcos la bahía de Danzig hasta Hela. La distancia es corta, sólo 38 millas, y las embarcaciones podían hacer el recorrido varias veces por día. También llegaron barcos desde Libau y los bosques de la península comenzaron a congestionarse de refugiados.

El pequeño puerto pesquero no tenía cabida para los grandes buques de transporte, la gente debía ser transbordada y ello bajo los ataques cada vez más intensos de la Fuerza Aérea Roja. La artillería antiaérea de los barcos hacía fuego sin pausas y mantenía reducido el efecto de los ataques. Lo que la Marina y los buques mercantes con tripulación civil realizaron en estos días está expresado por una sola cifra: en el mes de abril fueron evacuadas más de 350.000 personas, ¡más de 10.000 por día!

Cuando el Reich se derrumbó, Hitler se suicidó y el Almirante Doenitz asumió como Jefe de Estado, éste se fijó sólo dos objetivos: terminar la guerra lo antes posible y prolongar tanto como se pudiera la evacuación de civiles desde el este. En este sentido, Doenitz logró firmar una capitulación parcial con los ingleses el 1º de mayo, que suspendió las hostilidades en tierra pero permitió continuar con la evacuación por mar hasta el 9 de mayo, fecha de la capitulación definitiva. Doenitz emitió la orden: "los transportes por mar de la Marina deben continuar".

Todo el espacio de bodega que todavía estaba disponible fue enviado al Báltico, se liberaron las últimas reservas de combustible. Hasta los destructores de la clase Narvik, que últimamente habían estado en reserva debido a su gran consumo de combustible, hicieron girar sus turbinas. Pese a que día a día resultaba más difícil embarcar y llevar al oeste el cargamento humano bajo el fuego de los rusos, la Marina logró evacuar en nueve días a 27.000 desde Libau, 65.000 desde Hela, 66.000 desde Swinemünde (Swinoujscie) y 44.000 desde los puertos de la costa de Mecklenburgo y la isla de Rügen, ¡más de 200.000 en total!



Finalmente llegó el momento amargo en que, según las condiciones del armisticio, las operaciones de rescate debieron cesar antes de que pudieran ser terminadas. Los soldados que habían defendido hasta el final las cabeceras de playa quedaron atrás, unos 60.000 en Hela, 20.000 en el delta del Vístula, 100.000 en la Prusia Oriental, 200.000 en Lituania. Pese a ello, la Marina de Guerra y la mercante habían transportado por mar y sustraído de la barbarie de las tropas soviéticas, en 115 días desde mediados de enero hasta el 9 de mayo y según las estadísticas más conservadoras, alrededor de 2,5 millones de personas en total. Las inevitables pérdidas propias de una operación así fue-

El *Cap Arcona* junto al *Cap Polonia*.

<http://www.timetableimages.com>

ron sorprendentemente bajas. En tres buques de transporte hundidos por los rusos perecieron casi 20.000 personas, menos del 1% del total. Ninguno de los buques mayores de la Marina se había perdido.

Un trágico episodio aparte de los ya relatados lo constituyó el hundimiento del vapor *Cap Arcona* y otros dos más por la aviación británica el 7 de abril de 1945, dos días antes del final definitivo. La inteligencia británica identificó a estos barcos como “buques de la SS”, por lo que decidieron hundirlos sin respetar la tregua antes pactada. En realidad, las naves llevaban miles de prisioneros de los campos de concentración alemanes que eran evacuados y esperaban ser liberados al llegar a puerto, custodiados por unos pocos soldados de la SS. En los hundimientos perecieron unas 7.000 personas entre prisioneros, tripulantes y custodios, en parte debido a que los aviones ingleses ametrallaron a los naufragos que estaban en el agua.

El traslado de más de dos millones de personas por mar en tan breve lapso fue, según la opinión unánime de historiadores ingleses y norteamericanos, la mayor y más exitosa operación de rescate de todos los tiempos. ■

Bibliografía

- *National Geographic Magazine, February 2005*
- *Daten der Evakuierung, de <http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Zusatz/Marine/KM44I45-R.htm>*

Ausencia de líneas rectas en la naturaleza

Por **Ala Delta**

En alguna página hemos leído –quizás en este mismo Boletín– que en la naturaleza no existen líneas rectas. Que todas son curvas, quebradas o fráctales, tal como las líneas de costa. Sin embargo, la fotografía de un bosque de Viena (que podría ser de Bariloche o cualquier otro lugar) muestra una serie de pinos elevándose muy rectamente hacia el cielo, y lo que es más en forma paralela.

También encontraríamos líneas rectas “naturales” en una caída de agua o en un rayo de luz que atraviese la atmósfera enrarecida.

Tiene lógica, ¿verdad? ■

