

# BÁLTICO, 1945. OPERACIÓN HANNIBAL

Francisco José SEQUEIRO LEIRA



*La retirada del Báltico es seguramente la mayor empresa de evacuación de la historia moderna; empresa colmada de enormes riesgos y dificultades.*

Samuel E. Morrison (1887-1976)  
(almirante e historiador estadounidense)

## Introducción



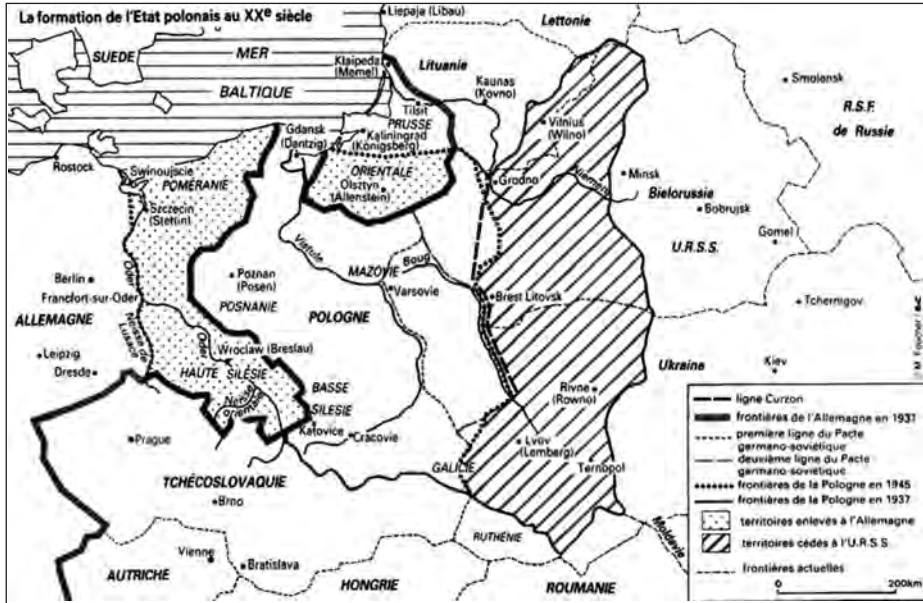
RANSCURRÍAN los meses finales de la Segunda Guerra Mundial, meses en los que en una resistencia desesperada las fuerzas alemanas intentan retardar la aplastante superioridad de la ofensiva soviética que, como un imparable rodillo, avanzaba hacia los territorios orientales del Reich alemán.

Tras los Acuerdos de Yalta (febrero de 1945), Stalin arrancó de sus aliados Roosevelt y Churchill el desplazamiento de las fronteras de la Unión Soviética unos cientos de kilómetros hacia el oeste a costa del territorio polaco. En compensación a tan descarada anexión, se cedían a Polonia los territorios alemanes en el este: casi toda Silesia, la mitad de Pomerania, dos tercios de la

Prusia Oriental, el este de Brandeburgo y una pequeña porción de Sajonia, constituyendo la línea de los ríos Óder-Neisse (1) la nueva frontera entre ambos países. Con la finalidad de entregarlos vacíos a Polonia, se planificó la expulsión de estos territorios de la población de origen germánico.

---

(1) Polonia recibió oficialmente 112.000 km<sup>2</sup> como compensación por los 187.000 km<sup>2</sup> que había perdido en el este ante la URSS al aplicarse la Línea Curzon.



Anexiones territoriales y desplazamiento de fronteras en el este. Mayo 1945.

Con el objetivo de evacuar a la población civil y a las fuerzas alemanas y evitar su caída en manos soviéticas, se organizó la Operación HANNIBAL del 23 de enero al 8 de mayo de 1945. Un trágico capítulo en aguas del mar Báltico en los últimos meses de la Segunda Guerra Mundial, que constituyó la mayor y más heroica operación emprendida por la Marina alemana durante la guerra y el «canto del cisne» de la otrora gloriosa Kriegsmarine (Marina de Guerra), convertida por derecho propio en la evacuación de refugiados más grande de la Historia.

### Enero de 1945. Los rusos invaden Prusia Oriental

Se inicia 1945, último año de la guerra. Tras cinco de cruento conflicto en Europa, los ejércitos alemanes ceden en todos los frentes ante el imparable avance de los aliados. Desde finales de 1944, los ejércitos soviéticos presionan sobre las fronteras orientales del Reich alemán, progresando hacia el mar Báltico.

Se prepara el asalto final sobre Alemania. Los hasta hace escasos meses tranquilos pueblos de la Prusia Oriental, que veían la guerra como algo lejano, comprueban ahora cómo se cierne sobre ellos con toda su crudeza.

El 12 de enero se inicia la ofensiva rusa sobre Prusia Oriental. El III Frente Bielorruso del general de ejército Iván Chernyakhovsky, apoyado en una maniobra de tenaza por el II Frente del mariscal Konstantin Rokossovsky, cercan la Prusia Oriental el 23 de enero al alcanzar las orillas de la Frisches Haff (bahía del Vístula). Aislada del resto del territorio alemán, en ella quedan encerrados miles de soldados y más de 3.000.000 de civiles alemanes, 200.000 de los cuales pueden ser evacuados por tren antes de que, al cerrarse el cerco, los rusos corten la línea férrea.

El avance de las fuerzas soviéticas por la Prusia Oriental y el miedo a las atrocidades que cometieron en los primeros pueblos ocupados provocan el pánico en la región. La situación para Alemania se torna dramática por la desesperada huida de cientos de miles de refugiados, mujeres, niños y ancianos, que bajo una meteorología infernal, con un invierno de temperaturas glaciales, inicia el éxodo, abandonando los hogares de su patria ancestral. En trenes atestados, marchando a pie sobre carreteras cubiertas de nieve o lagunas congeladas y bajo la amenaza constante de la aviación y los tanques rusos, multitudes desesperadas tratan de llegar hacia los puertos del Báltico con la esperanza de que un buque, que representa para ellos la seguridad y la puerta de escape a la libertad, los evacue hacia el oeste. En esta huida terrestre hacia el Báltico, las bajas por frío, hambre, enfermedades y acción de guerra se cuentan por cientos de miles.

### **Operación HANNIBAL. Mercantes y Kriegsmarine, «todos a una»**

Consciente del peligro (2), el gran almirante Karl Dönitz, comandante en jefe de la Kriegsmarine, ordena el 23 de enero al almirante general Oskar Kummetz, alto mando de la Armada en el Báltico (Marineoberkommando Ostsee- MOK Ost), la planificación y ejecución de una gran operación de evacuación bajo el nombre clave de HANNIBAL.

La coordinación de las operaciones recae en el contralmirante Konrad Engelhardt, jefe del Departamento de Navegación de la Dirección Naval de la Kriegsmarine, la Seetra, dotado de todos los poderes necesarios, pues actuaba por delegación directa de Dönitz. La Seetra toma el control completo y total de toda la Marina Mercante alemana, así como de todo tipo de transporte naval.

Durante las 15 semanas siguientes todos las unidades disponibles en el Báltico, una heterogénea fuerza naval de buques de guerra y mercantes

---

(2) «La salvación de las poblaciones alemanas del este era en aquellas circunstancias el primer deber que el soldado alemán tenía aún que cumplir... Solo para eso valía la pena que el soldado siguiese luchando en el frente del este» (Dönitz, 436).

(cargueros, buques auxiliares, pesqueros...), incluyendo a los grandes buques de pasaje, son destinados a la gigantesca y agotadora tarea de evacuar el mayor número de refugiados civiles y de soldados, que iban siendo cercados por el imparable avance soviético desde los amenazados puertos del Báltico hacia el oeste. De regreso a la zona oriental, aprovechan para abastecerla con municiones y víveres.

En una terrible epopeya de sangre y hielo, las unidades del Ejército alemán oponen una desesperada acción de retardo al avance soviético. Con heroico sacrificio luchan para defender los enclaves que hacen posible su supervivencia (Königsberg, Pillau, Kolberg...) y ganar un tiempo que permita la evacuación de cientos de miles de refugiados, manteniendo abiertas unas rutas a lo largo de la costa.

Lo que aún quedaba a flote de la Kriegsmarine se concentraba en apoyar la evacuación con todo tipo de embarcaciones, incluidas sus últimas grandes unidades navales, proporcionando apoyo logístico y de fuego naval a las fuerzas terrestres, atacando a las fuerzas soviéticas que avanzaban, defendiéndose de sus ataques aéreos, proporcionando protección a los convoyes y trasladando a la mayor cantidad posible de heridos y civiles del este hacia zonas seguras del oeste (3).

Los cruceros pesados clase *Hipper* —*Prinz Eugen* (18.400 t), *Admiral Hipper* (19.042 t)—, los clase *Deutschland* (acorazados de bolsillo) —*Admiral Scheer* (4) (16.200 t) y *Lützow*, ex-*Deutschland* (14.290 t)—, el destructor (*Zerstörer*) *Z 20* (2.806 t), los destructores de la *Clase 1936a* (5) —*Z-31*, *Z-34*, *Z-38* y *Z-39* (3.800 t)—, *Z-25* y *Z-28* (3.663 t) y *Z-43* (3.600 t) proporcionan protección a los convoyes y fuego naval de apoyo sobre objetivos en tierra.

Unidades de la 9.<sup>a</sup> División de Seguridad Naval (capitán de navío Von Blanc) asumen la escolta y protección de los convoyes en su tránsito hacia occidente, así como los movimientos necesarios de tropas y transporte de suministros y heridos. Incluye los torpederos de la *Clase 1935* (*Torpedoboot 1935*): *T-1*, *T-3*, *T-4*, *T-5*, *T-8*, *T-9*, *T-11* y *T-12* (1.088 t); *Clase 1937* (*Torpedoboot 1937*): *T-17* y *T-19* (1.089 t), y *Clase 1939* (*Flottentorpedoboot 1939*) (6): *T-23*, *T-28*, *T-33*, *T-35* y *T-36* (1.754 t), las 13.<sup>a</sup>, 21.<sup>a</sup> y 24.<sup>a</sup> Flotillas de barca-

---

(3) Constituyendo unidades de Marina, 50.000 marinos combatieron exitosamente en combates terrestres. Destaca el Batallón Antitanque (Marine-Panzervernichtungsbataillon) Cremer, al mando del capitán de corbeta Peter-Erich «Alf» Cremer, quien con sus submarinistas llegó a destruir 40 tanques británicos.

(4) Calificada como la nave corsaria por excelencia de la Segunda Guerra Mundial, la que más éxitos cosechó.

(5) Clase *Narvik* para los aliados (del *Z-23* al *Z-39*); su armamento, de 150 mm, les acerca más a la categoría de crucero ligero que a la de destructor (entre 120 y 127 mm).

(6) Son más destructores ligeros que torpederos clásicos. Son buques multifuncionales capaces de desarrollar ataques con torpedos, misiones defensivas y de escolta, así como defensa antiaérea.

zas de desembarco, la 7.<sup>a</sup> Flotilla de barcasas de desembarco artilladas, dos más de barcos rápidos, otras de entrenamiento y el barco hospital *Oberhausen*, así como un gran número de flotillas de pequeños navíos de combate, como minadores pesados, limpiaminas, patrulleros de altura, barcos de seguridad, naves de patrulla en puertos y barcos de pesca armados.

En este frente de batalla, que carecía de la artillería necesaria para batir con precisión blancos enemigos distantes, la artillería naval, con su precisión y poder destructivo, con calibres hasta 280 mm y alcances hasta 35 km tierra adentro (*Admiral Scheer*) y 150 mm (destruidores), demostró ser un gran apoyo para el combate terrestre.

Al irse aproximando el frente de combate a la costa, se pone cada vez más al alcance de la artillería naval. Cruceros y destructores bombardean las líneas soviéticas con la misión de retrasar el avance ruso, llegando a hacer fuego atracados y embarcando gente, al alcance de los cañones soviéticos o haciendo puntería directa sobre los tanques enemigos. En cada regreso a sus bases aprovechan para transportar millares de refugiados apiñados a bordo, retornando al frente con abastecimientos y cargados de municiones con las que apoyar nuevas acciones, vaciando una y otra vez sus santabárbaras en apoyo de los soldados que combaten para salvar la mayor cantidad posible de compatriotas.

## Desarrollo de la Operación

### Enero 1945

El primer convoy de refugiados compuesto por los buques *Robert Ley* (27.288 t), *Pretoria* (16.662 t), *Ubena* (9.523 t), y *Duala* (6.133 t), antaño orgullosos buques de pasaje y desde el inicio de la guerra cuarteles de las flotillas de adiestramiento submarino, a los que se unen procedentes de Königsberg el *General San Martín* (11.251 t) y el *Der Deutsche* (11.430 t), abandona Pillau (Prusia Oriental) el 25 de enero. A bordo, alrededor de 25.000 heridos y refugiados, que alcanzan, sin sufrir ataques, el puerto de Kiel.

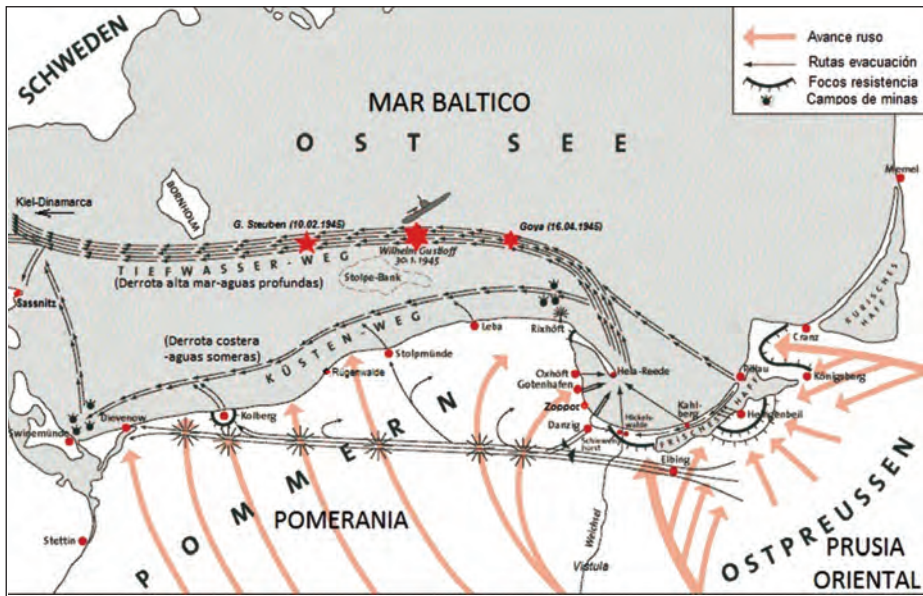
El 25 de enero se inicia en el puerto de Gotenhafen el embarque de más de 60.000 refugiados que pugnan desesperadamente para poder embarcar en uno de los grandes buques atracados en el puerto, bajo una caótica situación que impide su adecuado control y registro: el *Cap Arcona* (7) (27.560 t), el

---

(7) Lujoso buque de pasajeros antes de la guerra, el único «tres chimeneas» de la Marina Mercante alemana, asignado como buque de transporte al servicio de la Kriegsmarine al estallar la contienda. En los últimos meses de la guerra, bajo la dirección de la Seetra, transporta en tres viajes 26.000 refugiados, prisioneros, heridos y tropas entre los sitiados puertos del este y el oeste.

Deutschland (21.046 t), el Hansa (21.131 t), el Potsdam (17.528 t), el Wilhelm Gustloff (25.484 t) y el buque de apoyo de balleneros Walter Rau (13.752 t). Todos superaron en mucho su capacidad original, saliendo a la mar abarrotados de gente y sin los suficientes medios de salvamento para el caso de una tragedia.

El 27 de enero, la ofensiva soviética ha cercado a Prusia Oriental en una gran bolsa. El III Frente Bielorruso, rodeando Königsberg por la parte terrestre, corta la carretera que por la península Samland va al puerto de Pillau, atrapando en su interior al 3.º Ejército Panzer y alrededor de 200.000 civiles sin apenas alimentos. A las columnas de carros y refugiados solo les queda un camino hacia occidente, cruzar sobre las aguas heladas, con 30 cm de hielo, de la Frisches Haff y huir por la península que lo encierra, el Frische Nehrung (8) (istmo del Vístula). Los miles de refugiados que logran cruzar acosados por la aviación soviética, que ametralla sus columnas, se acumulan en los puertos de Pillau, Gotenhafen o Danzig, donde esperan unas 300.000 personas en lo más crudo del invierno, soportando temperaturas de hasta -25°,



Mapa de la Operación HANNIBAL.  
(<https://www.awesomestories.com> y composición del autor).

(8) Lengua de tierra de 70 km de longitud y dos de ancho que separa la Frisches Haff del Báltico.

con la esperanza de encontrar un lugar en un barco en el que poder ser evacuado.

Tras perderse el puerto de Memel el 28 de enero, el *Prinz Eugen*, con los destructores *Z-25* y *Z-5* y los torpederos *T-1*, *T-12*, *T-23*, *T-33* y *T-35*, apoya, entre el 29 y 31 de enero, la retirada de su guarnición que pretende alcanzar la península Samland por el Kurische Nehrung (9) (istmo de Curlandia), bombardeando hasta agotar su munición (870 disparos de 203 mm) las posiciones de los soviéticos en Cranz, quienes avanzaban para rodear Königsberg y cortarles la retirada. La artillería de los buques demuestra una vez más su valía al lograr detener los ataques contra la retaguardia del XXVIII Cuerpo de Ejército, haciendo estragos entre las columnas de blindados y unidades de artillería soviéticas. Manteniendo abierto el corredor de Cranz y la conexión terrestre Königsberg-Pillau, millares de fugitivos y soldados llegan a Samland y al puerto de Pillau, que de repente se llena de refugiados. Barcos de todo tipo salen sobrecargados de Königsberg y Pillau hacia Gotenhafen.

En la mañana del 30 de enero sale de Gotenhafen el *Admiral Hipper* con 1.529 refugiados a bordo; el *Wilhelm Gustloff* y el *Walter Rau*, abarrotados de refugiados, parten por la tarde. El *Hansa*, que retrasa su salida por problemas mecánicos, el 5 de febrero llega a Kiel con 5.000 refugiados. El *Gustloff*, con más de 10.000 personas a bordo, es torpedeado y hundido por el submarino soviético *S-13* (1.070 t), con resultado de 9.400 víctimas mortales, la mayor catástrofe naval de la historia. El *Hipper*, que no puede acudir al rescate del *Gustloff* debido a la amenaza de los submarinos, amarra en Kiel el 1 de febrero. Los refugiados del *Walter Rau* alcanzan el puerto de Eckernförde.

A finales de enero, más de 220.000 refugiados, heridos y soldados han partido del puerto de Pillau.

### Febrero 1945

Del 2 al 5 de febrero, el *Admiral Scheer*, frente a la península de Samland, con los torpederos *T-23*, *T-35* y *T-36*, proporciona apoyo artillero a los restos del 3.º Ejército Panzer que, acorralado entre Königsberg y la citada Península, combate contra las ofensivas soviéticas, logrando contener los ataques enemigos. El día 6 bombardea con sus cañones de 280 mm, a una distancia de 35.000 metros, las líneas rusas en Elbing.

En la tarde del 9 de febrero, el crucero de lujo *General von Steuben* (14.660 t), habilitado como buque hospital, zarpa de Pillau con 2.500 soldados heridos, 400 miembros de la tripulación, 320 enfermeras, 30 doctores y unos

---

(9) Istmo de arena de 98 km longitud que separa la Kurisches Haff (bahía de Curlandia) del Báltico.

2.000 civiles apretujados en todos los espacios posibles, con destino a Swinemünde. Justo después de la medianoche, a las 00:50 del día 10, el submarino soviético *S-13* le dispara dos torpedos, hundiéndose en poco menos de 20 minutos, con un balance de casi 4.600 víctimas. La torpedera *T-196* y el *TS-1* rescatan a unos 659 náufragos antes de que el frío del mar se lleve a los restantes que aún flotan. En diez días el *S-13* hunde dos de los transatlánticos más grandes de Alemania, matando a casi 15.000 personas.

Entre el 18 y 24 de febrero los 3.<sup>er</sup> y 4.<sup>o</sup> Ejércitos Panzer lanzan un contraataque local apoyado por el fuego artillero del *Admiral Scheer*, el *Lützow*, los destructores *Z-38* y *Z-43* y los torpederos *T-23*, *T-28* y *T-35* sobre las líneas soviéticas cercanas a Königsberg, logrando finalmente romper el cerco y restablecer un corredor terrestre con la ciudad, el cual se consigue mantener abierto hasta el inicio de la batalla por Königsberg, el 6 de abril. Nuevas oleadas de fugitivos avanzando por la *Frisches Haff* helada, hostigados por la artillería soviética, se dirigen hacia el puerto de Pillau. Desde allí, trasladados a Gotenhafen y trasbordados a buques mayores, parten posteriormente hacia occidente.

En febrero se dirigen hacia occidente 250 transportes desde la bahía de Danzig, 147 de Pillau/Königsberg y 103 de Danzig/Gotenhafen y Hela, con unos 300.000 evacuados.

### Marzo 1945

El 4 de marzo, los tanques soviéticos penetran hasta la desembocadura del Oder en Stettin, alcanzando el Báltico y cortando las vías de evacuación por tierra hacia el oeste. A los cerca de 2.000.000 de alemanes todavía en Pomerania y la bahía de Danzig solo les queda una vía de escape a la libertad, «el camino sobre el Mar Báltico».

Pomerania se pierde, pero todavía se mantienen focos de resistencia alemanes en lugares con salida al mar que deben ser evacuados: Stolpmünde, Rügenwalde y, sobre todo, Kolberg, cuyo asedio comienza el 4 de marzo. En la *Frisches Haff* se mantiene Heiligenbeil y el puerto de Pillau. En el área del delta del Vístula, aunque el cerco soviético cada vez se cierra más, se mantienen los puertos de Danzig, Gotenhafen y Hela, e incluso más al este un ejército en Curlandia conserva el puerto de Libau.

El 6 de marzo, en la rada de Sassnitz (10) (isla de Rügen) se encuentran fondeados desde finales de febrero, por causa de un fuerte temporal, el *Der*

---

(10) Puerto para pesqueros y trasbordadores. Su rada es la alternativa para descongestionar Swinemünde, a la que está conectada por vía férrea, siendo esta utilizada para la evacuación de refugiados.



*Deutsche, Pretoria, Postdam, General San Martín* (11.251 t), *Hamburg y Deutschland*. A medianoche un ataque aéreo que bombardea el puerto y los vagones de refugiados hunde el destructor *Z-28*, el carguero *Sofía* y el buque hospital *Robert Möhring* (3.344 t), llenando el muelle de minas fondeadas (el *Hamburg* se hunde tras tocar con una de ellas) que, al limitar la operatividad del puerto, ralentizan en mucho las operaciones de evacuación.

El 7 de marzo se inicia la ofensiva rusa contra Danzig y Gotenhafen. El *Prinz Eugen* y el *Lützow* proporcionan apoyo a las tropas alemanas defensoras bajo el intenso ataque soviético. La situación es tan crítica, ante la fuerte presión del ejército soviético y los puertos atestados de refugiados, que cuando el *Lützow* regresa a puerto el *Prinz Eugen* debe ser reforzado por el crucero ligero *Leipzig* (8.350 t) y el viejo acorazado *Schleisen* (14.218 t). Además los aviones rusos se esfuerzan en impedir el apoyo artillero de la *Kriegsmarine* atacando sus unidades, aunque afortunadamente para los alemanes con escasos resultados.

El 8 de marzo el *Admiral Scheer* abandona el Báltico oriental rumbo a Kiel para reparar su artillería principal con el ánimo muy desgastada, transportando en este viaje 800 civiles y 200 soldados heridos. Al impedirle un campo de minas llegar a Kiel, desembarca a sus pasajeros en Swinemünde. Los siguientes días, a pesar del estado de sus cañones, bombardea con el *Z-34* las posiciones soviéticas entre Kolberg y Dievenov hasta agotar la munición. El 16 de marzo parte de Swinemünde con 400 refugiados y heridos, echando anclas en Kiel el 18, tras sortear el campo de minas.

El 10 de marzo, mientras Elbing cae bajo el control soviético, la *Kriegsmarine* evacua de Kolberg a más de 25.000 civiles.

El contralmirante Engelhardt, al estimar que a finales de marzo se podrían perder los puertos de la bahía de Danzig y Kolberg, que precisarían ser evacuados, las condiciones casi catastróficas de los numerosos refugiados en los puertos y a donde destinar tanta gente que abarrotan los mismos, especialmente en Swinemünde tras su innecesario bombardeo el 12 de marzo (11), así como la acumulación de buques en la cercana Sassnitz, ordena que los buques de refugiados y transportes de heridos se dirijan a Copenhague.

El II Frente Bielorruso de Rokossovsky inicia el 15 de marzo su ofensiva final hacia Danzig y Gotenhafen. En sus puertos se apiñan cientos de miles de refugiados que esperan, muy limitadas las reservas de combustible, durante días para su evacuación.

Antes de completarse el cerco de Kolberg, el 7 de marzo 50.000 refugiados pueden abandonarla, en parte por tierra (en su mayoría caen en poder de los

---

(11) Setecientos bombarderos, *B-17* y *B-24*, de la 8.<sup>a</sup> Flota Aérea USA, arrojan unas 1.435 bombas sobre el puerto y la ciudad, atestados de refugiados, hundiendo siete buques de refugiados, matando a miles de civiles y convirtiendo «el puerto de la esperanza» para miles de refugiados en un «puerto de muerte».

rusos) y en parte por mar. Quedan todavía más de 80.000 en la ciudad, defendida por aproximadamente 4.000 soldados, casi sin apoyo de armas pesadas. En auxilio de la guarnición, los destructores *Z-34* y *Z-43* se turnan para apoyar con el fuego de su artillería de 150 mm dondequiera que sea necesario, evacuando entre 1.000 y 1.500 refugiados cada vez que se retiran del puerto para recargar municiones. Así, hasta el 15 de marzo fueron evacuados casi 70.000 civiles. Al anochecer de ese día, tras dejar fuera de combate las baterías rusas, el *Z-34*, con unas 2.000 personas a bordo, el *Z-43*, el *T-33* y embarcaciones menores inician el rescate del resto de los defensores. Los tres buques, con su masiva cortina de fuego, logran mantener una cabeza de playa de unos 1.800 m de longitud y 400 de profundidad, llegando a combatir haciendo puntería directa sobre los tanques rusos. En la madrugada del 17, las lanchas de los destructores rescatan a los últimos defensores, que alcanzan Swinemünde el 19 de marzo. El 18, los rusos ocupan Kolberg.

El 23 de marzo capitula Heiligenbeil, mientras los ejércitos rusos llegan al mar rompiendo el frente en las proximidades de Zoppot, aislando Danzig y Gotenhafen. En sus proximidades se desarrolla una nueva batalla entre buques y tanques. El *Z-34*, a unos 1.000 metros de la playa, destruye un tanque tras otro hasta conseguir que los rusos se retiren, reabriendo el paso entre Danzig y Gotenhafen por un día. El *Prinz Eugen*, el *Lützow* y el torpedero *T-28*, colaboran en la defensa atacando las posiciones artilleras rusas, mientras defensores y civiles alemanes son evacuados a la península de Hela. Gotenhafen es tomada el 28 de marzo, Danzig cae el 30. El *Ubena* es el último buque en abandonar el puerto, con unas 4.000 personas a bordo.

Más de 550.000 evacuados son transportados a lo largo de marzo.

## Abril 1945

Las graves limitaciones de combustible y falta de municiones obligan en abril a la definitiva inmovilización de los grandes buques de guerra (12). En

---

(12) A excepción del *Prinz Eugen* que a mediados de abril entra en Copenhague, siendo entregado a los británicos el 7 de mayo, los restantes grandes buques sucumben a los bombardeos británicos: el 6 de abril, el *Admiral Hipper*, fondeado en el puerto de Kiel, recibe tres impactos que le ocasionan graves averías, quedando inoperativo definitivamente. Desguazado entre 1948-49.

La noche del 9 de abril el *Admiral Scheer*, en el puerto de Kiel, es alcanzado por cinco enormes bombas Tallboy de 12.000 libras (5.400 kg) y queda hundido junto al dique con la quilla al aire. Tras el fin del conflicto, parte de su casco fue enterrado bajo los escombros de un nuevo muelle.

El 16 de abril, el *Lützow*, refugiado en Swinemünde, recibe el impacto de una enorme bomba Tallboy; el buque escora hundiéndose de popa, apoyándose en el fondo de la dársena de aguas poco profundas. Nivelada la nave y reparadas las piezas, permite su uso como batería flotante en apoyo de las tropas alemanas. El 4 de mayo, agotada toda su munición, su tripulación lo echa a pique.

una bien planificada operación, al amparo de la noche del 4 al 5 de abril, la 9.ª División de Seguridad, reuniendo todo lo disponible en una pequeña flota de embarcaciones (25 pesqueros, 25 lanchas de desembarco, cinco barcos de artillería de apoyo y otras cinco embarcaciones menores), evacua a más de 30.000 refugiados y soldados (restos del VII Cuerpo Panzer) aislados en la meseta de Oxhöft, un terreno elevado en la costa al norte de Danzig, transportándolos en solo cinco horas a Hela.

Hela es una larga península boscosa que cierra por el noroeste la bahía de Danzig, de 32 km de largo y de apenas uno de ancho en su extremo sur. Fácil de defender, constituye el último punto de apoyo alemán en el este y el centro de las últimas acciones de rescate. Todos aquellos que conservan una esperanza de escapar de los rusos se apiñan en el extremo de la estrecha península, cuyos bosques comienzan a congestionarse de refugiados. A Hela afluyen, procedentes del saco sin fondo de Prusia Oriental (desde Pillau, Danzig, Gotenhafen o pequeños embarcaderos en el delta del Vístula y en el Frische Nehrung), gran cantidad de pequeños buques y embarcaciones que, en un continuo flujo y con todas las luces apagadas, atraviesan varias veces cada noche las aguas de la bahía transportando evacuados. Desde allí, al no tener cabida el pequeño puerto, son trasbordados a buques mayores bajo la cobertura de su artillería antiaérea ante los ataques cada vez más intensos de la aviación soviética.

El 6 de abril, el Ejército Rojo inicia el asalto de Königsberg con 30 divisiones. A las 00:04 de la mañana sale hacia Pillau el último tren hospital. Aunque la resistencia fue feroz, con una aviación soviética decisiva —dos flotas aéreas—, capitula el 10 de abril. Unos 150.000 civiles y militares caen bajo el control soviético en una ciudad destruida en un 90 por 100.

La tarde del 15 de abril el *Z-34*, que de madrugada reduce con su fuego a la artillería rusa que desde Oxhöft atacaba los buques fondeados en Hela, escolta con el *T-23* y *T-36* un convoy de unidades de transporte desde Hela hacia Copenhague, con alrededor de 20.000 refugiados y soldados. Uno de ellos, el buque hospital *Goya* (5.230 t), es torpedeado el 16 de abril por el submarino soviético *L-3* (1.100 t) (capitán de corbeta Vladimir Konovlov). Dos torpedos le impactan en el centro, que se parte de inmediato hundiéndose en unos cuatro minutos. Abarrotado de miles de desesperados refugiados alemanes y de los restos del 35.º Regimiento Panzer (unos 200 efectivos), de las aproximadamente 6.385 personas a bordo, solo 183 sobreviven.

Esa misma noche, torpederas rusas atacan al famoso *Z-34* a la altura de Hela. Dañado, es remolcado a Swinemünde por el torpedero *T-36* y el dragaminas *M-241*.

Tras la caída de Königsberg, los soviéticos toman Samland el 17 de abril, atacando a continuación el importante puerto de Pillau, mientras a través del Frische Nehrung escapan unos 30.000 refugiados. La guarnición se rinde el 26 de abril, tras dos semanas de intensos combates. Prusia Oriental ha quedado

vacía. El 26 cae también la ciudad portuaria de Stettin, capital de Pomerania.

Se estima que en el mes de abril, en barcos militares y civiles, son evacuadas más de 540.000 personas de Danzig y su región adyacente.

### Mayo 1945

Con las fuerzas británicas avanzando sobre el norte de Alemania, el gran almirante Dönitz, ya jefe de Estado tras el suicidio de Hitler (30 de abril), firma a primeros de mayo una capitulación parcial con el mariscal Montgomery: un armisticio desde el 5 de mayo en el frente occidental, mientras en el frente oriental la Marina podía continuar la evacuación en el Báltico hasta las 01:00 (hora alemana de verano) del 9 de mayo, momento en que todas las fuerzas alemanas capitularían sin condiciones.

La tarde del 3 de mayo de 1945, cinco días antes del fin de la guerra, el *Cap Arcona*, el carguero *Thielbek* (2.815 t) y el transatlántico *Deutschland*, que estaba siendo convertido en buque hospital para transportar a los miles de heridos procedentes del frente del este, fondeados en la ensenada de Neustadt (bahía de Lübeck), son atacados por cazabombarderos británicos, que les lanzan bombas y ametrallan. A bordo se encontraban unos 8.000 prisioneros procedentes de varios campos de concentración, la mitad de ellos rehenes de guerra rusos y polacos que estaban siendo evacuados ante el avance de las tropas británicas, custodiados por 500 efectivos de las Waffen-SS. El *Deutschland* comienza a arder furiosamente, se escora y se da la vuelta, quedando parcialmente hundido de costado tras cuatro horas de agonía. No hubo víctimas, pues no tenía prisioneros, y fue abandonado por su tripulación al comenzar el ataque. En el *Cap Arcona*, 4.600 prisioneros quedan atrapados en las bodegas del barco por el inmediato incendio de la nave, donde muchos arden vivos o mueren asfixiados por el humo del incendio. En poco tiempo el buque escora y se hunde lentamente, quedando parcialmente sumergido. Algunos tripulantes y prisioneros logran escapar a nado, pero muchos mueren abatidos por los guardias de las SS o por los pilotos de la RAF, que ametrallan a todos los supervivientes en los botes de rescate o nadando en las gélidas aguas. Solo 350 de los 4.600 presos sobrevivieron y casi 490 de los 600 alemanes. El *Thielbek*, destrozado tras el ataque, se incendia, hundiéndose en 20 minutos. De las 2.800 personas (2.500 prisioneros) a bordo, solo 50 sobreviven. Una trágica jornada que se salda con más de 7.000 víctimas.

El 3 de mayo se autoriza la retirada del Grupo de Ejércitos Curlandia hacia los puertos de Windau y Libau desde donde se procederá a la evacuación, aun a sabiendas que por falta de tonelaje solo podrá ser auxiliado un número limitado de sus 200.000 soldados. Las autoridades navales ordenan a todos los

buques disponibles dirigirse hacia Hela y Curlandia, liberándose las últimas reservas de combustible.

El 4 de mayo se inicia la retirada de Swinemünde. Un convoy con numerosas embarcaciones y 35.000 evacuados se dirige hacia Copenhague. El 5 de mayo salen de Sassnitz 19 unidades de distinto tipo con 4.500 personas.

Del 5 al 9 de mayo, siete destructores —Z-6, Z-10, Z-14, Z-20, Z-25, Z-38 y Z-39— y cinco torpederos —T-17, T-19, T-23, T-28, y T-33, que inician su última acción en tiempo de guerra—, escoltan un transporte de tropas que sale de Copenhague para, en varios viajes, recoger a millares de soldados y refugiados en Hela. El buque cisterna *Julius Rütgers* (854 t), cargado hasta la chimenea, es el último mercante alemán que abandona Hela horas antes de expirar el plazo de rendición. Junto a múltiples embarcaciones, rebosantes de fugitivos y soldados, se dirige hacia los puertos de Schleswig-Holstein. El día 10, sobre las 12:00, anclan en las bahías de Kiel, Eckernförde y Flensburg.

En Curlandia, a las 21:00 del 8 de mayo, último día de la guerra, 136 barcos y embarcaciones de la 9.<sup>a</sup> División de Seguridad y sus flotillas emprenden aquel viaje final organizados en seis convoyes. Cuatro de ellos salen de Libau (14.400 soldados) y dos desde Windau (11.300 soldados), perseguidos por bombarderos rusos y aviones de ataque a tierra hasta que se hace la noche, alcanzado el 11 de mayo a las 14:00 territorio no controlado por los soviéticos.

Desde el 1 al 8 de mayo, a pesar de las crecientes dificultades, se evacuan más de 200.000 civiles y militares: 27.000 desde Libau/Windau, 65.000 desde Hela, 66.000 desde Swinemünde y 44.000 desde los puertos de la costa de Mecklenburgo (Pomerania Occidental) y Sassnitz (isla Rügen).

Hasta incluso minutos antes de iniciarse el armisticio, los barcos alemanes fueron bombardeados, ametrallados y hundidos en su viaje hacia occidente. Aunque la Operación HANNIBAL finaliza oficialmente el 8 de mayo, las evacuaciones continuaron durante al menos una semana.

Finalmente llega el momento de la capitulación, momento en que las operaciones de rescate deben cesar antes de que puedan ser completadas. Atrás quedan en poder soviético los soldados que defienden hasta el final las zonas de embarque: unos 60.000 en Hela, 40.000 en el delta del Vístula y cerca de 180.000 en Curlandia.

### **Pérdidas en la Operación. El *Wilhelm Gustloff***

Durante el desarrollo de la Operación HANNIBAL acaecen algunas de las mayores tragedias marítimas de la historia, con más de 25.000 víctimas, en su mayoría refugiados o prisioneros de guerra, perdiéndose un total de 158 buques mercantes. La Kriegsmarine pierde un viejo acorazado, 12 destructo-

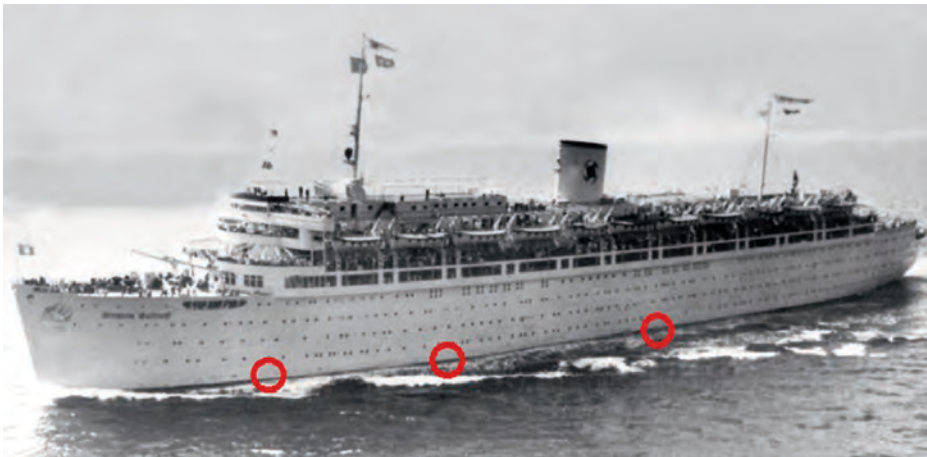
res, siete submarinos y unos 200 buques más entre minadores, dragaminas y lanchas de transporte.

Muchos han oído hablar del naufragio del *Titanic* (puesto 16 en la lista de tragedias marítimas), la más famosa de las tragedias en la mar. Pero si la comparamos con los «desconocidos» grandes naufragios en esta Operación, observamos que el *Wilhelm Gustloff* (la tragedia marítima con mayor número de víctimas mortales), con 9.329, sextuplica las 1.495 víctimas del *Titanic*; el *Goya*, con 6.200, las cuadruplica; el *General von Steuben*, con 4.600, las triplica; el *Cap Arcona*, con 4.350, casi las triplica, y el *Thielbek*, con 2.750, casi las duplica.

El *Wilhelm Gustloff* (25.484 t) era un transatlántico de lujo. Asignado al inicio de la Segunda Guerra Mundial a la Kriegsmarine, el 20 de noviembre de 1940 atraca en Gotenhafen como buque cuartel y alojamiento para la 2.<sup>a</sup> Unterseeboote-Lehrdivision (División de Instrucción Submarina).

El 28 de enero de 1945 se ordena al *Gustloff* que evacue al personal de submarinos (*U-Boote*), que apoye la evacuación de refugiados y heridos y se prepare para hacerse a la mar en 48 horas bajo un mando bicéfalo: como buque civil, el capitán de la Marina Mercante Friedrich Petersen; como buque militar, el capitán de corbeta Wilhelm Zahn.

Confundiendo en el mal tiempo (viento fuerza 7, con temperaturas de hasta -20°, nevaba y témpanos de hielo flotaban peligrosamente en la mar), la escasa visibilidad y la noche, el *Gustloff* zarpa de la relativa seguridad del puerto de Gotenhafen a las 12:30 del martes 30 de enero con destino a Kiel y Flensburg. Con la única protección de un puñado de cañones antiaéreos contra posibles ataques aéreos, y escoltado por el cazatorpedero *TF-1* y el torpedero *Löwe*,



*Wilhelm Gustloff*. Lugares de impacto de los tres torpedos. (<http://www.img.welt.de>).

inicia su viaje por una ruta de aguas profundas, un corredor donde varios dragaminas y torpederos alemanes constituían la guardia y escolta de los buques de evacuación.

El buque, con una capacidad máxima para 1.865 pasajeros, transporta según las últimas investigaciones unas 10.582 personas: 173 tripulantes, 162 heridos graves, 918 oficiales, suboficiales y marineros de la 2.<sup>a</sup> Unterseeboot-Lehrdivision, 373 mujeres del Cuerpo Femenino Auxiliar de la Kriegsmarine y 8.956 refugiados (entre ellos unos 4.000 niños). Con todo su espacio abarrotado de gente, solo dos tercios llevan chalecos y los botes salvavidas son insuficientes para albergar en caso de emergencia a un número tan elevado de pasajeros.

A las 21:16 del 30, navegando entre la bahía de Danzig y la isla danesa de Bornholm, tras cometer el error de encender las luces de posición, el *S-13* ruso (capitán de corbeta Alexander Marinesko) le dispara cuatro torpedos que impactan en la banda de babor del *Gustloff*. El primero bajo el puente, el segundo en el sector de la piscina interior y el tercero en la sala de máquinas, inutilizando los generadores y cortando el suministro de energía eléctrica. El cuarto torpedo, por fallo de fuego, provoca una maniobra de emergencia del submarino para desactivarlo. Tras recibir los impactos, el *Gustloff* inicia su escora a babor y su posterior y definitivo viaje hacia el fondo.

Bajo escenas de pánico indescriptibles, en medio del caos interior y la oscuridad, miles de fugitivos saltan a las heladas aguas o luchan por salir del navío ya condenado. En poco más de 60 minutos el *Gustloff* se hunde, llevándose hasta el fondo de las oscuras y heladas aguas del Báltico a unas 9.343 personas (de ellas 3.000 niños), atrapados en el interior del barco o congelados en el gélido mar.

Milagrosamente, 1.252 supervivientes (13 murieron tras el rescate) fueron salvados de las gélidas aguas por el heroico y generoso esfuerzo de los buques alemanes que, navegando en las cercanías en misiones de evacuación o escolta, acudieron inmediatamente al lugar del hundimiento. El primero en llegar fue el torpedero *Löwe* y más tarde los *T-36* y *TF-19* (rescatan 472, 564 y siete personas respectivamente). Los dragaminas (*M-387*, *M-375* y *M-341*) auxilian a 178 más (98, 43 y 37 respectivamente). Finalmente los cargueros *Göttingen* y *Gotenland* socorren a 28 y dos personas respectivamente y la lancha rápida (*Schnellboot*) *V-1703* a un niño de un año.

## Conclusiones

Durante esas 15 últimas semanas de la guerra, echando mano a cuanto estaba disponible y podía flotar, unas 1.081 embarcaciones (672 mercantes y 409 buques de guerra) cumplieron la última misión encomendada a la Marina alemana: «salvar vidas».

Aunque las operaciones se desarrollaron bajo unas condiciones duras y con dificultad creciente, repletos los buques con miles de pasajeros hacinados en los estrechos alojamientos, en bodegas y cubiertas, con problemas en el suministro de carbón y combustible que les provocan frecuentes inmobilizaciones, bajo el acoso de las minas y aviones británicos, hostigados por el avance ruso y bajo el fuego de las bombas de la aviación y los torpedos de los submarinos soviéticos, se pudo transportar a miles de refugiados a puertos alemanes del oeste y de la Dinamarca ocupada. Se evacuan de los distintos puertos unas 1.977.868 personas (1.291.922 civiles, 444.757 heridos y 241.189 soldados) (13), de los que unos 250.000 lo hicieron a bordo de buques de guerra. Pero si

incluimos a los casi 500.000 evacuados sin documentar, dada la premura de las últimas semanas, sobrepasarían seguramente los 2,5 millones de personas.

La pérdida de vidas en un sinnúmero de barcos echados a pique en la mar, aunque triste y lamentable, se juzga baja en relación al total de rescatados, apenas el 1 por 100, 25.000 personas, siendo las de fugitivos en columnas terrestres mucho más elevada.

La evacuación fue total. Toda una nación, Prusia, dejó de existir en 15 semanas.

Todo lo que quedaba de la Kriegsmarine y de la Mercante alemanas se consagró a esta evacuación, escribiendo una página de honor, abnegación y heroísmo que les hizo merecedores de la eterna gratitud de cuantas personas salvaron durante aquellos meses infernales. Esta operación de rescate está considerada, según la



Almirante Karl Dönitz. (Foto: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)).

---

(13) Datos basados en documentos del MOK Ost y diarios de navegación, aunque incompletos, ya que faltan muchos partes diarios.



opinión unánime de los historiadores ingleses y norteamericanos, como: «la mayor y más exitosa operación de rescate de todos los tiempos».

Sirvan como colofón de este artículo las palabras de elogio y homenaje del gran almirante Dönitz hacia esos marinos: «Siento profunda admiración por las dotaciones de los buques que ejecutaron aquellos trabajos; me compadezco sinceramente de los fugitivos y sus calamidades, y rindo homenaje póstumo a cuantos en aquellas fechas perdieron la vida... Siempre tendremos presente que en aquella fase crítica de la nación, cuando tantas y tantas cosas vacilaban, los marinos alemanes, con uniforme o sin él, se mantuvieron firmes y se superaron a sí mismos en servicio de la Humanidad». (Brustat-Naval, 6).



#### BIBLIOGRAFÍA

BRUSTAT-NAVAL, Fritz: *Operación «Escape»*. Ediciones Acervo. 1972.

DÖNITZ, Karl: *Diez años y veinte días*. La Esfera de los Libros, 2005.

GRASS, Günther: *A paso de cangrejo*. Alfaguara, 2003.

SCHÖN, Heinz: *La tragedia del Gustloff. Relato de un superviviente*. Salvat, 2003.

ZAYAS, Alfred de: «Los anglo-americanos y la expulsión de los alemanes, 1944-1947». *Historia XXI*. 1999.

[www.lexikon-der-wehrmacht.de](http://www.lexikon-der-wehrmacht.de).

[www.german-navy.de/kriegsmarine/](http://www.german-navy.de/kriegsmarine/).

**FE DE ERRATAS.**—Advertido error por el autor en el artículo «El patrullero *Cabo Fradera*, punta de lanza de la vigilancia fluvial del tramo internacional del río Miño», correspondiente al mes de marzo, en la página 306, donde dice: «... la Comandancia Naval del Miño, que ostenta la representación institucional de la Armada en Pontevedra...», debe decir: «... la representación institucional de la Armada en Tuy...». Pedimos a nuestros lectores disculpas por el mencionado error.

## A NUESTROS COLABORADORES

Las opiniones contenidas en los trabajos publicados corresponden exclusivamente a sus firmantes. La acogida que brindamos a nuestros colaboradores no debe entenderse, pues, como identificación de esta REVISTA, ni de ningún otro organismo oficial, con los criterios de aquellos.

La recepción de los trabajos remitidos por nuestros estimados colaboradores no supone, por parte de la REVISTA, compromiso para su publicación. Normalmente no se devolverán los originales ni se sostendrá correspondencia sobre ellos hasta transcurridos seis meses de la fecha de su recibo, en cuyo momento el colaborador que lo desee podrá reclamar la devolución de su trabajo no publicado. El autor cede los derechos a la REVISTA desde el momento de la publicación del material remitido.

Los contenidos de los trabajos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados con el ámbito marítimo. Serán entregados con tratamiento de texto *Word*, a ser posible vía correo *web* a la dirección *regemar@fn.mde.es* o por CD y correo ordinario a la REVISTA GENERAL DE MARINA. Cuartel General de la Armada, c/ Montalbán, 2. 28014 Madrid. El texto se presentará escrito en DIN A-4, con fuente tipográfica *Times New Roman*, de cuerpo **12 puntos a doble espacio**. Los artículos tendrán una extensión mínima de **tres** páginas y máxima de **doce**. La Redacción se reserva la introducción de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

El título irá en mayúsculas; bajo él, a la derecha, el nombre y apellidos del autor, y debajo su empleo, categoría o profesión y NIF. Las siglas y acrónimos deberán aclararse con su significado completo la primera vez que se utilicen, pudiendo prescindirse de la aclaración en lo sucesivo; se exceptúan las muy conocidas (ONU, OTAN, etcétera).

Las fotografías, gráficos e ilustraciones deberán ir en archivos individuales, acompañadas de pie o título, y **tener como mínimo una resolución de 300 dpi, preferiblemente en formato JPG**. Deberá citarse su procedencia, si no son del propio autor, y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación: la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma. Las ilustraciones enviadas en papel pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA y solo se devolverán en casos excepcionales.

Las notas a pie de página se reservarán para datos o referencias directamente relacionadas con el texto, se redactarán del modo más escueto posible y se presentarán en hoja aparte con numeración correlativa.

Es aconsejable un breve párrafo final como conclusión, síntesis o resumen del trabajo. También es conveniente citar, en folio aparte, la bibliografía consultada, cuando la haya.

Al final del artículo, se incluirá la dirección completa del autor, con distrito postal, número de teléfono de contacto y dirección de correo electrónico. Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.