



Journal of Negative and No Positive Results

ISSN: 2529-850X

Research and Science S.L.

Jáuregui-Lobera, Ignacio
Navegación e historia de la ciencia: El incidente *Laconia* y la guerra total en la mar (Derecho de la Guerra)
Journal of Negative and No Positive Results, vol. 5, núm. 1, 2020, pp. 104-120
Research and Science S.L.

DOI: <https://doi.org/10.19230/jonnpr.3307>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=564563417007>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en [redalyc.org](https://www.redalyc.org)

UAEH [redalyc.org](https://www.redalyc.org)

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso
abierto



RINCÓN DE LA HISTORIA

Navegación e historia de la ciencia: El incidente *Laconia* y la guerra total en la mar (Derecho de la Guerra)

Navigation and history of science: The Laconia incident and the total war at sea (The Laws of War)

Ignacio Jáuregui-Lobera

Instituto de Ciencias de la Conducta y Universidad Pablo de Olavide de Sevilla. España.

* Autor para correspondencia.

Correo electrónico: ijl@tcasevilla.com (Ignacio Jáuregui-Lobera).

Recibido el 7 de octubre de 2019; aceptado el 15 de octubre de 2019.

Cómo citar este artículo:

Jáuregui-Lobera I. Navegación e historia de la ciencia: El incidente *Laconia* y la guerra total en la mar (Derecho de la Guerra). JONNPR. 2020;5(1):104-20. DOI: 10.19230/jonnpr.3307

How to cite this paper:

Jáuregui-Lobera I. Navigation and history of science: The *Laconia* incident and the total war at sea (The Laws of War). JONNPR. 2020;5(1):104-20. DOI: 10.19230/jonnpr.3307



This work is licensed under a Creative Commons
Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License
La revista no cobra tasas por el envío de trabajos,
ni tampoco cuotas por la publicación de sus artículos.

Resumen

El 12 de septiembre de 1942 el barco británico *Laconia* fue hundido en la costa de África occidental por el submarino *U Boat 156* al mando del Korvettenkapitän Werner Hartenstein. El *Laconia* transportaba 1.800 prisioneros de guerra italianos, 80 civiles y 428 soldados británicos y polacos. Tras el desastre, viendo la situación, Hartenstein inició su trabajo cumpliendo con el deber de socorro y desplegando una bandera de la Cruz Roja. A pesar de ello, un bombardero americano *B-24* atacó ampliando el desastre. La propaganda británica desplegó la idea de que los submarinos alemanes atacaban sin contemplaciones. La "Orden *Laconia*" tampoco se cumplió del todo pues los alemanes siguieron socorriendo a pesar de la "letra" de dicha orden. El Jefe de Submarinos, Karl Dönitz, fue procesado en Nüremberg, el testimonio del Almirante Nimitz aclaró muchas cosas. Los muertos quedaron en el Atlántico. Descansen en paz.



Palabras clave

Segunda Guerra Mundial; Laconia; submarinos; Derecho de Guerra; naufragio; rescate; Karl Dönitz; Werner Hartenstein; Chester W. Nimitz

Abstract

On September 12, 1942, the British ship *Laconia* was sunk off the coast of West Africa by the submarine *U Boat 156* commanded by Korvettenkapitän Werner Hartenstein. The *Laconia* carried 1,800 Italian war prisoners, 80 civilians and 428 British and Polish soldiers. After the disaster, seeing the situation, Hartenstein began his work fulfilling the duty of relief and displaying a Red Cross flag. Despite this, an American *B-24* bomber attacked thus expanding the disaster. British propaganda displayed the idea that German submarines mercilessly attacked convoys. The "Laconia Order" was not completely fulfilled because the Germans continued their help despite the "letter" of that order. The U-Boat Commander, Karl Dönitz, was prosecuted in Nuremberg, and the testimony of Admiral Nimitz clarified many things. Those who died remain in the Atlantic Ocean. Rest in peace.

Keywords

World War II; Laconia; submarines; Law of War; shipwreck; rescue; Karl Dönitz; Werner Hartenstein; Chester W. Nimitz

Guerra marítima o naval es la que tiene lugar en la mar, mediante el empleo de buques o fuerzas marítimas contra objetos marítimos. Ciertos autores ⁽¹⁻³⁾ han dado sus definiciones, así, por ejemplo: a) Fauchille la define como toda operación bélica en la que intervengan barcos de guerra, siendo indiferente el lugar donde la acción se sitúe; b) Fernández Flores afirma que es la que se lleva a efecto por fuerzas navales fundamentalmente contra cualesquiera objetivos militares; y c) Azcárraga señala que la guerra marítima es sólo un aspecto -aunque el más importante- de la guerra en general, caracterizado por las relaciones con los neutrales (bloqueo o policía del contrabando), la condición de romper las hostilidades de manera oficial y un estatuto jurídico que contiene particularidades no coincidentes con la guerra terrestre.

Son muchas todavía las normas convencionales en vigor sobre guerra marítima: Declaración de París de 1856, Convenios de La Haya de 1907 (números VI, VII, VIII, IX, XI y XIII), los Tratados y Acuerdos de Londres de 1930 y 1936, y Nyon de 1937, sobre la guerra submarina, el Tratado de Montreux de 1936, el II Convenio de Ginebra de 1949 y los Protocolos adicionales de 1977. Además, existen otras normas convencionales o doctrinales que no se encuentran plenamente en vigor, aunque recogen principios consuetudinarios del Derecho de la Guerra Marítima ⁽⁴⁾.



Para el propósito de este trabajo merecen destacarse los Tratados y Acuerdos de Londres de 1930 y 1936 sobre la guerra submarina ^(5,6). El arma submarina no ofrece dificultades cuando se usa como medio de combate contra los buques de guerra o convoyes (buques mercantes escoltados por buques de guerra), pero sí cuando se utiliza contra el buque mercante enemigo o neutral, por las dificultades existentes para que los submarinos cumplan las reglas del derecho de captura o presa. Después de los graves abusos cometidos por el arma submarina contra la navegación mercante en la I Guerra Mundial, el llamado “Procès-verbal”, de 6 de noviembre de 1936, dejó vigente el artículo 22 del Tratado de Londres de 1930 (ratificado por las principales potencias marítimas antes de la II Guerra Mundial). Ese artículo 22 señalaba:

Art 22. Lo siguiente es aceptado como reglas establecidas de la ley internacional:

(1) En su accionar respecto a los buques mercantes, los submarinos deben someterse a las reglas de la ley internacional de la cual son sujetos los buques de superficie.

(2) En particular, excepto en el caso de una respuesta negativa persistente de detenerse habiendo sido debidamente convocado a hacerlo o ante una resistencia activa a ser visitado o registrado, un buque de guerra, sea una nave de superficie o submarino, no deberá hundir una nave mercante o dejarla incapacitada de navegar, sin que antes los pasajeros, tripulación y documentación del barco se encuentren en un lugar seguro. Para este propósito los botes del barco no serán considerados seguros al menos que la seguridad de los pasajeros y tripulación esté asegurada en las condiciones de mar y meteorológicas existentes, por la proximidad a tierra o la presencia de otra nave que se encuentre en condiciones de llevarlos a bordo.

Dado que el tratado de 1930 perdía vigencia el 31 de diciembre de 1936, estas reglas se prorrogaron a través del mencionado “Procès-verbal”. Tras iniciarse la II Guerra Mundial, los británicos “armaron” sus mercantes y los incorporaron a la guerra. Quedaba claro que, desde el punto de vista alemán, dejaban de estar amparadas por el Tratado de 1930 y posterior “Procès-verbal” de 1936. Para Alemania la guerra quedaba irrestricta desde el 17 de octubre de 1939; para la acusación llevada a cabo en el Proceso de Nuremberg la fecha sería el 03 de septiembre de 1939 ⁽⁷⁾.

Todo ello llevará a comprender lo que ocurrió con el *RMS Laconia*, un crucero trasatlántico de la Línea *Cunard-White Star* (Liverpool), botado en 1921. Al inicio de la II Guerra Mundial, como muchos otros barcos, fue requisado y reequipado por la *Royal Navy* para actuar como transporte de tropas y prisioneros. El *Laconia* iba armado con cañones de corto alcance, ocho de seis pulgadas y dos de tres pulgadas. Contaba también con ametralladoras antiaéreas



(*Bofors*), cargas de profundidad y detectores de submarinos *Asdic*. No era un gran armamento, pero llevarlo permitía que fuese atacado sin advertencia dada la guerra irrestricta antedicha. De hecho, se había registrado como “Crucero Mercante Armado”. Tenía un desplazamiento de casi 20.000 toneladas, eslora de 183 m, manga de 22,4 m y puntal de 12,3 m. La propulsión la hacían posible dos hélices de 3 palas laterales y 6 calderas de vapor. Desarrollaba una potencia de más de 2.500 HP y la prestación en velocidad era de unos 16 nudos ⁽⁸⁾. En ese momento, la condición de buque de guerra del *Laconia* tenía doble fundamento: transportaba tropas y era una nave artillada capaz de inferir un daño fatal a fuerzas enemigas.

El incidente *Laconia*

El 8 de septiembre de 1942, al mando del Capitán Rudolph Sharp, el *Laconia* partió de Ciudad del Cabo con rumbo a Freetown, en Sierra Leona. Más de 2.700 almas ocupaban sus cabinas, pero no eran pasajeros normales. Iban embarcados 700 soldados británicos, 160 soldados polacos, 1.800 soldados italianos que habían sido tomados prisioneros en Etiopía, y ochenta mujeres y niños. Durante la II Guerra Mundial fueron los ingleses los primeros en violar las leyes de la guerra, y también fueron los primeros que violaron las leyes del mar. Por su parte, Roosevelt, ordenó que la lucha se realizara sin atender ninguna de las limitaciones humanitarias reconocidas hasta entonces. Esto fue lo que produjo la “guerra total” en el mar ⁽⁹⁾. El hecho de armar mercantes llevó al incidente del *Laconia*. De ese modo, el submarino alemán, Clase IX c, *U-Boat 156* (uno de los muchos submarinos de la *Kriegsmarine* que patrullaba en el Atlántico acechando a sus presas, sobre todo cargueros con valiosas mercancías y transportes de tropas), al mando del Capitán Werner Hartenstein (experimentado marino en su cuarta patrulla atlántica; Figura 1), tenía encomendado patrullar por la costa oeste de África, entre Liberia y la Isla Ascensión, y ahí estaba la noche del 12 de septiembre, cuando desde su periscopio observó la silueta de un buque, era el *Laconia*. Iba armado, así que el *U Boat 156* no dejaría pasar la ocasión ⁽¹⁰⁾.

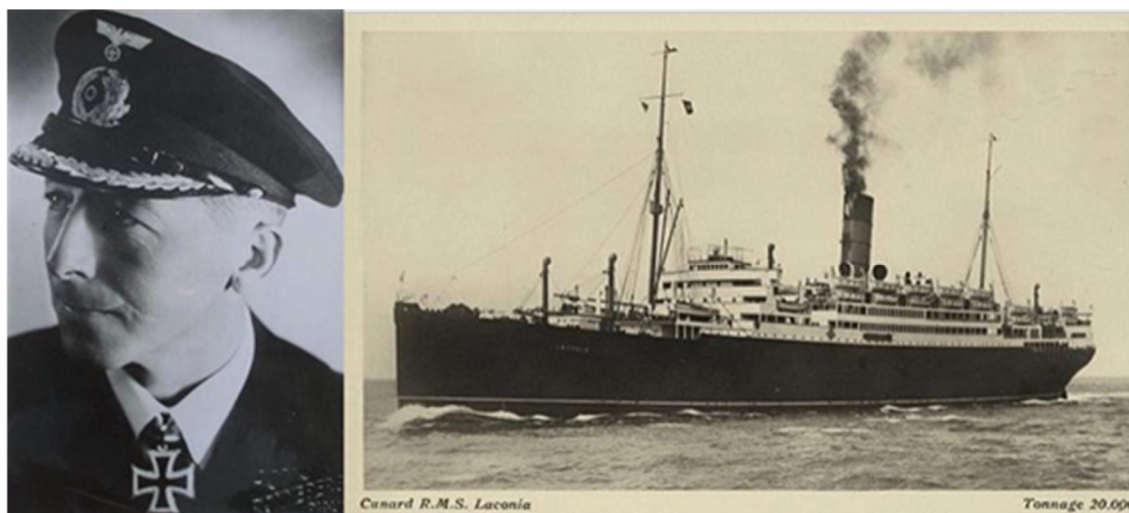


Figura 1. Korvettenkapitän Werner Hartenstein y RMS *Laconia*

Eran algo más de las 20.00 horas de aquel 12 de septiembre cuando Hartenstein ordenó el lanzamiento de torpedos. Sobre las 20.10 el primero de ellos impactó en la banda de estribor del *Laconia*, provocando una explosión que acabó inmediatamente con decenas de pasajeros. Unos segundos después, impactó un segundo torpedo, abriendo un nuevo boquete. El *Laconia* comenzó a escorar, y el Capitán Sharp dio la orden de abandono del barco a mujeres, niños y heridos ⁽¹⁰⁾. La mayoría de los muertos se contaron entre los prisioneros italianos de las bodegas, no obstante, algunos lograron escapar. La desesperación se producía por lograr algún bote salvavidas. Aunque con las explosiones se habían perdido varios de los 32 botes salvavidas a bordo, había suficientes para rescatar a muchos. Pero reinaba el caos. Lo prisioneros italianos estaban bajo cubierta y tras el impacto de los torpedos se ordenó cerrar sus compartimientos. Muchos de los que pudieron escapar quisieron apoderarse de algún bote, pero ello fue evitado por disparos británicos y las bayonetas de sus guardianes polacos. Con los botes ya arriados, los italianos, que ya se habían lanzado al agua, trataban de ponerse a salvo. Desde otros botes seguían siendo disparados y quien se acercaba era arremetido con bayonetas. El resultado era sangre, sangre que atrajo a los tiburones, los cuales, a dentelladas, iban rematando la faena en aquel festín horripilante ⁽¹¹⁾.

Hartenstein se aproximó para apoderarse de cualquier valioso botín, según las reglas navales ⁽¹²⁾. Ante gritos y peticiones de auxilio, descubrió la tragedia: allí no había sólo enemigos, sino también muchos civiles y prisioneros de guerra aliados de Alemania. Un desastre. Ante la situación, ordenó rescatar al mayor número posible de mujeres, niños e italianos. Aun viendo la crueldad de británicos y polacos hacia los italianos, no dudó en ayudar



a todos. Más de doscientos dentro del submarino mismo, y decenas más en los botes, que fueron atados al *U-Boat 156*. Testigos británicos dirían más tarde: *se acercaba cuanto podía a los botes salvavidas, ofreciendo sopa y café, confirmándoles en perfecto inglés que la ayuda estaría a punto de llegar y siendo tratados en todo momento con amabilidad y respeto* ⁽¹³⁾. Siguiendo las reglas navales, izó la bandera de la Cruz Roja, y envió un mensaje al Alto Mando pidiendo instrucciones. Sobre las 23.23 horas el *Laconia* se hundió, llevándose al fondo a más de 1.600 hombres, la mayoría de ellos italianos. Muchos otros murieron en las horas siguientes, entre los dientes de los tiburones, por hipotermia, por heridas y, en suma, por todo (el miedo haría de las suyas también). El *U-Boat 156*, con sus involuntarios pasajeros, se alejó a una distancia prudente, y se aprestó a esperar ayuda. Resulta muy difícil imaginar la vida en un submarino, pero casi imposible cuando se reciben tantos “invitados” (Figura 2) ^(9,10).



Figura 2. Rescate inicial y ya a bordo del *U Boat 156*

Enviado el mensaje de Hortenstein al Alto Mando, llegaría después la respuesta. Fue a las 12:00 horas del 13 de septiembre de 1942, cuando se recibió el siguiente mensaje: *Hundido por Hartenstein, británico Laconia, cuadrícula marina FT 7721, 310 grados. Desgraciadamente con mil quinientos italianos prisioneros de guerra. Hasta ahora noventa salvados; 157 metros cúbicos, 19 torpedos, viento 3; ruego órdenes*. En dicho Alto Mando estaba el que luego sería *Großadmiral* Karl Dönitz, en ese momento Almirante Comandante Jefe de Operaciones Submarinas [*Großadmiral* (Gran Almirante) era el grado máximo al que podía ascender un marino alemán (dicho grado rigió dentro de la *Kaiserliche Marine* -marina imperial-, *Reichsmarine* -marina estatal- y en la *Kriegsmarine* -marina de guerra-)]. La respuesta-orden de Dönitz fue que siete submarinos se acercaran a la zona a recoger supervivientes. Se trataba de siete unidades que estaban preparando un ataque en Ciudad del Cabo. El mensaje decía: *Schacht, Grupo Elsbär, Würdemann, Wilamowitz, reúnanse inmediatamente Hartenstein en 7721 para ayudarlo a salvar a los náufragos. ¡Rápido! Karl Dönitz* ⁽⁷⁾. Cuando Dönitz informó a Berlín de su decisión, Hitler montó en cólera, y ordenó que se olvidaran del rescate y volvieran



a su misión. El Almirante Dönitz, no obstante, ordenó a los *U-Boat 506* y *507*, y al submarino italiano *Capellini*, que acudieran en ayuda del *U Boat 156* y sus pasajeros. El *Capellini* tampoco seleccionó supervivientes, rescatando incluso a quienes habían asesinado a sus compatriotas. Además, Dönitz avisó al gobierno de Vichy para que enviara barcos franceses cercanos que llegaron desde Dakar ⁽⁷⁾. El Capitán Hartenstein, por su parte, envió un mensaje en abierto y en inglés, onda de 25 metros, a cualquier buque en la zona, prometiendo no atacarlo si acudía a recoger supervivientes: *Si cualquier buque ayuda a la tripulación del naufragado Laconia, no atacaré, con el provisto de que yo no sea atacado por buques o fuerzas aéreas. Recogí 193 hombres. Coordenadas 4°52' S, 11° 26' W. Submarino Alemán*. Diez minutos más tarde repitió el mensaje en la onda internacional de seiscientos metros ⁽¹⁴⁾.

El mensaje fue interceptado por los británicos y creyendo que era una trampa alemana no hicieron caso. Dos días después, ya el 15 de septiembre, avisaron del hundimiento a los estadounidenses, que tenían una base de aprovisionamiento en la Isla de Ascensión, unos 200 kilómetros SW. Y aquí se produjo otro revés: el mensaje enviado no fue redactado correctamente y los norteamericanos pensaron que el *Laconia* se acababa de hundir. El mensaje tampoco mencionaba que el *U Boat 156* había rescatado supervivientes y que estaba utilizando la bandera de la Cruz Roja. El mismo día, los *U Boats 506* y *507*, junto con el *Capellini* se unieron al *U Boat 156*, subiendo a algunos de los rescatados a sus cabinas, y atando más botes salvavidas. Pero los males nunca vienen solos: durante la noche se levantó un temporal y el *U Boat 156* se separó del resto, dos botes salvavidas se soltaron y terminaron llegando a la costa africana, aunque con muy pocos supervivientes ⁽¹⁰⁾. ¿Todas las desgracias? No, todavía quedaba más. El día 16 las cosas empeoraron. Poco antes del mediodía, un bombardero *B-24 Liberator* de la *US Air Force* partió en búsqueda del submarino alemán, bien localizado por cuanto los mensajes pidiendo ayuda no estaban, lógicamente, cifrados. Cuando los oficiales alemanes en el submarino avistaron el avión, el Capitán Hartenstein envió un mensaje al piloto, en código Morse y en inglés, solicitando ayuda, y recordándole que navegaba con la bandera de la Cruz Roja, y con supervivientes, niños y mujeres a bordo. El mensaje de Hartenstein decía: *Aquí submarino alemán con naufragos británicos a bordo. ¿Tienen a la vista barco de rescate?* El piloto, Teniente James D. Harden, no respondió al mensaje, se alejó y contactó con su oficial superior, el Capitán Robert Richardson (Figura 3). Incluso ante la falta de respuesta, un Oficial británico, desde el submarino, pidió enviar mensaje con foco de señales al piloto americano: *Oficial de la Royal Air Force hablando desde el submarino alemán. Supervivientes del Laconia a bordo, soldados, civiles, mujeres y niños*. Pero el piloto siguió su marcha y recibió respuesta del Capitán Richardson, quien, desde su base en



Ascensión (sin haber podido comunicar con Washington), ignorante de los esfuerzos de rescate, ordenó al Teniente Harden “hundir el submarino” ⁽¹⁵⁾.



Figura 3. Großadmiral Karl Dönitz; Capitán Robert Richardson

Así que el Teniente Harden viró, volvió hacia el submarino e hizo tres intentos fallidos de soltar cargas de profundidad. Pero en la cuarta pasada soltó dos bombas con éxito: una cayó entre los botes salvavidas y mató a cerca de 50 personas; la otra cayó cerca del *U Boat 156*, causándole daños mínimos. Ante el ataque, Hardenstein ordenó inmersión de forma lenta para dar tiempo a que los supervivientes de la cubierta se alejasen. No sabemos si con afán de notoriedad o cegado por la excitación, el Teniente Harden comunicó a sus superiores que había hundido el submarino, apostillando en su relato que *el submarino volcó y fue visto por última vez con el fondo hacia arriba, la tripulación saltó hacia los botes salvavidas*. Por su parte, Hardenstein dio sus novedades: *De Hartenstein, Liberator americano bombardeó por cinco veces a escasa altura, mientras remolcaba cuatro botes, a pesar de tener en el puente con buena visibilidad bandera Cruz Roja 4 metros cuadrados. Periscopio averiado. Interrumpo salvamento, me alejo hacia el oeste. Reparó averías*. Cosas de la vida, Harden fue condecorado por el hundimiento de dos submarinos enemigos, cuando las únicas víctimas de sus ataques fueron los naufragos del *Laconia* ^(7,10,13).



La orden Laconia

Los *U Boat 506* y *507*, ajenos al bombardeo, siguieron con las operaciones de rescate. Ambos submarinos informaron que habían recogido a más de 650 supervivientes, entre ellos 40 mujeres y niños. Recibieron la orden de soltar a los británicos y polacos, y unirse al *U Boat 156*. La primera orden fue desobedecida ⁽⁷⁾.

El día 17 por la mañana volvió el Teniente Harden en su *B 24 Liberator* y encontró al *U Boat 506*, con casi 200 supervivientes a bordo. Soltó cuatro bombas y cargas de profundidad, sin lograr causar daños. Ya en ese momento muchos barcos habían acudido a la llamada de socorro, sobre todo franceses. De ese modo, los tres submarinos entregaron a sus pasajeros civiles a los franceses, manteniendo a los oficiales británicos como prisioneros de guerra. De los algo más de 2.700 pasajeros del *Laconia*, sobrevivieron 1.113. De los fallecidos, 1.420 eran prisioneros italianos ⁽¹⁰⁾.

Los alemanes, en pleno rescate, habían sido atacados. Hitler tuvo otro de sus arrebatos de cólera y ordenó a Karl Dönitz que allí se acababan los rescates. Eso se plasmó en la directiva *Triton Null* (Tritón Cero), la conocida “Orden Laconia”: a partir de aquel 17 de septiembre, las tripulaciones alemanas tenían prohibido rescatar a nadie. Cabe decir que muchos Capitanes desobedecieron la orden, y continuaron con los rescates. La orden de aquel día 17 decía: *00:19 horas. 17 de septiembre. Seguridad del submarino no debe en ninguna circunstancia ser puesta en peligro. Todas las medidas, incluso interrumpir el salvamento, hay que ponerlas en práctica sin contemplaciones. Suponer cualquier respeto por parte del adversario es totalmente erróneo...* ⁽⁷⁾.

El *U Boat 507*, en la tarde del 17, también fue atacado por una aeronave aliada, lo que no impidió seguir con su misión de rescate. Hacia las 19:30 horas de ese día, su comandante cursaba el siguiente mensaje de radio al mando alemán: *19:30 h. Italianos entregados al Annamita. Oficial de navegación del Laconia y otros oficiales ingleses a bordo. Siete botes de salvamento con trescientos treinta ingleses y polacos, entre ellos, quince mujeres, dieciséis niños: cuadrícula FE 9612. Mujeres y niños han pasado una noche a bordo. A todos los naufragos se les ha dado comidas y bebidas calientes, se les ha vestido y curado a los que lo necesitaban. Otros cuatro botes en la cuadrícula FE 9619. Ambas posiciones se les han dado al Glorie, que inmediatamente ha salido en su búsqueda...* (el *Annamita* y *Glorie* eran dos barcos franceses) ⁽¹³⁾.

Como puede verse, tras la “Orden Laconia” no se interrumpió el rescate. El propio Dönitz lo relataría más tarde en sus memorias: *después de este ataque al U-156 habría sido*



*militarmente justo el que yo ordenase por completo que se interrumpiese toda acción de salvamento... En mi Estado Mayor hubo conversaciones muy acaloradas exponiendo con derecho la opinión de que el pretender continuar los trabajos de salvamento era una medida irresponsable ... Acabé la discusión con las palabras "no puedo arrojar ahora a la gente al agua; sigo adelante" ... Sabía con la suficiente evidencia que tendría que soportar toda la responsabilidad en caso de que en un nuevo ataque resultase dañado un submarino o se perdiera. Y añadió: después de que el torpedo había hecho explosión en el *Laconia*, los ingleses cerraron con llave las celdas de los prisioneros italianos y trataron de impedir con las armas que éstos pasaran a los botes salvavidas. Ésta fue la causa de que el número de italianos salvados fuera tan reducido ⁽⁷⁾.*

Consecuencias y Juicio de Nuremberg

En primer lugar, cabe destacar que el *U Boat 156* acabó siendo hundido el 3 de marzo de 1943 a las 13:15 por un *PBY-5 Catalina* del escuadrón *VP-53/P1*, pilotado por el Teniente J.E. Dryden, en 12° 38' N/54° 49' W, en las proximidades de Trinidad. Sólo hubo cinco supervivientes de la tripulación. Entre los fallecidos estaba Hartenstein ⁽¹⁵⁾.

En los últimos días de la II Guerra Mundial, Hitler dejó en su testamento como heredero del Tercer Reich a Karl Dönitz, para sorpresa del Alto Mando alemán, cargo que asumió el 30 de abril de 1945 después del suicidio de Hitler. No llegó a recibir el título de Führer, pero sí el de Reichspräsident o Jefe de Estado. El 7 de mayo de 1945 Dönitz autorizó al general Jodl a firmar la capitulación alemana. Al día siguiente finalizaba la guerra en Europa tras la rendición ante franceses, estadounidenses y británicos en Reims, y ante los soviéticos en Berlín; Dönitz se retiró a Plön, cerca de la frontera con Dinamarca, y siguió celebrando reuniones con su gabinete ⁽¹⁶⁾.

Los Aliados nunca reconocieron a Dönitz ni a su gobierno, si bien dejaron que continuase al mando de las unidades que ya rendidas aún se movían por Europa; Dönitz, sabedor de la derrota, trataba de que la mayor parte de sus soldados cayeran en manos de los aliados "no bolcheviques". El 22 de mayo, su ayudante Lüdde-Neurath le comunicó que la Comisión Aliada de Control exigía que, a la mañana siguiente, acompañado por Friedeburg y Jodl, se trasladase a bordo del buque *Patria*, donde estaba alojada dicha Comisión. Una vez allí, subieron a bordo del buque sin honores de ningún tipo, pero con algunos fotografías. En una mesa en la que estaban sentados Dönitz, Jodl y Friedeburg, se acomodaron los jefes de la Comisión Aliada de Control: General de División Rooks (US Army), General Truskov (Soviet Army) y General Foord (British Army). El General Rooks leyó un comunicado por el que se



disponía que, por orden de Eisenhower, él y el Alto Mando de la Wehrmacht quedaban detenidos. Dönitz y sus acompañantes pasaban a ser prisioneros de guerra (Figura 4) ^(7,16).



Figura 4. Karl Dönitz (primer plano), General Jodl (de uniforme), Albert Speer (de civil)

En el Juicio de Nüremberg se plantearon dos cargos generales: a) Primer cargo o “plan común o conspiración para cometer crímenes contra la paz”; y b) Segundo cargo o “planificar, preparar, iniciar y hacer una guerra como crímenes contra la paz”. Karl Dönitz resultó absuelto del primer cargo y condenado por el segundo. El Tribunal de Nuremberg absolvió al Almirante respecto del primer cargo tras determinar que no había sido informado de la conspiración y no conocía los planes de hacer una guerra de agresión. El Tribunal también determinó que no era culpable respecto de la preparación o la iniciación de una guerra de agresión con arreglo al segundo cargo en razón del puesto que ocupaba y las funciones que desempeñaba en esa época. Sin embargo, Dönitz fue declarado culpable con arreglo a parte del segundo cargo tras considerar sus puestos de alto nivel en las fuerzas armadas; su relación con Hitler, su conocimiento de las políticas agresivas, y su participación en la realización de guerras de agresión (Figura 5) ⁽¹⁷⁾.



Figura 5. Dönitz declarando en el juicio y con su esposa tras salir de prisión

En resumen, fue declarado culpable de algunos cargos y condenado a diez años que cumplió en la prisión de Spandau. Resultó ser una de las condenas más discutidas, dado que supuestamente Dönitz mantuvo una condición estrictamente militar, equivalente a la de los militares aliados. En este sentido, el abogado defensor de Dönitz presentó una declaración jurada del Almirante Chester Nimitz (US Navy), en la que reconocía que, en el conflicto con Japón, los Aliados usaron las mismas tácticas de no rescatar náufragos ⁽⁷⁾.

Dönitz falleció el 24 de diciembre de 1980. Tras ser puesto en libertad el 1 de octubre de 1956, se había retirado a la pequeña aldea de Aumühle, cerca de Hamburgo. Allí escribió dos libros sobre sus experiencias como marino y breve Jefe de Estado. A su entierro, realizado el 6 de enero de 1981, acudieron sus antiguos compañeros de armas. El gobierno alemán de la época prohibió a los Oficiales de la reconstituida *Bundesmarine* acudir de uniforme, por sus responsabilidades políticas durante el Tercer Reich ⁽¹⁸⁾.

Lo negativo, no positivo y mucho gesto humanitario

Sin duda, los muertos, la guerra. Según datos ingleses posteriores, iban a bordo del *Laconia* 436 tripulantes británicos, 268 soldados británicos con permiso, 80 mujeres y niños, 1.800 prisioneros de guerra italianos y 160 prisioneros polacos hechos por los rusos. La desgracia de lo ocurrido tenía una base, como señaló, exactamente, el Almirante Nimitz (US Navy): *por regla general, los submarinos de los Estados Unidos no salvaban a supervivientes enemigos cuando ello representaba un peligro innecesario para el submarino o cuando la*



presencia de los náufragos impidiera ejecutar otra misión. Está demostrado que, ante esta inhumana regla, Dönitz incumplió el “deber” al dirigir una inmediata operación de rescate que logró salvar 800 ingleses y 450 italianos. Tanto Dönitz como especialmente Hartenstein actuaron bajo la obligación del deber de socorro. El cuartel general de Hitler le comunicó a Dönitz (a través del Capitán de Navío Von Puttkamer) que “los submarinos no corrieran peligro”. Dönitz siguió adelante con la ayuda y ordenó a Hartenstein: *13 de septiembre, 00.27 horas, Hartenstein permanezca próximo lugar hundimiento, asegurar la maniobra de inmersión, los demás submarinos recoger tan sólo personal permita completa facilidad inmersión.* Y al día siguiente: *14 de septiembre, 07.40 horas, todos los submarinos, incluso el de Hartenstein, admitir a bordo exclusivamente personal que permita perfecta facilidad maniobra inmersión.*

Con respecto al “Procés-verbal”, de 6 de noviembre de 1936, que había dejado vigente el artículo 22 del Tratado de Londres de 1930 (ratificado por las principales potencias marítimas antes de la II Guerra Mundial), se mantenía que, con respecto a los buques mercantes, los submarinos debían someterse a las reglas de la ley internacional a la que estaban sujetos los buques de superficie. Se mantenía también la premisa de que un buque de guerra, fuera nave de superficie o submarino, no debía hundir una nave mercante o dejarla incapacitada de navegar. Sin embargo, el *Laconia* era un mercante artillado, por lo tanto, quedaba al margen de estas consideraciones. Eso justificaba, en guerra, el ataque inicial. La protección de mercantes con barcos de guerra y los propios mercantes artillados hacían que fueran objetivo del arma submarina alemana. Con un promedio de 100 *U Boats* en alta mar, ocho veces superior al empleado en operaciones en el Atlántico en el primer año de la guerra, Alemania estaba todavía en una excelente posición para llevar a cabo una intensa campaña submarina ⁽¹⁹⁾.

Tras el hundimiento del *Laconia* y lo que sucedió después, la “Orden *Laconia*” fue propagada como un decreto de asesinato. En el Tribunal de Núremberg, compuesto por americanos, ingleses, franceses y soviéticos no se incluyó nada de ello. El Arma Submarina alemana no resultó condenada en aquel juicio.

Del incidente del *Laconia* se puede deducir que el humanitarismo en la guerra submarina no era muy habitual. De hecho, la tripulación del bombardero americano *B-24* sería condecorada posteriormente cuando la realidad es que las únicas víctimas de sus ataques fueron los náufragos del *Laconia*. Se supo después, que el piloto del *B-24* ignoró las señales del *U Boat 156*, y se limitó a cumplir las órdenes recibidas considerando que el submarino enemigo era una amenaza potencial, y sin considerar el efecto del ataque sobre los náufragos rescatados. También el cocinero del *U Boat 506* recibió la “Cruz de Hierro”, pero en este caso



como reconocimiento a su labor en la emergencia (según testigos, *preparó sopa y café para todos sin distinción*).

El comportamiento de los Aliados en el episodio del *Laconia* contribuyó en gran manera a la progresiva deshumanización de la guerra en la mar. Y fue una situación bochornosa para Estados Unidos, ya que durante el juicio se reveló que también la *US Navy* había llevado a cabo la guerra submarina sin restricciones, como se ha señalado en palabras de Nimitz.

Finalmente, sobre Hartenstein, Ted Johnson, tripulante y superviviente del *Laconia*, decía en 2013, con 87 años:

"But if Hartenstein walked in now, I would shake his hand. He killed my mates – that was his job. But he is also the reason I am sitting here today.

"He was the reason I was able to meet my wife and have a lovely family." (Figura 6).

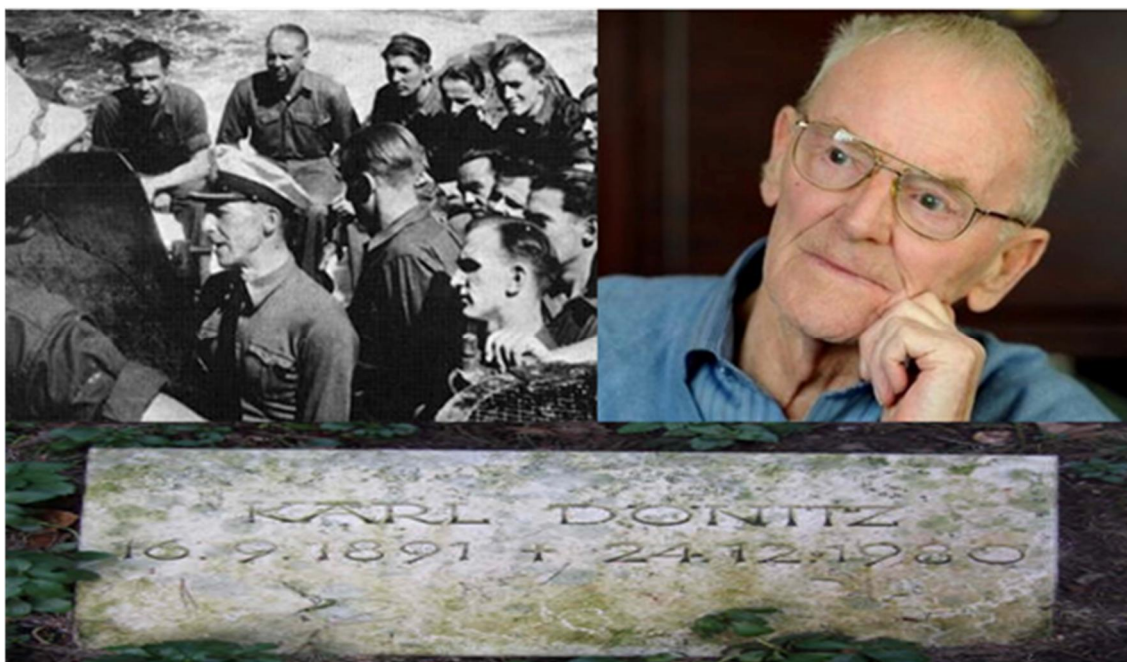


Figura 6. Hartenstein y tripulantes del U 156; Ted Johnson, superviviente; tumba de Dönitz

Nadie quedó limpio, todos "hicieron la guerra total", en la mar todos actuaron igual. La "Orden *Laconia*" (*Triton Null*) valió a todos. Por la controversia del caso, esta fue la citada orden literalmente (en español):

A b s c h r i f t.

Hauptquartier, den 7.10.43.



Ordnung No. 56

Der Oberste Befehlshaber

B.d.U

1) *Se da por terminado todo intento de salvar supervivientes de buques hundidos, así como rescatar hombres nadando y ponerlos en botes salvavidas, poner a flote botes salvavidas volcados, entregar comida o agua. Ese tipo de rescate contradice el principal objetivo de la guerra que es destruir los barcos enemigos y sus tripulaciones.*

2) *Las órdenes de rescatar a los comandantes e ingenieros jefe se mantienen en efecto.*

3) *Se deberá rescatar a supervivientes, únicamente si su interrogatorio es importante para el submarino.*

4) *Mantenerse firmes. No olvidar que el enemigo no se preocupa por las mujeres y los niños cuando bombardea las ciudades alemanas.*

DÖNITZ

GROßADMIRAL

Afortunadamente no se cumplió del todo. Sin embargo, no era cosa distinta a lo llevado a cabo por los demás. Así lo reconoció el Almirante Nimitz y Dönitz pagó con 10 años de prisión. La tripulación del *B-24* fue condecorada, perdedores y triunfadores. Guerra.

Para lectores interesados, merece la pena el documental *Nimitz & Doenitz*, del Robert H. Jackson Center ⁽²⁰⁾:

<https://www.roberthjackson.org/nuremberg-event/nimitz-doenitz/>



Mi convicción es que la abnegación y la fidelidad servirán también, y son indispensables, para el surgimiento, la unidad y la recuperación de nuestro pueblo. Karl Dönitz.

Referencias

1. Fauchille P. (1925), *Traité de Droit International Public*. Paris: Rousseau & C^{ie}; 1925.
2. Fernández Flores JL. *Del Derecho de la Guerra*. Madrid: Ediciones Ejército; 1982.
3. Azcárraga y Bustamante JL: *Derecho del mar*, Tomos I y II. Alcalá de Henares: Universidad de Alcalá de Henares; 1983.
4. *Guerra Marítima-Derecho Internacional*. Enciclopedia Jurídica, edición 2014. Disponible en: <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/guerra-maritima/guerra-maritima.htm>
5. Vansittart R, Dawes CG (Secretario de Estado y General firmantes). *Treaty for the Limitation and Reduction of naval Armaments (Part IV, Art.22, relating to submarine warfare)*. London, 22 April 1930.
6. *Procès-verbal relating to the Rules of Submarine Warfare set forth in Part IV of the Treaty of London of 22 April 1930*. London 6 November 1936. London: His Majesty Stationery Office; 1936.
7. Dönitz K. *Diez años y veinte días*. Madrid: La Esfera; 2014.



8. Bekker C. Lucha y muerte de la marina de guerra alemana. Barcelona: Editorial Luis Caralt; 1959.
9. El incidente del Laconia, 1942. La Gazeta Federal. Disponible en:
<http://www.lagazeta.com.ar/laconia.htm>
10. Barcala JG. El enrevesado y trágico incidente del Laconia. Disponible en:
<https://www.cienciahistorica.com/2016/12/20/enrevesado-tragico-incidente-del-laconia/>
11. García C. De hundimientos y naufragos. Cabildo, agosto, 2012.
12. García-Corrochano L. Aspectos del Derecho Internacional de la guerra naval. Agenda Internacional 1998;4:99-111.
13. Machado M. la orden Laconia (incidente del Laconia). Disponible en:
<http://1y2gm.foroactivo.com/t3042-la-orden-laconia-incidente-del-laconia>
14. Röhl HJ. Korvettenkapitän Werner Hartenstein: Mit U 156 auf Feindfahrt und der Fall "Laconia". Osnabrück: Flechsig Verlag; 2009.
15. Blair C. Hitler's U-Boat War: The Hunted 1942-45. London: Cassell & Co; 2000.
16. Dönitz K. Mi azarosa vida. Madrid: Libropolis; 2007.
17. Naciones Unidas. Comisión Preparatoria de la Corte Penal Internacional. PCNICC/2002/WGCA/L.1. Nueva York; 2002.
18. Sierra J. Oficiales alemanes, en el entierro de Doenitz, sucesor de Hitler. *El País*, 07 de enero de 1981.
19. Coates N. Historia de la guerra submarina hasta 1945. Boletín de Información Número 36-IX. Madrid: Centro Superior de Estudios de la Defensa (CESEDEN); 1969.
20. *Nimitz & Doenitz*. Robert H. Jackson Center. Disponible en:
<https://www.roberthjackson.org/nuremberg-event/nimitz-doenitz/>

Otros documentales (Karl Hoeffkes)

<https://www.youtube.com/watch?v=MfrFmEX6n4g>

<https://www.youtube.com/watch?v=qWUN0pimEgE>