



LA OTRA FACETA DEL ALMIRANTE KARL DÖNITZ

Germán Bravo Valdivieso*

El gran Almirante Karl Dönitz, jefe de la flota submarina alemana durante la Segunda Guerra Mundial y posteriormente Comandante en Jefe de la Armada alemana ha sido admirado por muchos de sus biógrafos, resaltando su clara visión estratégica y sus recomendaciones para el fortalecimiento del poder de la flota submarina, así como también sus éxitos en los combates que ella libró, pero se han callado muchos aspectos, especialmente con posterioridad a la fecha en que sucede al gran Almirante Erich Raeder como autoridad máxima de la marina.

Sus panegiristas han asegurado que nunca fue miembro del partido nazi y que su prestigio entre los aliados habría sido el motivo que llevó a Hitler nombrarlo su sucesor.

A través de este trabajo creemos visualizar un cambio fundamental en la actuación de Dönitz con anterioridad a ser nombrado Comandante en Jefe de la Kriegsmarine y ascendido al máximo grado de Gran Almirante, donde dio grandes muestras de lealtad hacia sus subordinados; con respecto a la etapa posterior, donde su lealtad fue solamente para el partido nazi y el Führer.

- Su primera época.

Cualquier análisis que se quiera hacer acerca de la notable campaña de los submarinos alemanes durante la Segunda Guerra Mundial, debe pasar necesariamente por conocer al "padre" de ella, el Almirante Karl Dönitz.

Un mes antes del estallido del conflicto, Dönitz había preparado el primer ataque con sus submarinos y su éxito iría en aumento a medida que los triunfos coronaban su campaña y creaba los más grandes temores a Gran Bretaña. Es interesante recordar las palabras de Winston Churchill, después de la guerra, cuando expresó que lo único que le había producido temor e intranquilidad era la posibilidad de perder la batalla del Atlántico, lo cual habría arrasado al imperio británico a la derrota final.

Con los grandes éxitos alcanzados por los submarinos alemanes, en el Atlántico Norte primero y en la costa de Norteamérica después, Dönitz logró algún ascendiente sobre Hitler para que se destinaran mayores recursos al desarrollo de nuevos

submarinos, pero lo más importante era la relación que llegó a tener con los comandantes y sus tripulaciones.

Dönitz, en esta época mostró una gran lealtad y cariño hacia sus oficiales comandantes de los submarinos y cuando uno de ellos, Jürgen Oesten, fue acusado ante Hitler del delito de escuchar la emisora de la BBC de Londres, el expediente llegó al Almirante, quien se encargó personalmente de echar tierra al asunto y archivarlo.

En esta época Dönitz mostraba mucho más humanidad que la que se le conoció posteriormente.



Dönitz presencia el zarpe de un submarino.

* Ingeniero Constructor Naval (U de C). Destacado Colaborador de Revista de Marina, desde 2009.

- *El hundimiento del "Laconia".*

Gran conmoción causó el hundimiento del trasatlántico "*Laconia*", de la Cunard White Line Star de 19.965 toneladas. Esta nave, antes de la guerra, cubría la línea de pasajeros entre Southampton y Nueva York, pero en 1939 fue transformado para la conducción de tropas; muchos de sus camarotes fueron eliminados y los espacios destinados para que los soldados que transportaría colgaran coyotes, dejando solamente algunas cabinas para los oficiales y civiles¹. Estaba poderosamente artillado con catorce cañones y navegaba al mando del Capitán Rudolf Sharp.

Había zarpado de Suez llevando 463 oficiales en calidad de pasajeros, 286 militares ingleses, 103 guardianes polacos, 80 mujeres y niños, familiares de los soldados británicos y 1.800 prisioneros de guerra italianos, de las divisiones Ariete, Brescia, Pavia, Trento, Trieste y Sabratha tomados en el primer enfrentamiento de El Alamein².

El 12 de septiembre de 1942, navegaba a unas 800 millas al sur de Free-town en la costa occidental de África, de regreso a Gran Bretaña a 16 nudos de velocidad³.

Durante el viaje de ida, transportando tropas británicas, había sido escoltado por una verdadera flota de buques de guerra, pero su regreso lo hacía solo.

En la mañana de ese día, el barco fue avistado por el Oficial de Guardia del submarino alemán *U-156* que estaba al mando del Capitán Werner Hartenstein. Indiscutiblemente la nave constituía un objetivo militar; se dedicaba al transporte de tropas, lucía un pabellón enemigo, navegaba zigzagueando para evitar ataques de submarinos, y estaba armado con cañones de 4,7" y con baterías antiaéreas de 3".

Todo hacía pensar que el ex trasatlántico realizaba otro de sus viajes de transporte de tropas como lo había sido durante los dos años anteriores, por lo que el submarino lo siguió hasta que anocheciera y entonces afloró a la superficie y le asestó dos torpedos en el centro de la nave.

A pesar que el "*Laconia*" tenía botes y balsas para 2.700 personas, los impactos lo hicieron escorarse a babor y prácticamente dejarlo imposibilitado de arriar las embarcaciones de esa banda.



RMS "Laconia".

Los pasajeros y los prisioneros italianos corrían por cubierta para alcanzar alguna de las embarcaciones, pero el personal británico de la nave impedía que éstos accedieran a ellas, tratando de ocuparla con sus compatriotas.

Los últimos naufragos y los presos saltaron al agua para nadar tratando de llegar a alguno de los botes, pero sus ocupantes rechazaban a los últimos.

El *U-156* se aproximó prudentemente y no tardó en divisar a los primeros naufragos.

Subidos a bordo del submarino, uno de ellos que hablaba alemán, explicó que en el buque hundido se encontraban más de mil prisioneros de guerra italianos. Los polacos que los custodiaban no habían abierto sus compartimientos después de la explosión del torpedo. Los italianos, que a

1. Leonce Peillard, "*U'boats to the Rescue: The Laconia Incident*", Johnathan Cape, 1963.

2. Andrea David Quinzi "*La Tragedia della Laconia*".

3. Clay Balir, "*Hitler's U-boat War: The Hunters 1939-42*", Weidenfield and Nicholson.



Se acerca el U-156 para prestar ayuda a los sobrevivientes.

pesar de ello, lograron salir y alcanzar las embarcaciones de rescate fueron ametrallados. Lograron subir a bordo del submarino alemán cerca de cien hombres⁴.

El Capitán Hartenstein quedó horrorizado al ver cientos de sobrevivientes nadando, tratando de salvarse y montó una notable operación de rescate, manteniéndose en superficie durante dos días consecutivos y solicitó por radio la ayuda de buques de cualquier nacionalidad que navegaran en el área.

Actuando por propia iniciativa, hizo un llamado, por frecuencias marinas internacionales y en inglés a todos los barcos en los alrededores solicitando asistencia y dando las coordenadas del lugar del naufragio del "Laconia", comprometiéndose a no atacar, el cual fue captado por los británicos en Free-town, pero lo descartaron por considerar que debía tratarse de una trampa para atraerlos.

Con la claridad de la luna y un foco que iluminó la escena, pudieron contarse veintidós embarcaciones de salvamento y un número de hombres, imposible de precisar su cantidad, que se agitaban en el agua pidiendo auxilio, por lo que Werner Hartenstein, al ver tanta gente en tan horrible situación, no dudó en tratar de salvarlos y subirlos al submarino, pero habían

muchos más en el agua que ya no tenían cabida a bordo.

En su comunicación con el Almirante Dönitz logró convencerlo que enviara auxilio al lugar, por lo que éste dispuso que dos submarinos alemanes y uno italiano se encargaran del salvamento y mientras llegaban, además de embarcar a los naufragos que se encontraban en el agua, hizo reunir a más de veinte botes y a un gran número de balsas, amarrándolas a su nave.



El Almirante Dönitz dispuso que submarinos alemanes y uno italiano se encargaran del salvamento.

En la cubierta del U-156, atestada con cuatrocientos sobrevivientes, algunos presentando mordeduras de tiburón, el cocinero trabajaba sin descanso para ofrecer una taza de sopa caliente a cuantos pudiera, mientras llegaban al lugar los submarinos que había enviado Dönitz, para lo cual debían transcurrir por lo menos dos días.

Antes del mediodía del 15 de septiembre, se le unió el U-506 al mando de Erich Würdeman y horas después el U-507 al mando de Harro Schacht además del submarino italiano "Capellini", comandado por el Teniente de Navío Marco Revedin. Los cuatro submarinos, con lanchas a remolque y cientos de supervivientes en cubierta tomaron rumbo a la costa de África para encontrarse con barcos de guerra de la Francia de Vichy que habían zarpado de Dahomey y Senegal⁵.

4. Bekker, Cajus. "Lucha y muerte de la marina de guerra alemana". Editorial Luis Caralt. Barcelona, 1959.
5. Frederick Grossmith: "The Sinking Of The Laconia - A Tragedy In The Battle Of The Atlantic".



La cubierta del U-156 atestada de sobrevivientes del "Laconia".

En la mañana del 16 de septiembre apareció en el aire un avión Liberator B-24 norteamericano que avistó al U-156 en la superficie e informó que el submarino tenía envuelta alrededor de la torrecilla de mando una bandera de la Cruz Roja y, al parecer, llevaba cuatro botes salvavidas a remolque. Los cuatro submarinos habían enarbolado banderas con una cruz roja sobre los cañones. Hartenstein le envió señales al piloto solicitándole ayuda.

El bombardero B-24 procedía de la isla Ascensión y volaba al mando del Teniente James D. Harden, quien dio vuelta y notificó a su base sobre la situación. El oficial superior de guardia en Ascensión en esos momentos, Capitán Robert C. Richardson III, ordenó al teniente hundir los submarinos, a pesar de los sobrevivientes a bordo y de los que eran remolcados.

Harden regresó al lugar donde navegaban los submarinos y atacó con bombas y cargas de profundidad. Una de las bombas cayó directamente en una de las lanchas remolcadas detrás del U-156.

Hartenstein no tuvo otra opción que soltar las amarras de remolque y ordenar a los naufragos que estaban en cubierta saltar al agua, recomendándoles que se mantuvieran unidos y pasándoles pan envasado, sopa y una botella de vino. El submarino se sumergió y escapó. Con el ataque aéreo

muchos otros sobrevivientes del "Laconia" murieron.

Al día siguiente el incidente se repitió con otro submarino con naufragos a bordo en la zona, aún a la vista de la insignia de la Cruz Roja; ello determinaría la futura actitud de los submarinos alemanes de abandonar a los naufragos de los futuros ataques.

Después de haber aceptado el Almirante Dönitz la solicitud de ayudar a los naufragos que le había hecho Hartenstein y ordenar el envío de los otros submarinos en su ayuda, tal vez a causa del ataque del avión norteamericano, varió totalmente su posición y cuando los últimos sobrevivientes estaban todavía siendo recogidos, Dönitz ordenó a sus comandantes: *"Cualquier intento de rescatar a las tripulaciones de los buques hundidos cesará de inmediato"*, luego hacía presente que no se podía ayudar a nadie a subir a los botes salvavidas, había que dejar a los marineros en el agua y, bajo ninguna circunstancia debía proporcionárseles comida ni agua a los sobrevivientes pues *"tales actividades se contradicen con el objetivo primordial de la guerra; a saber: la destrucción de los barcos enemigos y de sus tripulaciones"*.

El 17 de septiembre de 1942, el almirante transmitió a sus submarinos: *"Es completamente desatinado creer que el enemigo puede respetar a los submarinos alemanes en cualquier forma bajo el pretexto de que aquellos salven a sus propios hombres..."*; finaliza el mensaje con la prohibición de proceder a operaciones de salvamento.

A pesar de ello, los alemanes cumplieron su promesa de no atacar a los buques de salvamento y seis días después del naufragio 1.100 sobrevivientes fueron rescatados por un buque de Francia Libre⁶.

6. Andrew Williams: "La batalla del Atlántico" BBC Worldwide Limited, 2004.



El Almirante Dönitz y dos de sus asesores.

- Su segunda época.

El 31 de enero de 1943, Hitler decidió exonerar al Comandante en Jefe de la Kriegsmarine, el Gran Almirante Erich Raeder después del fracaso del ataque al convoy JW51B en la batalla del mar de Barents y nombrar a Karl Dönitz en su reemplazo, ascendiénolo al grado de Gran Almirante, pero conservando el mando del arma submarina⁷.

Un mes después que Dönitz reemplazara a Raeder, en febrero de 1943, el Teniente Oskar Kusch asumía como comandante del submarino *U-154*.

Se trataba de un hombre de fino intelecto y cristiano que había elegido la Kriegsmarine por la fama que tenía de ser un servicio no politizado, llegando a tener una gran cercanía y consideraciones con su tripulación, la cual lo estimaba de sobremanera por la preocupación que siempre demostraba por cada uno de sus hombres. Era un hecho normal en el buque, que durante las

largas comisiones en aguas tropicales, cuando el calor era insoportable en la sala de máquinas, el propio comandante se dirigía a ella, llevándole agua fresca o refrescos al agotado personal para conversar con ellos.

Kusch no ocultaba su aversión a los nazis y no lo disimulaba delante de su tripulación, a la cual consideraba como su familia, incluso había hecho descolgar la fotografía de Hitler de su submarino, haciendo presente que en él no se adoraban ídolos.

Su Primer Oficial, Ulrich Abel, un nazi fanático, lo denunció por escuchar en su camarote emisiones radiales de la BBC de Londres y de otras emisoras aliadas, por lo que se le siguió un juicio militar, el que dictaminó que sus actuaciones tenían el carácter de "alta traición" y fue condenado a muerte.

El único que podía evitar la ejecución era el Almirante Dönitz, pero se negó a recibir a Kusch, denegó las peticiones de clemencia y ratificó la sentencia, la cual se cumplió, pero se mantuvo en secreto para no afectar la moral de las tripulaciones.

Como es posible ver, esta actitud del almirante contrastó con la que había tenido tres años antes con Jürgen Oesten, que ahora se desempeñaba como su Jefe del Estado Mayor y había sido acusado ante Hitler del mismo "delito".

- Admiración por Adolf Hitler.

En febrero de 1944, Dönitz se convirtió en el afiliado N° 9.664.999 del partido nazi e intensificó su fe en el nacionalsocialismo, llegando a exclamar: "*Cuán insignificante somos todos en comparación con el Führer*" y escribió: "*Cualquiera que crea que puede hacerlo mejor que el Führer es un tonto*".

Al parecer Hitler tenía un poder de convicción incontrarrestable sobre el

7. Dudley Pope: "Parallel 73-north".

Almirante, y es su Jefe del Estado Mayor, el Comandante Jürgen Oesten, el mismo que había sido perdonado por escuchar la BBC de Londres, quien ha relatado una experiencia que lo refleja:

Acompañaba Oesten a su jefe cuando éste se dirigía a una entrevista con el Führer donde debía discutir una serie de puntos sumamente importantes, pero muy negativos que deseaban que se solucionaran y los cuales los habían repasado reiteradas veces. Tan solo quince minutos antes de la reunión lo dejó solo en la antesala del dictador y a la salida se le acercó para consultarle si había conseguido lo que debía plantearle, recibiendo como respuesta: *“No, es totalmente diferente, sabes. No es como lo pensábamos. Yo lo vi en sus ojos y supe que todo iría bien”*⁸.



El Almirante Karl Dönitz y Adolf Hitler.

- **“Consideraciones” con los naufragos.**

En esta época ya no era posible convencer al Gran Almirante con razones humanitarias y sus órdenes con respecto a los naufragos, víctimas de los torpedos alemanes debían cumplirse sin excepciones.

Su estrategia consistía en que la Kriegsmarine debía hundir un mayor

tonelaje de buques mercantes que los aliados podían construir y de esta forma evitar el abastecimiento a Inglaterra, lo que terminaría por producir su colapso, pero Hitler había agregado que también debía matarse a las tripulaciones en mayor cantidad que las que se podían reponer, por lo cual después de hundidos los buques, los submarinos debían ametrallar a los naufragos, apuntando los cañones a los sobrevivientes en el agua.

A pesar que Dönitz nunca se atrevió aplicar esta disposición, en la forma dictada por Hitler, por el efecto terriblemente negativo que podía producir en sus tripulaciones, emitió una orden que le penaría hasta el final, se trataba de la N° 154 que instaba a sus comandantes a que: *“no se rescatase a nadie ni llevasen a nadie consigo. No tengáis consideración alguna con los botes salvavidas de los buques...hemos de ser duros en esta guerra”*. Muchos prefirieron ignorar esta orden⁹.

- **Hacia el final.**

A medida que la Segunda Guerra Mundial se acercaba a su término, la posición del Almirante Dönitz se fue haciendo más proclive al cumplimiento de los postulados del Partido Nacional Socialista y distanciándose de los comandantes de los submarinos, para quienes, en épocas anteriores, había sido su ídolo.

Con motivo del atentado del 20 de julio de 1944 contra Adolf Hitler, cometido por el Coronel Claus von Stauffenberg, la proclama del Almirante Dönitz al personal de la marina alemana es carente de toda mesura y sus términos son similares a los utilizados por Göring dirigiéndose al personal de la Luftwaffe, quien había sido el delfín de Hitler y era conocido por su obcecación y fanatismo,

8. Timothy P. Mulligan, “Neither sharks nor wolves: The Men of the Nazi Germany’s U-boatArm 1939-1945” Chatham Publishing.
9. Testimonio de Werner Hartenstein, comandante del U-156.

la cual termina con las palabras “¡Viva nuestro Führer, Adolf Hitler!”.

Cuando Alemania estaba técnicamente vencida y aniquilada, Adolf Hitler dejó al Almirante Dönitz, en su testamento, como heredero de su cargo de Amo del Tercer Reich para gran sorpresa del alto mando, responsabilidad que asumió el 30 de abril de 1945 después del suicidio del jerarca y que ejercería por 23 días. No llegó a recibir el título de Führer, pero sí el de Reichspräsident o Jefe del Estado.

El 7 de mayo autorizó al General Jodl a firmar la rendición, pero continuó ejerciendo el cargo desde la ciudad de Plön, cerca de la frontera con Dinamarca, desde donde ordenó que se continuara aplicando la pena de muerte a desertores y amotinados del ejército. Su cargo jamás fue reconocido por los aliados. La capitulación fue firmada el 23 de mayo y, tras ello, quedó como prisionero de guerra.

En los juicios de Nüremberg enfrentó cargos de crímenes de guerra y lo que definitivamente fue causa de su condena fueron sus órdenes de no prestar ayuda a los naufragos en los ataques de submarinos donde pesó enormemente su orden N° 154 emitida tras el hundimiento del “Laconia” y la muerte de miles de desamparados británicos,



Presencia y condena en el juicio de Nüremberg del Almirante Karl Dönitz.

polacos e italianos, siendo condenado a diez años que cumplió en la prisión de Spandau.

La historia tampoco ha sido benigna con él, pues se le reprocha el hecho de no capitular inmediatamente después que asumió el gobierno, lo que tuvo un costo de miles de vidas adicionales cuando el resultado del conflicto ya era evidente, y por instrucciones expresas suyas siguieron aplicándose las penas capitales.

El juicio del historiador británico de la Segunda Guerra Mundial, Max Hastings es categórico cuando dice: “El comportamiento que mostró Dönitz durante su breve y grotesca aparición como último Führer dio al traste con sus pretensiones de hacer ver que no era más que un Oficial de Marina que había caído en malas compañías”¹⁰.

* * *



10. Max Hastings: “La derrota de Alemania 1944-1945”. Editorial Crítica, Barcelona 2005.