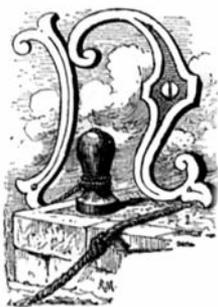


EL CAP ARCONA: DEL GLAMOUR AL HOLOCAUSTO

Rafael MORALES MARIÑO
Capitán del Cuerpo General del Ejército del Aire

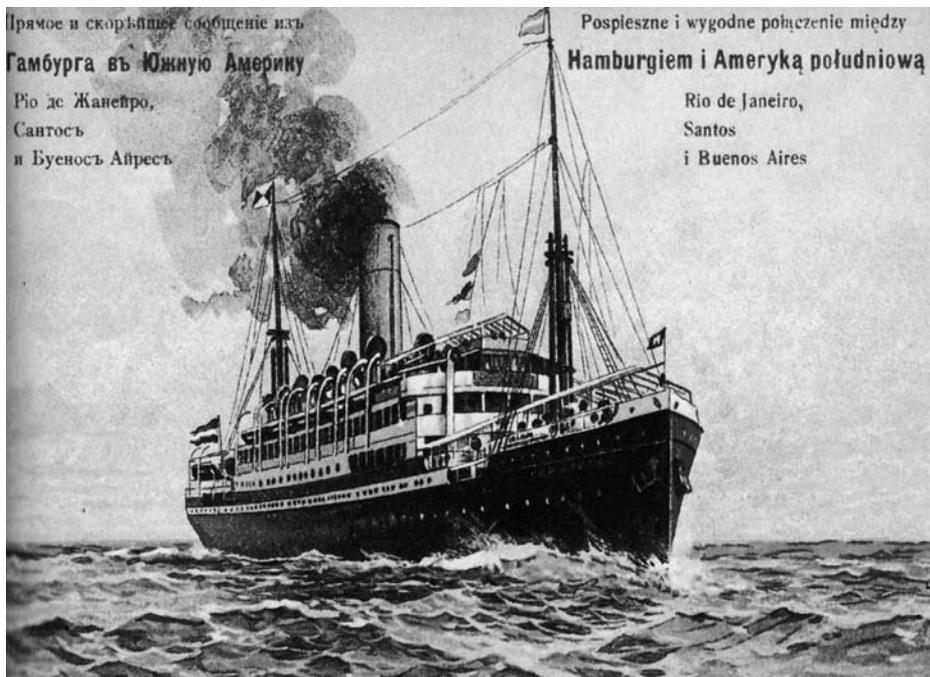


O, no existió ningún capitán Arcona que llegara a ser conocido por algo lo suficientemente importante como para que, allá por 1907, la incipiente y boyante Hamburg Süd decidiera poner su nombre en la amura de uno de sus nuevos y flamantes vapores rápidos, el *Cap Arcona I*. No, aquel buque llevaba por nombre el del cabo Arcona, accidente geográfico situado al nordeste de la alemana isla de Rügen, del mismo modo que su gemelo había sido bautizado con el nombre de *Cap Vilano* y los sucesores de ambos lo fueron con los de *Cap Polonio*, *Cap Finisterre* y *Cap Trafalgar*, siguiendo una costumbre bautismal de su naviera, que aún se mantiene hoy día.

Veinte años más tarde se botó un segundo (y último) *Cap Arcona*, que es el protagonista de esta historia. Es difícil concebir un contraste mayor que el sufrido por este buque entre sus esplendorosos orígenes y su dantesco destino final. De trasatlántico de lujo, «la reina del Atlántico Sur», a precaria mazmorra flotante improvisada por las SS para 6.500 prisioneros de guerra, pasando por doble cinematográfico del *Titanic* y buque de alojamiento y transporte logístico al servicio de la Kriegsmarine, todo ello antes de que el 3 de mayo de 1945 terminara sus días convertido en el escenario de una de las masacres más horrosas de la historia. Dadas las proporciones de la tragedia, llama la atención lo poco que se ha escrito sobre ella. Sólo recientemente ha empezado a abundar la información, paralelamente a una cierta reivindicación del recuerdo de los hechos, básicamente en Internet, porque editado en papel sigue habiendo lo poco que había.

La compañía y su buque insignia

Hamburg Süd era (y es) la forma abreviada de referirse a la Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, literalmente Sociedad



El *Cap Arcona I* en una de las tarjetas postales que podían obtenerse a bordo. (Fuente: Wölfer).

Hamburguesa-Sudamericana de Navegación a Vapor, aunque en el tráfico mercantil de los países hispanohablantes figuraba bajo el nombre de Compañía Hamburgo-Sudamericana.

Fundada en 1871, iniciaba sus actividades con tres vapores de apenas 4.000 TRB que efectuaban un servicio mensual a Brasil y La Plata. En 1906, con los vapores rápidos *Cap Vilano* y *Cap Arcona I*, entraba en la era de las travesías transatlánticas a América del Sur y en 1914 poseía ya más de 50 buques que totalizaban 325.000 TRB. Tras perder toda la flota en la Primera Guerra Mundial, la compañía reinició sus actividades de transporte de línea mediante el fletamiento de buques. Se recuperó y llegaría al comienzo de la Segunda con la mayor flota de toda su historia: 52 buques que superaban las 400.000 TRB.

La Hamburg Süd encargó la construcción del que iba a ser el buque insignia de su flota de pasaje a los astilleros Blohm & Voss de Hamburgo en febrero de 1926. El *Cap Arcona* fue finalmente botado tan sólo quince meses después, el 14 de mayo de 1927, realizó las pruebas de mar entre el 28 y el 30 de octubre del mismo año y zarpó en su viaje inaugural unas semanas más

tarde, el 19 de noviembre. Se trataba de un vapor rápido de 27.561 TRB, 205,9 metros de eslora, 25,8 de manga y 14,3 de puntal. Ocho calderas de fuel suministraban vapor a dos turbinas con reductor de velocidad que proporcionaban 28.000 PS (*pferdstärke*, que dicen los alemanes, literalmente caballos de fuerza) y a través de dos hélices permitían al buque obtener 20 nudos y realizar en 15 días el viaje entre Hamburgo y Buenos Aires, con escalas en Boulogne Saint-Martin, Southampton, La Coruña y Vigo (no siempre), Lisboa, Madeira (no siempre), Río de Janeiro, Santos y Montevideo. Tenía una tripulación de nada menos que 630 miembros y capacidad para alojar 1.315 pasajeros en camarotes de primera, segunda o tercera clase.

Su primer capitán fue el veterano *kommodore* Ernst Rolin, quien lo mandó hasta principios del 33, año en el que hubo de jubilarse dejando tras de sí 43 años navegando para la Hamburg Süd. Le sucedió el *kapitän* Richard Niejahr, oficial de la compañía desde 1910 y segundo de Rolin en el *Cap Arcona* desde 1928. Niejahr ascendió a *kommodore* en 1937.

El *Cap Arcona* era la máxima expresión del lujo de su tiempo, un tres chimeneas de elegantes y estilizadas líneas, aunque, lo que no era del todo inusual en la época, la chimenea situada más a popa estaba colocada allí básicamente por razones de estética (en esto fue un fiel doble del *Titanic*, cuya cuarta chimenea servía también de simple conducto de ventilación de la sala de máquinas). En él viajaron príncipes, aristócratas, artistas y millonarios, algunos ciertamente caprichosos cuyas extravagancias irían formando el particular anecdotario del buque. Estaba especialmente concebido para navegar en latitudes de climatología benigna, por lo que su diseño era pródigo en espacios abiertos; así que, aunque la piscina era cubierta y climatizada por supuesto, sus privilegiados pasajeros podían permitirse jugar al tenis en una cancha de medidas reglamentarias. Su oferta gastronómica habría satisfecho las exigencias del *gourmet* más sofisticado de nuestros días, en su salón de baile, entre nobles maderas y lujosos revestimientos, sonaban los acordes del tango (anónimo) *Cap Arcona* y hasta Hans Leip, el compositor de la letra de *Lili Marlene*, le dedicó un poema, *Luna de miel en el mar*, con ocasión de su propio viaje de novios a bordo.

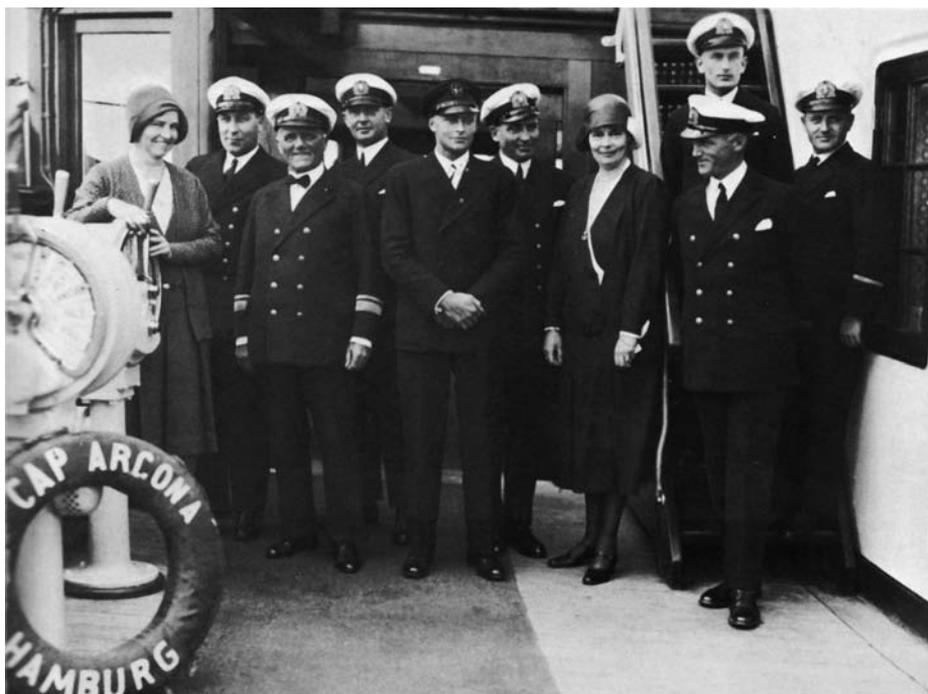
Conocido como *die Königin des Südatlantiks* (la reina del Atlántico Sur) cobraría un significado especial en las vidas de los argentinos, pues durante los doce años que prestó servicio constituyó uno de sus principales nexos de unión física, social y económica con Europa.

Fin del dorado *glamour*, futuro en gris

Cuando la madrugada del 25 de agosto de 1939 el *Cap Arcona*, de regreso de su nonagésimo segundo viaje, enfilaba la desembocadura del Elba, en demanda del puerto de Hamburgo, recibía, al igual que todos los buques

mercantes alemanes entre la 0100 y las 0500 horas, el mensaje de radio cifrado *QWA 7*, que significaba: «Transmisión a todas las estaciones n.º 7. Abrir el sobre lacrado de a bordo que contiene las instrucciones especiales para caso de guerra. Todas las medidas allí dispuestas deben seguirse en el acto. Todos los buques deben abandonar las rutas de navegación acostumbradas y seguir un rumbo entre 30 y 100 millas náuticas fuera de dichas zonas». Al *QWA 7* le siguió un *QWA 8*: orden a los capitanes de enmascarar sus buques y, evitando el canal de la Mancha, regresar a sus puertos base.

Con el *Cap Arcona* ya amarrado en el puerto de Hamburgo, se radió un *QWA 9*, el 27 de agosto, conforme al cual los capitanes, en el plazo de cuatro días debían arribar a puertos alemanes, y en el caso de no serles posible, a puertos españoles, italianos, japoneses, rusos u holandeses; los puertos de Estados Unidos sólo debían tocarse en caso de extrema necesidad. Al mediodía del 28, el *QWA 10* anuló el plazo de cuatro días para el viaje de regreso y permitió a muchos capitanes alemanes la entrada en la patria, incluso en los



Pasajeros distinguidos a bordo del *Cap Arcona*: Ernst Rolin (3.º izq.) y algunos de sus oficiales posan junto a la princesa heredera Cecilia de Prusia (4.ª dcha.) y su hijo, el príncipe Federico (6.º dcha.). Heinrich Bertram, a la sazón 2.º oficial, es el 1.º por la dcha. (Fuente: Wölfer).

meses siguientes. Hubo un *QWA 11*, el 3 de septiembre, que transmitía la noticia de la ruptura de hostilidades con Francia e Inglaterra, y finalmente un *QWA 12*, que ordenaba penetrar en la zona entre las Shetland y Noruega, preferiblemente de noche y sin luces y de día solamente con niebla.

El *Cap Arcona* estuvo prácticamente toda la guerra, desde el 29 de noviembre de 1939 hasta el 31 de enero de 1945, amarrado en el puerto de Gotenhafen (hoy Gdynia), en la bahía de Dantzig, pintado de gris y convertido en buque alojamiento para oficiales de la Kriegsmarine.

Un episodio cinematográfico que también acaba en tragedia

A principios de 1942 la estática y gris monotonía de su estancia en Gotenhafen fue interrumpida por un paréntesis con ciertos tintes lúdicos: el rodaje de los exteriores de la producción alemana *Titanic*, en la que el *Cap Arcona* sirvió de plató para todas las escenas de cubierta y del hundimiento.

La película era una producción de TOBIS-Produktion para la UFA (Universum Film AG), distribuidora bajo control del Ministerio de Propaganda del Reich, a cuyo frente estaba Joseph Goebbels.

Goebbels deseaba una versión antibritánica, con matices de hostilidad hacia el capital judío, como instrumento de propaganda política. No obstante permitió que la dirigiera un director políticamente neutral y relativamente aséptico, Herbert Selpin, quien inteligentemente concibió la película más bien como un folletín romántico (del que James Cameron en 1997 tomaría bastantes cosas).

Para llevar a cabo los necesarios trabajos preparatorios, Selpin había enviado previamente a Gotenhafen al guionista, Walter Zerlett, y al equipo de rodaje. Para el personal de la Flota del Báltico allí acuartelado aquello supuso la feliz llegada, como llovida del cielo, de toda una cohorte femenina de extras y actrices. No es difícil imaginar el subsiguiente ambiente de festiva y cálida compenetración con la población civil, con grave quebranto del servicio... de la productora cinematográfica. Cuando Selpin finalmente llegó a Gotenhafen se enteró de dos cosas: de que el trabajo que el guionista tenía que haber adelantado no estaba hecho y de que una actriz hacia la que él albergaba pretensiones mantenía una relación con un oficial de la Kriegsmarine. Las palabras «¡mierda de militares!, ¡mierda de ejército!, ¡mierda de teniente!» proferidas por un comprensiblemente irritado Selpin, le hicieron dar con sus huesos en la cárcel, previa y convenientemente denunciado ante el Ministerio de Propaganda, vía SS, por Zerlett, hasta entonces su asiduo colaborador y amigo (grandezas del nazismo). Pero aquellas palabras debieron de obedecer a algo más que al repentino y pasajero arrebatado de un amante despechado, porque cuando el 30 de julio le visitaron en su celda el director artístico de Cinematografía del Reich y el mismísimo Goebbels en persona y le dieron la

única vía posible entre enero y mayo de 1945, de una gigantesca masa humana de refugiados y heridos procedentes de Prusia oriental que huían del avance soviético. La cifra total de personas finalmente transportadas, entre refugiados, heridos y combatientes, pudo rondar los tres millones (de 1.978.000 se conserva constancia documental, el resto es una estimación de los que pudieron llegar a embarcar sin control).

El organismo de la Kriegsmarine encargado de coordinar tan vasta operación era la Seetra, abreviatura de Seetransport für die Wehrmacht (Transportes Marítimos para las Fuerzas Armadas), bajo cuyo control estaban todos los buques mercantes que realizaban misiones logísticas militares, incluida la navegación fluvial y la administración de los combustibles. La Seetra estaba bajo el mando del contraalmirante Konrad Engelhardt (1898-1973), quien actuaba por delegación directa de Dönitz y contaba con su plena confianza, pues le respaldaba una dilatada experiencia en movilizar tonelaje para los más variados fines: la operación LEÓN MARINO contra Inglaterra, la operación ISABEL Y FERNANDO contra Gibraltar (mero proyecto, claro está), el abastecimiento a Rommel en el norte de África, etc. Más tarde, la pérdida de África, Crimea, Sicilia, Cerdeña y Córcega convertirían a Engelhardt también en un experto en retiradas.

El *Cap Arcona*, al igual que el infortunado *Wilhelm Gustloff* y otros buques de pasaje convertidos en buques alojamiento (el *Hansa*, el *Pretoria*, el *Hamburg*, el *General San Martín*...), fue alistado para llevar a cabo misiones de evacuación de refugiados, para lo cual el 27 de febrero de 1945 asumía su mando el *kapitän* Heinrich Bertram, quien antes de la guerra ya había navegado en él como segundo oficial de Rolin y primero de Niejahr. Bertram venía de mandar el *Wilhelm Gustloff* (que pertenecía a la organización nazi KdF, pero era gestionado por la Hamburg Süd) y el *Monte Rosa*, otro lujoso vapor rápido convertido también en transporte de tropas, buque alojamiento y buque hospital (por ese orden), a bordo del cual y como última experiencia la madrugada del 16 de febrero se había tragado una mina (o un torpedo) frente a Hela y había tenido que ser remolcado hasta Gotenhafen (casualidad o simpatía: su gemelo el *Monte Olivia* el mismo día y no muy lejos, en Pillau, también colisionaba con una mina).

El *Cap Arcona* hizo tres viajes entre la bahía de Dantzig y Dinamarca, en los que transportó un total de 25.000 refugiados. Sólo en el último llevó 9.000 de Hela a Copenhague. Al llegar a Copenhague el 30 de marzo tuvo que visitar el astillero, pues tras cinco años parado, un mes navegando sin apenas mantenimiento y a máximo régimen, para eludir en lo posible los ataques submarinos había liquidado las turbinas (de hecho en su primer viaje fue su alta velocidad la que impidió al submarino minador soviético *L 3*, al mando del capitán de corbeta Konowalow, colocarse en posición de lanzamiento, cuando acechaba en el Báltico a la altura de Hela). Se le hizo una reparación provisional que le permitió regresar a Alemania, pero cuando finalmente el 14

de abril fondeó en la bahía de Lübeck, frente a Neustadt, no era capaz de navegar, a lo que había que añadir una carencia absoluta de combustible. Entonces la Seetra se deshizo de él y lo puso a disposición del comisario del Reich para la Navegación (Reichskommissar für den Seeschiffahrt, abreviado Reikosee, competente en asuntos de navegación civil) para que, a su vez, lo restituyera a la Hamburg Süd. El dato es importante para el que quiera buscar responsables de lo que estaba por ocurrir.

El cargo de Reikosee recaía en la persona de Karl Kauffman, quien además y entre otros ostentaba el de *gauleiter* de Hamburgo. El de *gauleiter* (director del *gau* o comarca, circunscripción territorial creada por el partido) era un cargo puramente político. Kauffman era un hombre de partido, vamos, lo que se dice un nazi.

Los compañeros de reparto

Por esas fechas en el puerto de Lübeck había tres buques que habrían de compartir protagonismo con el *Cap Arcona* en la tragedia final: el *Thielbek*, el *Athen* y el *Deutschland*.

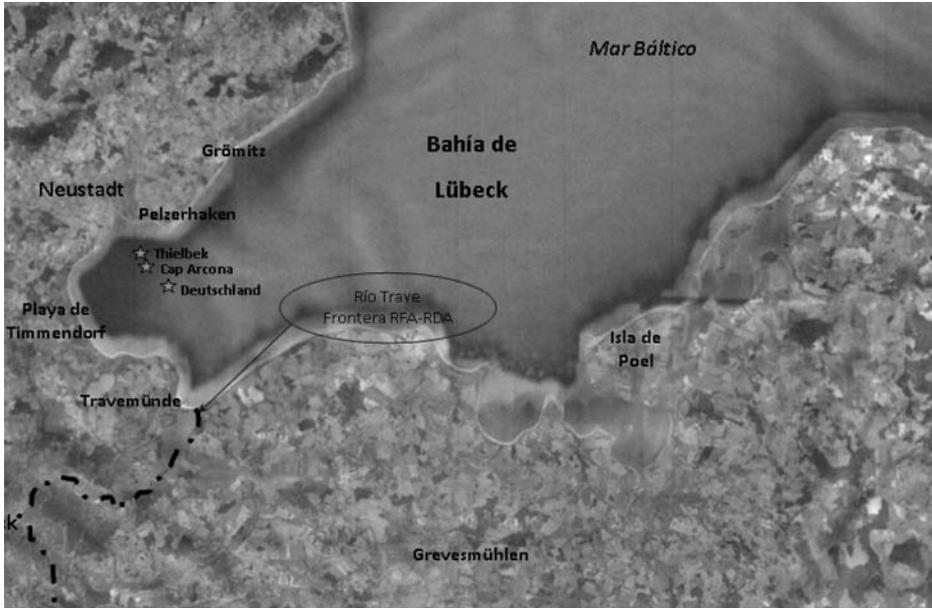
Con sus 2.815 toneladas, el *Thielbek* era el mayor vapor de carga de los que todavía poseía la Knöhr und Burchard Nachf, puesto nada significativo porque 13 de los 18 que componían su flota habían sido hundidos. Había resultado seriamente averiado en el verano de 1944 en Hamburgo por un ataque aéreo y estaba siendo reparado en los astilleros LMG de Lübeck. El 17 de abril, antes de que las reparaciones pudieran terminarse, su naviera recibía una orden del *reikosee* Kaufmann: el *Thielbek* quedaba confiscado, debía abandonar el astillero y entrar en el puerto de Lübeck. Como todavía no podía hacerlo por sus propios medios, hubo de entrar en puerto a remolque.

Lo mismo se dispuso para el *Athen*, carguero de 3.600 toneladas, que también estaba siendo reparado, pero a diferencia del *Thielbek*, el *Athen* aún podía maniobrar.

El *Deutschland* era un vapor rápido de la Hamburg-Amerikanische Packetfahrt AG, de 22.000 TRB, que estaba habilitado como barco hospital, pero no estaba registrado y declarado formalmente como tal conforme a las leyes y usos de la guerra. Estaba señalizado tan sólo con una gran cruz roja en una de sus dos chimeneas, la otra lucía aún los colores de la HAPAG.

Un embarque irregular

A medida que las Fuerzas Armadas alemanas iban cediendo terreno ante el avance aliado, las SS se encontraban con un nuevo, lógico y no pequeño problema: ¿qué hacer con los prisioneros de los campos de concentración?



La bahía de Lübeck y los lugares de fondeo de los tres buques. (Composición del autor).

A escasos 20 km al sureste de Hamburgo existía un gran campo de concentración, Neuengamme, del que además dependían cerca de un centenar de otros campos de diverso tamaño (en Mecklenburg, Westfalia, Holanda o incluso en la británica isla de Alderney, en el Canal). Toda esa vasta y particular organización estaba bajo el mando del comandante del campo de Neuengamme, el *sturmbannführer* Max Pauly. A 29 de marzo de 1945, el total de reclusos en toda la red de campos era de 40.393 hombres y 12.103 mujeres, de los cuales 12.536 hombres se encontraban en Neuengamme, la mayoría prisioneros de guerra rusos y polacos, pero no exclusivamente, también había franceses, belgas, daneses e incluso alemanes.

A alguien se le ocurrió utilizar barcos como improvisadas prisiones flotantes para los prisioneros de Neuengamme. Ese alguien fue Kauffman, quien como *reikosee* tenía a su disposición el *Cap Arcona* y podía incautar, y así lo hizo, el *Athen* y el *Thielbek*. El que transformó la idea en subsiguiente orden fue el jefe de la Gestapo en Hamburgo, el general de las SS conde de Bassewitz-Behr. El receptor de la orden fue Max Pauly, quien se la trasladó a su jefe de administración y ejecutor último, el *sturmbannführer* Gehrig. El conocimiento y aprobación supremos eran de Himmler. Entre el 19 y el 26 de abril, los presos fueron trasladados en vagones de mercancías desde Neuengamme

al puerto de Lübeck, donde llegaron a concentrarse alrededor de 11.000. Un centenar pereció en el trayecto por las pésimas condiciones, el hambre, la ausencia de cuidados médicos y la diligencia desplegada por las SS para ayudar a morir a los *muselmänner* (término arcaico para musulmanes), como se denominaba en la jerga del campo a los desahuciados. El 20 de abril comenzó el embarque. Siguiendo órdenes de Gehrig, 2.300 prisioneros y 280 miembros de la SS encargados de su custodia embarcaron en el *Athen*, que debía llevarlos hasta el *Cap Arcona*, fondeado en la bahía, y transbordarlos.

Claro está que los tres capitanes (Nobmann del *Athen*, John Jacobsen del *Thielbek* y Bertram del *Cap Arcona*) se negaron en un primer momento a tomar a bordo miles de cautivos en tan precarias condiciones. Bertram lo tenía claro: «para mí era evidente que debía negarme a hacerme cargo de los prisioneros, pues cualquier marino conocedor de sus responsabilidades sabe que en consideración a los enormes riesgos del mar durante una guerra moderna es irresponsable tomar a bordo personas sin que exista la urgente necesidad de su transporte por mar, y más aún de manera tan masiva». Su negativa fue particularmente contumaz. La tarde del 20, con el *Athen* ya abarloado a su buque, y personal de las SS a bordo exigiéndole el embarque de los 2.300 prisioneros, Bertram se mantuvo firme. El 21 aún persistiría en su negativa. Pero el 26 la forma de pedir las cosas cambió. A bordo del *Cap Arcona* subieron Gehrig y Von Lewinski, capitán de Marina Mercante dependiente del Reikosee, que actuaba en calidad de asesor, acompañados de cuatro miembros de las SS armados con subfusiles. Bertram intentó discutir con ellos, pero Gehrig le dio un ultimátum: o autorizaba inmediatamente el embarque de los prisioneros o le acribillaba a tiros allí mismo. Bertram cedió, añadiendo que por principio a partir de ese momento debía declinar toda responsabilidad sobre su buque. Así que ese mismo día comenzó el embarque de los presos.

Entretanto en el *Thielbek*, amarrado al muelle en Lübeck, ya habían embarcado 2.600 reclusos y 200 guardianes de las SS. El día 1 de mayo sería remolcado río Trave abajo hasta la bahía, donde echaría el ancla en un lugar próximo al *Cap Arcona*. El *Deutschland* también había abandonado el puerto de Lübeck y ya estaba fondeado, algo apartado de los otros dos. La profundidad en el lugar de fondeo era de unos 18 metros, la distancia a la costa de algo menos de cuatro kilómetros y la temperatura del agua de en torno a los cuatro grados.

El 28 de abril llegó a haber a bordo del *Cap Arcona* 6.500 prisioneros, pero el 3 de mayo eran alrededor de 4.600 (Von Lewinski había aconsejado un máximo de 2.500). En el *Thielbek* había unos 2.800 y exactamente 1.998 en el *Athen*. Hay que añadir para los tres buques un total aproximado de 700 hombres de la SS y 200 tripulantes. El mando sobre toda la peculiar flota recaía sobre el *obersturmbannführer* Hoppe, el último comandante del campo de Stutthof, en Dantzig.

Las condiciones a bordo eran terribles. Apenas había agua potable y comida, los fármacos y cuidados médicos eran inexistentes. Lógicamente no había elementos sanitarios suficientes para semejante masa humana, se utilizaban cubos que nadie se encargaba de vaciar. La mortandad iba aumentando día a día, desde 15 hasta 30 por jornada. A bordo existía una oficina que en medio de aquel caos expedía los certificados de defunción. Diariamente una barcaza se acercaba a los buques con víveres y agua potable y se llevaba los cadáveres «del día».

El ataque

El 3 de mayo amaneció con mala meteorología para el vuelo, visibilidad reducida a causa de la bruma y techo de nubes bajo. A las 11:35, ocho cazabombarderos *Hawker Typhoon* de la 263 Escuadrilla de la RAF, con base en Alhorn, sobrevolaron la bahía de Lübeck, a la altura de Neustadt. Apenas podían mantener la formación debido al mal tiempo, volaban a 10.000 pies para eludir la artillería antiaérea y entre las nubes, avistaron el *Cap Arcona*. El capitán, Martin Trevor Scott Rumbold, no abrió el ataque y decidió regresar para repostar.

A las 1430 la 263 volvió a aproximarse a Neustadt, también a 10.000 pies de altitud. La visibilidad había mejorado. Esta vez sí atacaron. Los ocho *Typhoon*, uno detrás de otro, realizaron la maniobra de inversión y cada uno disparó en una sola salva los ocho cohetes que llevaba bajo los planos, uno de los cohetes dio en el agua, los otros 63 hicieron impacto y del *Cap Arcona* empezó a brotar una densa columna de humo negro.

Al *Athen* le sonrió la suerte. A las 1230 Nobmann había recibido por radio a través del comandante de las Fuerzas Armadas en Neustadt, capitán de fragata Schmidt, la orden de entrar en puerto y tomar a bordo más prisioneros. A las 1345 el *Athen* amarró en el muelle. El *untersturmführer* Kierstein, jefe de la guardia de las SS a bordo del *Athen*, inspeccionó a los nuevos «pasajeros». Se trataba de los últimos prisioneros del campo de Stutthof (tienen su propia historia, habían llegado desde Dantzig remolcados en dos barcazas). Schmidt les había hablado de dos mil, pero eran unos setecientos, hombres, mujeres y niños. Debían ser embarcados en el *Athen* y conducidos hasta el *Cap Arcona*. Kierstein se negó a encargarse de ellos por razones de espacio, se inició una discusión que se prolongó en el tiempo e hizo que el comienzo del ataque sorprendiera al *Athen* al abrigo del puerto y alejado del escenario principal. Sólo un *Hawker Tempest* de la tercera escuadrilla del Ala 122, encargada de proporcionar escolta de caza y eliminar la artillería antiaérea, atacó al *Athen*, que respondió con su propio cañón antiaéreo. Únicamente recibió tres impactos, dos en el comedor de la tripulación y uno en el alojamiento del antiaéreo. El *Athen* cesó el fuego e izó bandera blanca. Las 1.998

St. Yennigomme Ruac

Todesbescheinigung.

Jahr 194... Nr. des Sterberegisters.....

Eingetragen beim Standesamt Nr.....

1. Vor- und Zuname: (Bei Kindern ohne Namen, Name des Vaters, eventl. bei unehelichen Name der Mutter)	<i>Liggi Jolis Laskov</i>
2. Datum der Geburt: (Bei totgeborenen Kindern das Alter der Frucht.)	Jahr <i>1924</i> Monat <i>10</i> Tag <i>24</i>
3. Geschlecht:	<i>mannlich</i>
4. Stand, Geschäft:	
5. Wohnung, Strasse, Nr. (eventl. Angabe des Stock- werkes, Hofes od. Kellers)	
6. Ort des Todes:	<i>a. B. S. Cap Arcona</i>
7. Tag u. Stunde d. Todes:	<i>27. IV. 45 14.20h</i>
8. Krankheit:	<i>Typhusfall</i>

Das ich Obengenannte seit.....
ärztlich behandelt, die Leiche gesehen und untersucht und
an ihr Zeichen der eingetretenen Verwesung und keine Spur
einer unnatürlichen Veranlassung des Todes gefunden habe,
bescheinige ich.

Cap Arcona den *27. IV.* 194... *5*

KL 38 449 500 000

Certificado de defunción expedido a bordo del *Cap Arcona* el 27 de abril de 1945. Causa de la muerte: diarrea. (Fuente: Schwarberg).

almas que llevaba a bordo se salvaron. Para hacernos una idea de lo próximo que realmente estaba el fin de la guerra, Nobmann pensó que los tres impactos que había recibido provenían de los carros británicos que ya estaban entrando en Neustadt.

Más o menos una hora después del ataque de la 263, aparecieron la 198 Escuadrilla, con base en Plantlünne, al mando del capitán John Baldwin, y la 197, procedente de Celle, al mando del teniente K. J. Harding. Esta vez los objetivos fueron el *Thielbek* y el *Deutschland*. El primero fue alcanzado por siete cohetes bajo la línea de flotación, no ardió, tomó escora rápidamente y se hundió en unos 20 minutos, quedando apoyado en el fondo sobre el costado de babor. Apenas sobrevivieron 50 de los 2.800 prisioneros que llevaba a bordo. La mayoría de los guardianes de

las SS y de la tripulación también perecieron, incluido el capitán Jacobsen. Sólo se salvaron el segundo y el tercer oficial y tres marineros. El *Deutschland* recibió 40 impactos de cohete, ardió íntegramente y se hundió. No hubo daños personales, el buque no albergaba heridos y la tripulación lo había abandonado tras el ataque al *Cap Arcona*.

La RAF también tuvo sus contratiempos. Según manifestaron los pilotos la FLAK era excepcionalmente nutrida. Uno de los *Typhoon* de la 197 fue alcanzado y obligado a hacer un aterrizaje de emergencia (sin novedad) en un campo cerca de Neustadt.

Las escenas de horror que mientras tanto se sucedían a bordo del *Cap Arcona* son duras de imaginar. Cerca de 5.000 seres humanos atrapados como ratas en un barco dimensionado para algo menos de dos mil que ardía lentamente pero con creciente vivacidad. La gente se agolpaba en los pocos lugares libres del fuego. La aglomeración era tal que el que caía al suelo moría por

aplastamiento y algunos llegaron a salvarse corriendo por encima de las cabezas de sus compañeros apiñados. En un principio la tripulación logró arriar tres botes, pero los tres fueron volcados por avalanchas de náufragos presas de un pánico que era intensificado por las pasadas de ametrallamiento que siguieron al bombardeo. Un cuarto bote fue alcanzado por el fuego cuando aún pendía del pescante. Y eso fue todo lo que dieron de sí los magníficos medios de seguridad y salvamento de que otrora dispusiera el *Cap Arcona*. Las SS habían retirado y guardado bajo llave todos los salvavidas, chalecos, bancos de madera y cualquier objeto que pudiera servir como flotador. Con el mismo propósito de evitar fugas, habían cortado también las mangueras de extinción de incendios, aunque habrían resultado de todas formas inservibles pues el buque carecía de toda reserva de agua, tanto potable como para usos generales, así como de energía para mover ningún tipo de bomba (aquella mañana no funcionaba ni la radio). Las escaleras principales en el interior del barco se derrumbaron impidiendo a la mayoría alcanzar las cubiertas superiores. Algunos, los de constitución más delgada, lograron saltar al agua a través de los ojos de buey, pero otros quedaron atascados y sus cuerpos calcinados en su mitad inferior e intactos en la superior. El *Cap Arcona* tardó más o menos una hora en empezar a escorarse a babor, lentamente al principio, pero más rápido cada vez, con un ruido ensordecedor. Hubo infelices que, aferrados a la cadena del ancla de estribor para no ahogarse, fueron aplastados por ésta contra el casco cuando súbitamente se tensó por la creciente escora del barco. En el agua los náufragos luchaban a muerte (literalmente) por algo a lo que aferrarse para acabar pereciendo igualmente a causa de las heridas, la hipotermia o simplemente por agotamiento.

Sólo unos 20 prisioneros fueron recogidos por las pocas y pequeñas embarcaciones que desde la costa se acercaron a prestar socorro. Otros 306 lograron sobrevivir subiéndose al casco semihundido. Al caer la noche estaban todavía allí, cerca del agua, pues en el resto de su superficie el casco aún quemaba. Fueron finalmente rescatados y llevados a tierra por los británicos. En total, de los 4.600 prisioneros sobrevivieron unos 350. Dado que de entre componentes de las SS y tripulantes llegaron a salvarse unos 490 (entre ellos el capitán Bertram, que saltó al agua desde el puente y fue recogido por un dragaminas), parece obvio que existió una preferencia entre los rescatadores, que disponían de «plazas limitadas», a la hora de decidir qué tipo de náufrago subir a bordo.

¿Por qué?

¿Qué sentido tiene destruir un tonelaje que va a pasar a tus propias manos en tan sólo un par de días en concepto de reparación de guerra? Aquel día la RAF echó a pique no solamente las 52.300 toneladas que ya nos constan, sino

que además hundió o averió otros 22 buques de entre 1.000 y 10.000 toneladas, dos buques cisterna, 10 submarinos, nueve destructores, 10 dragaminas y otras 30 pequeñas embarcaciones, desde remolcadores hasta traineras, además de dos «buques-FLAK» y una draga. Como es de imaginar, tales cifras de destrucción no implicaban solamente toneladas de registro bruto, sino vidas humanas, en gran parte refugiados (en el hundimiento del *Inster* perecieron 560, absolutamente ignorados por la historia). Y aquello sucedía el mismo día en que el mariscal Montgomery y el almirante general Hans Georg von Friedeburg negociaban desde por la mañana un acuerdo de alto el fuego ¿Por qué entonces aquel *shipping strike*?

Los británicos realizaron la operación bajo el presupuesto de que las concentraciones de barcos que habían observado en las bahías de Kiel y Lübeck iban a ser utilizadas por los alemanes para evacuar fuerzas a Noruega, el único territorio que aún controlaban aparte de Dinamarca, y continuar allí la lucha. Excusa, fabulación o fallo de inteligencia, es la idea que quedó registrada en la historiografía británica y la que subyacía en la orden de operaciones número 71, que fue la que recibió y cumplió la 263 Escuadrilla: «Las fotografías aéreas muestran intensos movimientos de buques enemigos saliendo de los puertos de Schleswig-Holstein. Durante todo el día el objetivo fue destruir dichas concentraciones de buques en un área al oeste de la isla de Poel».

No hay que descartar la influencia que pudo haber ejercido una razón de índole organizativa, pues quizá resultó más determinante de lo que pueda parecer a primera vista. Tras el bombardeo de Dresde, Churchill retiró su apoyo al mariscal del Aire Sir Arthur Harris y dio personalmente la orden de que el Bomber Command fuera retirado del escenario europeo. El dominio del aire se ejercía ahora a través del Fighter Command y el Coastal Command. Pero junto con el Bomber Command también desaparecieron del cielo de Alemania sus unidades de reconocimiento aéreo, veteranas conocedoras del terreno y sobre todo bien informadas acerca de la ubicación de los campos de concentración. Quizá a unas unidades de reconocimiento aéreo más afinadas no les habrían pasado desapercibidos los multitudinarios movimientos de evacuación de los campos, ni el hecho de que de las chimeneas de los buques que observaban concentrados no brotaba penacho de humo alguno, lo que invitaba a pensar que estaban inmovilizados por falta de combustible, y que los únicos que aún navegaban lo hacían siguiendo una derrota muy específica para la evacuación de refugiados, combatientes y heridos de Prusia oriental.

Se ha dicho que la RAF ocultó a sus pilotos durante décadas la verdad sobre la naturaleza real de los objetivos hundidos frente a Neustadt y la identidad de las víctimas, y debe de ser cierto, porque en la historia oficial británica no se mencionan estos extremos. Además cuando 37 años después fueron entrevistados y preguntados al respecto, todos afirmaron haberlo ignorado hasta ese momento, a excepción de uno, que manifestó haberlo sabido a los pocos días: Peter West, del Ala 122, tercera escuadrilla. Según refirió él



Cenotafio de Neustad Holstein que conmemora a las víctimas.

mismo, se lo dijo durante la fiesta de celebración del armisticio, la noche del 5, un compañero que había estado en Lübeck. Obviamente no podía ser ningún secreto, menos aún para las fuerzas de ocupación terrestres, que tuvieron que gestionar la repatriación de los supervivientes y no pudieron además dejar de tener conocimiento de los 2.929 restos mortales que hasta 1950 el mar fue arrastrando hasta las playas de su zona.

Y en cuanto a qué fue lo que dijeron los pilotos al enterarse, fallos de memoria aparte, todos se manifestaron en el mismo, previsible y comprensible sentido: «Triste, muy triste, fue una equivocación espantosa. El fallo fue: no existía la más mínima señal —y de eso me acuerdo perfectamente— de que aquellos barcos fueran otra cosa que transportes. Nosotros estábamos combatiendo la navegación y nuestro trabajo era atacar cualquier cosa sobre el mar, transporte o buque de guerra, que enarbolara la bandera nazi».

¿Y después?

Los habitantes de Neustadt tuvieron ante sus ojos durante prácticamente un lustro un recordatorio de la masacre particularmente siniestro e inquietante: los cascos semihundidos, oxidados y abandonados del *Cap Arcona* y del

Thielbek, claramente visibles desde las playas de Pelzerhaken. Durante los primeros años de posguerra el *Cap Arcona* sería utilizado como escondrijo de tránsito por contrabandistas (nuestra idea será más próxima a la realidad si pensamos en *estraperlistas*) de la cercana zona de ocupación soviética.

El primero en ser reflotado y remolcado hasta los astilleros Flender de Lübeck para ser reparado fue el *Thielbek*, en 1949. Es mejor no mencionar lo que tuvieron que ver los trabajadores que penetraron en el interior del buque ni el contenido de la minuciosa acta de 18 páginas que la *Wasserschutzpolizei* de Lübeck levantó de los trabajos realizados y de los restos humanos hallados en el interior del naufragio. De 15 cadáveres que fueron hallados enteros pudieron identificarse nueve. Los demás restos fueron depositados en 49 féretros. Todos fueron llevados al cementerio en Neustadt, donde recibieron sepultura.

El *Cap Arcona* fue reflotado un año después, pero había recibido el nóculo de impactos, había ardido totalmente y no era reparable, así que fue desguazado, al igual que el *Deutschland*. Los trabajos en su interior también resultaron espantosos. Fueron hallados y levantados miles de restos humanos fragmentados, que fueron enterrados en los cementerios y lugares conmemorativos existentes a lo largo de la costa occidental de la bahía de Lübeck.

No obstante, hasta 1971 continuaron apareciendo en las playas entre Timmendorf y Grömitz restos de cadáveres, algo que se procuraba mantener oculto por las autoridades, lo que resultaba francamente difícil, pues los autores de los macabros hallazgos eran casi siempre ciudadanos de a pie.

En la orilla opuesta el problema había sido el mismo, aunque las autoridades eran otras, las de la zona de ocupación soviética primero y a partir de octubre de 1949 las de la antigua República Democrática Alemana, pues justo en la desembocadura del río Trave (en Travemünde), en la línea divisoria de la bahía, estaba la frontera. Hasta 1948 se registraron en la zona entre Pötenitz y Mecklenburg 545 casos de hallazgos de restos mortales en las playas, que fueron enterrados en una gran fosa común en Grevesmühlen. En la isla de Poel se encontraron los cadáveres de 90 víctimas fallecidas por ahogamiento, que también recibieron sepultura común en Schwarzen Busch, al norte de la isla. El *Thielbek* fue finalmente reparado, rebautizado como *Reinbek* y puesto de nuevo en servicio. En 1961 la Knöhr und Buchard lo vendió. Pasó entonces a llamarse *Magdalene* y a navegar bajo pabellón panameño, bandera bajo la que también llevó el que sería su último nombre, *Old Warrior*, asaz digno y apropiado en su caso, antes de ser desguazado en Split, en la antigua Yugoslavia, en 1974.

El *Athen*, que había resultado sólo ligeramente dañado, fue entregado en 1946 a la Unión Soviética como parte de las reparaciones de guerra y pasó a llamarse *General Brussilow*. El 27 de mayo de 1947 la URSS regaló el buque a la República Popular de Polonia. En este país cambió su nombre por el de *Warynski* y navegó para la compañía Polish Line durante varios años, cubrien-

do la ruta Gdynia-Buenos Aires, con escalas en Hamburgo, Recife y Río, hasta que acabó convertido, allá por 1973, en una especie de almacén flotante en el puerto de Stettin (Polonia).

Y éste fue el reparto de penitencias:

A Cristoph Heinz Gehrig, quien también aparece en las fuentes como Gehring, Gerek o Gerick, se le pierde la pista; de hecho su mujer instó en 1951 un proceso para solicitar su declaración de fallecimiento, en el que un testigo afirmó que pereció entre las víctimas. Desde luego no compareció en los conocidos como Curiohaus-Prozess (juicios de Curiohaus) llevado a cabo por los británicos en Hamburgo a partir del 18 de marzo de 1946 para juzgar los crímenes del campo de Neuengamme, proceso en el que Max Pauly fue juzgado, condenado a muerte y ejecutado.

Von Bassewitz-Behr también fue encausado en el mismo proceso por los crímenes concernientes a las órdenes de evacuación de los campos, pero no fue condenado. Los británicos lo entregaron por otros crímenes a los rusos, quienes sí que lo condenaron a 25 años de trabajos forzados en Siberia. Murió en 1949, en presidio.

En los juicios de Curiohaus los británicos tampoco condenaron a Karl Kauffman, ni siquiera lo procesaron (aunque declaró como testigo). Vivió plácidamente en Hamburgo como partícipe de una sociedad de seguros y murió en 1969.

El capitán Heinrich Bertram fue internado por los británicos año y medio, sin juicio, algo común en aquellas fechas. Fue finalmente rehabilitado y trabajó como director del Departamento de Pesca de Altura en el Ministerio Federal de Alimentación, Agricultura y Bosques, hasta el 7 de octubre de 1956, fecha en la que murió de cáncer cuando contaba 59 años de edad.



BIBLIOGRAFÍA

- BRUSTAT-NAVAL, Fritz: *Operación Escape*, Editorial Acervo, Barcelona, 2004.
- GOGUEL, Rudi: *Cap Arcona. Report über den Untergang der Häftlingsflotte in der Lübecker Bucht am 3.Mai 1945*, Editorial Röderberg, Frankfurt, Alemania, 2.ª edición, 1982.
- SCHWARBERG, Günther: *Angriffsziel Cap Arcona*, Editorial Gruner + Jahr AG & Co, Hamburgo, Alemania, 1.ª edición, 1983.
- WÖLFER, Joachim: *Cap Arcona. Biographie eines Schiffes. Geschichte einer Reederei*, Editorial Koehlers, Herford, Alemania, 1977.

GLOSARIO

- FLAK*: *flugabwehrkanone*, cañón de defensa antiaérea.
- Gestapo*: abreviatura de *Geheime Staatspolizei*, policía secreta del estado.
- KdF*: abreviatura de *Kraft durch Freude*, fuerza a través de la alegría, organización del partido, parte del sindicato único, cuyo objeto era proporcionar actividades de recreo y ocio para las clases trabajadoras, particularmente cruceros, a precios asequibles.
- Obersturmbannführer*, *sturmbannführer*, *untersturmführer*: no tienen traducción, rangos de las SS equivalentes a teniente coronel, comandante y teniente, respectivamente.
- SS*: abreviatura de *Schutz Staffeln*, literalmente *escuadrillas de protección*, milicias del partido nazi con perfecta organización paramilitar.
- Wasserschutzpolizei*: *policía de protección de las aguas*, policía portuaria y de vías navegables.

NOTA: Se ha omitido el relato de atrocidades cometidas sobre los prisioneros durante la evacuación de los campos de concentración y en las playas de Neustadt y Pelzerhaken por requerir un tratamiento particularmente amplio y delicado y alejarse un tanto del objeto de este artículo, que, necesarias digresiones aparte, no pretende ser más que la historia de un barco.

Agradecimiento a la Hamburg Süd por su colaboración.