

M/S *WILHELM GUSTLOFF*: DE JOIA DO IMPÉRIO ALEMÃO ÀS PROFUNDEZAS DO BÁLTICO

Revivendo a história da maior tragédia marítima de todos os tempos

CAIO CAMPOS PEREIRA
Aspirante

SUMÁRIO

Introdução

Fuga pelo Báltico: Operação Hannibal – misto de medo e pavor

O afã do embarque e a demasia dos refugiados

Sob as ordens e derrota a navegar

A inexatidão dos atos e sua dissolução

O embate: a atroz mensagem soviética

A luta por mais um dia

Salvamento e resgate dos sobreviventes

Desfecho

INTRODUÇÃO

Construído nos estaleiros Blohm & Voss, em Hamburgo, o M/S *Wilhelm Gustloff* teve sua construção iniciada em 1º de maio de 1936, sendo lançado ao mar em 5 de maio de 1937. Com deslocamento aproximado de 25.845 toneladas e capacidade de transportar cerca de 1.460 passageiros e 420 tripulantes, foi entregue, em 15 de março de 1938, à Kraft durch

Freud (KdF, traduzida como “Força pela alegria”), organização da política da Alemanha Nazi autorizada por Adolf Hitler em 1933. Essa organização tinha como objetivo auxiliar e organizar as atividades de lazer da população alemã, especificamente da massa trabalhadora. Um de seus projetos importantes era o KdF-Wagen, que mais tarde ficou conhecido como Volkswagen (“Volksvagem”), Fusca, carro de baixo custo.

* Artigo publicado originalmente na *Revista de Villegagnon*, nº 9, 2014.



Lançamento do navio

O M/S *Wilhelm Gustloff* pôde realizar inúmeras viagens como navio de cruzeiro alemão, chamando atenção pelo seu tamanho, luxo e capacidade de realizar viagens em classe única para todos.

Teve suas atividades interrompidas no início da Segunda Guerra Mundial, quando passou a exercer a função de navio-hospital, colaborando neste período na evacuação de feridos em diferentes partes do continente europeu. Em novembro de 1940, foi transferido para Gotenhafen, atual Gdynia, uma cidade portuária da Polônia, para ser utilizado como navio-alojamento.

FUGA PELO BÁLTICO: OPERAÇÃO HANNIBAL – MISTO DE MEDO E PAVOR

Os embates que vinham sendo travados no período final da Segunda Guerra Mundial, tendo a Alemanha observado que

sua derrota se aproximava a cada instante, fizeram com que um clima de pavor e temor rondasse sua população. A evacuação de mais de 2 milhões de alemães para países ocidentais e neutros tornara-se imprescindível. A revelação de imagens da cidade de Nemmersdorf (Prússia Oriental) mostra que os soviéticos realizaram uma real chacina, abandonando restos mortais de mulheres violadas, crucificadas com pregos, corpos de crianças presos aos postes, famílias inteiras dizimadas de maneira brutal – nem mesmo os idosos foram poupados das calamidades, uma completa barbárie. Certamente os russos tinham bem vivos os atos dos nazistas sobre sua população e estavam cobrando sua dívida. Apenas com a retomada da cidade pelos alemães foi possível tomar conhecimento de tais massacres.

O avanço intermitente do Exército vermelho, junto com o sentimento que eles causavam na população, devido a suas

séries de massacres, estupros e pilhagens, fez com que, em 12 de janeiro de 1945, Adolf Hitler e Karl Dönitz (comandante da Kriegsmarine) organizassem um plano de evacuação por mar, conhecido como Operação Hannibal, o qual levaria milhares de refugiados para longe das áreas de conflito.

Sendo o M/S *Wilhelm Gustloff* convocado para tal operação, recebeu como missão partir de Gotenhafen para oeste, cruzando o gélido Mar Báltico, extremamente agitado e tempestuoso.

O AFÃ DO EMBARQUE E A DEMASIA DOS REFUGIADOS

No porto se acumulavam mais de 60 mil pessoas que pretendiam fugir daquelas terras, mas apenas pouco mais de 10 mil refugiados puderam embarcar, o que já era um número demasiadamente grande, tendo em vista suas acomodações, já que o navio possuía capacidade para apenas 1.880 passageiros e tripulantes. Todas as partes do navio foram ocupadas, desde corredores, salões, escadas, piscina drenada, paióis, dispensas. Havia a bordo refugiados de todos os tipos: soldados feridos, marinheiros, mulheres de praças e oficiais alemães

mortos em combate e inúmeros outros (em sua maioria mulheres e crianças). Chama-se atenção principalmente para o número de jovens e crianças, que chegavam a 4 mil dentre os aglomerados que embarcaram.

Sem navegar por cerca de quatro anos devido à sua utilização como navio-alojamento, o ex-cruzeiro de luxo encontrava-se com sua praça de máquinas a ferver rumo ao Mar Báltico, lotado de pessoas em seus compartimentos. A temperatura nos conveses externos chegava a atingir -18°C , o que fazia com que surgissem placas de gelo em seu piso e equipamentos congelassem, tornando, desta forma, inviável que passageiros que quisessem sair do interior do navio, a fim de fugir das aglomerações, pudessem fazê-lo, deixando a viagem bastante desconfortável. Os únicos que saíam eram integrantes da tripulação, para ajudar a quebrar o gelo que se formava.

SOB AS ORDENS E DERROTA A NAVEGAR

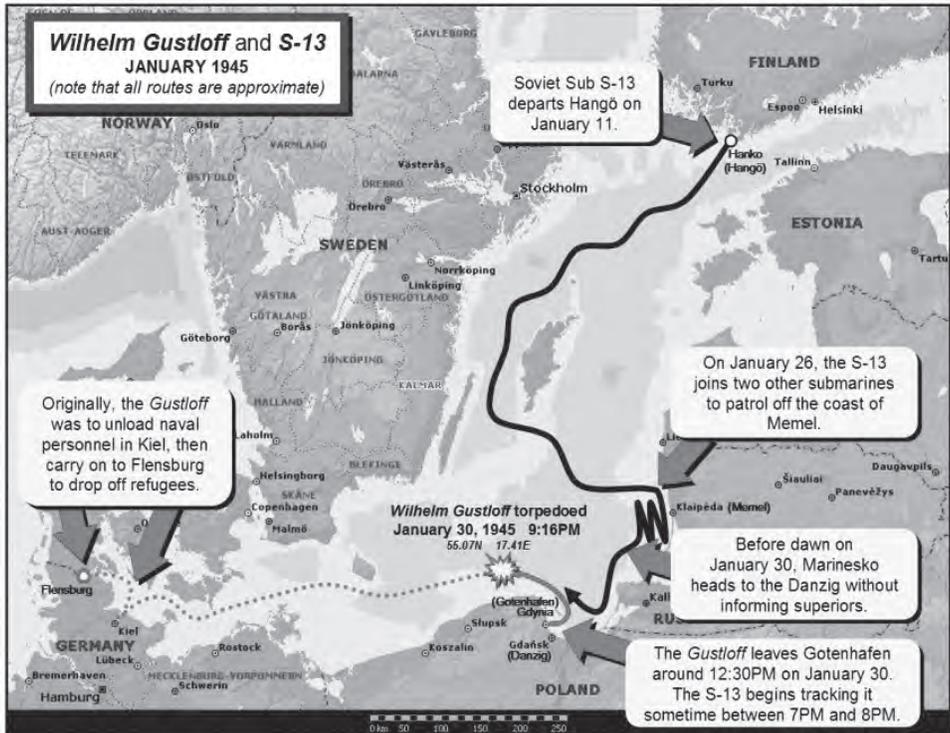
No passadiço, apresentavam-se o Capitão Friedrich Petersen, comandante do navio; o Capitão de Corveta Wilhelm Zahm, que tomou o navio como seu capitânia; e mais dois jovens oficiais da Marinha Mercante, o Capitão Köhler e o Capitão Weller. Apesar de os quatro oficiais terem bastante experiência em navegação, ocorriam muitos embates



Selo comemorativo mostrando o valor da embarcação ao povo da Alemanha



Embarcação deixando o porto



Cinematíca das embarcações e cronograma dos eventos

e discussões sobre onde navegar e qual seria a derrota mais segura para evitar a detecção.

Depois de muito discutir, optaram por navegar à noite na Linha nº 58, um canal minado, mas teoricamente “seguro” de ameaças inimigas.

Também navegando no Atlântico Norte encontrava-se o submarino soviético S-13, comandado pelo Capitão Alexandr Marinesko, que aguardava corte marcial por ter desacatado autoridade em terra e que decidiu acrescentar a Linha nº 58 a uma de suas áreas de patrulha, de maneira que pudesse passar mais tempo no mar, longe de seu julgamento.

A INEXATIDÃO DOS ATOS E SUA DISSOLUÇÃO

Navegando em completa escuridão e com suas luzes de navegação apagadas

para evitar sua detecção, o M/S *Wilhelm Gustloff* recebe uma mensagem por rádio comunicando a existência de vários navios caça-minas que vinham em sentido contrário. Com medo do que poderia ocorrer, visando evitar o abalroamento, após discussão no passageiro decide-se acender as luzes de navegação, para que melhor pudessem ser observadas as intenções de manobra e a direção em que navegavam.

O que parecia por um instante ser uma decisão que manteria a segurança e integridade do navio demonstraria, mais tarde, completamente o contrário.

Após a passagem dos caça-minas, o *Wilhelm Gustloff* continuou navegando com suas luzes acesas, fazendo com que fosse divisado por um submarino dos aliados, o russo S-13.

O imediato russo rapidamente notifica a seu comandante que um dos tripulantes do

submarino que estava de vigia avistou um grande navio de passageiros apresentando luzes acesas, porém seu discernimento era difícil, devido à neblina local, que possibilitava apenas a visualização de sua silhueta.

Ao contrário do frio que fazia no lado de fora, o interior do M/S *Wilhelm Gustloff* era totalmente diferente, devido ao número de pessoas confinadas nos conveses internos, que tornava o ambiente quente e úmido. Isso fez com que muitos ignorassem ordens e removessem seus coletes salva-vidas anteriormente distribuídos, a fim de diminuir o desconforto que se somava aos choros de algumas mulheres, enfermos e crianças. Poucos eram os que conseguiam pegar no sono.

No fonoclama do navio, foram ouvidas, por um momento, as palavras de Hitler a respeito do aniversário de chegada dos nazistas ao poder. Tal notícia confortava e entretinha. Ao término da apresentação do discurso de seu *Führer*, novamente é retomado o clima de tensão entre os passageiros.

O EMBATE: A ATROZ MENSAGEM SOVIÉTICA

Próximo e não detectado, o Comandante Marinesko dá as ordens para interceptar e afundar o navio avistado. E, assim, sua tripulação de 43 homens apronta-se em fixar o alvo.

Ao preparar os torpedos, a tripulação do S-13 ironicamente “batiza” cada um, escrevendo neles, dramatizando mais a situação e dando ênfase maior à revanche soviética. No torpedo 1, pinta-se “Pela Pátria”; no torpedo 2, “Por Stalin”; no torpedo 3, “Pelo povo soviético”; e no torpedo 4, “Por Leningrado”.

No ex-cruzeiro, agora adaptado, ninguém pudera imaginar a calamidade que estava por se seguir. Enquanto isso, os refugiados continuavam apinhados nos



Comandante Marinesko

compartimentos internos devido ao frio do lado de fora.

Do S-13 é disseminada a ordem de disparo.

O primeiro torpedo (“Pela Pátria”) atinge a proa do navio, a bombordo, explodindo e fazendo com que fosse ordenado o fechamento das portas estanques de vante, a fim de selar a entrada da água em outros compartimentos. Porém, lá se encontravam os camarotes dos tripulantes que estavam fora da escala de serviço. Muitos deles eram os homens adestrados para operarem as baleeiras (botes salva-vidas). Com as portas fechadas e vendo seus compartimentos alagarem, estariam condenados a morrer afogados, caso não tivessem sido mortos pela primeira explosão.

O segundo torpedo (“Por Stalin”) erra o alvo e se perde na imensidão do mar sem causar nenhuma explosão.

O terceiro torpedo (“Pelo povo soviético”) impacta e explode próximo à piscina drenada e aos camarotes adjacentes, que

havam sido utilizados como acomodações improvisadas, nos quais se encontravam muitas moças do Corpo Auxiliar Feminino Naval. Lascas de azulejos, metal retorcido e pedaços das anteparas são suspensos no ar, decapitando e mutilando os membros das jovens moças em uma horrenda cena, que se agravava com a entrada da água nos compartimentos da piscina. Das 373 moças, relata-se que apenas não mais do que três delas saíram vivas de lá.

O quarto e último torpedo (“Por Leníngrado”) acerta diretamente a praça de máquinas, apagando todas as luzes e cessando as comunicações do navio.

O medo e o desespero tomam conta. Com as luzes apagadas e o navio adernando para bombordo, ouvem-se apenas os gritos de seus tripulantes e o barulho da água que adentrava conveses abaixo.

A LUTA POR MAIS UM DIA

Alguns instantes depois, as luzes de emergência localizadas próximas ao piso se acendem. Pessoas frenéticas com a situação se empurram nos corredores e escadas já apinhados de refugiados, buscando de alguma maneira chegar aos conveses superiores. Os avisos para se manter a ordem foram completamente ignorados. Sirenes dispararam seus alarmes, apenas com a finalidade de informar que este era

o fim para o então ex-cruzeiro de luxo M/S *Wilhelm Gustloff*.

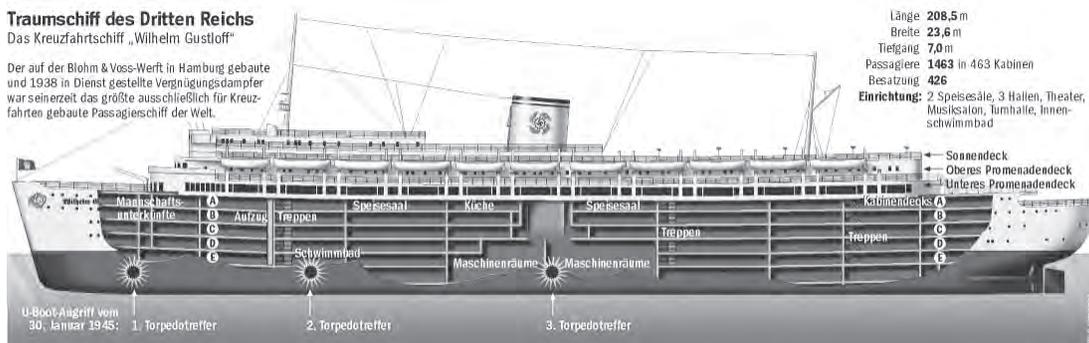
Um telegrafista, conhecido como Rudi Lange, consegue transmitir um sinal de socorro por intermédio de um transmissor de emergência de curto alcance. Apenas o escolta *Löwe*, que navegava nas proximidades, é capaz de recebê-lo e retransmiti-lo. Sem hesitar, o escolta dirige sua proa em direção ao navio de refugiados.

A histeria agora toma conta de todos os presentes a bordo. Os que por algum motivo caíssem no chão seriam pisoteados. A preferência de salvar mulheres e crianças primeiro fora totalmente ignorada, e muitos se espremem na multidão, fadando outros à morte por asfixia em meio à confusão. Sons de tiro ecoam no interior do navio, alguns disparados para tentar controlar a multidão, outros disparados por pais de família que, ao ver que não haveria escapatória, decidem retirar sua própria vida e a de seus familiares, com o intuito de evitarem um fim mais trágico.

Na parte externa, o gelo e a falta de tripulantes preparados para operarem as baleeiras, muitos dos quais ficaram presos na proa, agravavam demasiadamente a situação. Pessoas patinavam e deslizavam sem equilíbrio pelo gelo no convés. Muitos equipamentos encontravam-se congelados, fazendo com que pessoas, mesmo despreparadas, tentassem quebrar o gelo

Traumschiff des Dritten Reichs Das Kreuzfahrtschiff „Wilhelm Gustloff“

Der auf der Blohm & Voß-Werft in Hamburg gebaute und 1938 in Dienst gestellte Vergnügungsdampfer war seinerzeit das größte ausschließlich für Kreuzfahrten gebaute Passagierschiff der Welt.



Pontos atingidos pelos torpedos lançados pelo submarino russo S-13

com suas próprias mãos e descessem as baleeiras. Apenas uma, que continha um pequeno grupo de marinheiros, foi baixada corretamente; as demais foram lançadas na água de qualquer maneira, emborcando ou esmagando aqueles que se encontravam nela ou boiando. Partes do navio também se desprendiam e caíam em cima das baleeiras, fatalizando mais vítimas e inutilizando algumas poucas embarcações de resgate.

Através das vigias no costado do navio, foi possível aos presentes observarem os tripulantes que ficaram presos e o seu desespero quanto ao destino que os aguardava.

Corpos, já sem vida, flutuavam por diversos compartimentos e nos arredores da embarcação. Muitos, na gélida água, ainda buscavam lutar por suas vidas, agarrando-se às baleeiras, apenas para serem agredidos ou repelidos por seus ocupantes, que temiam que elas pudessem se danificar ou virar. Para os que não puderam embarcar, de nada serviram seus coletes salva-vidas. Corpos completamente inertes boiavam por todos os lados. Mulheres e crianças flutuavam nos aglomerados, mortos por hipotermia.

Milhares de crianças não puderam abraçar suas mães naquela noite, não tiveram a liberdade de se aconchegarem em suas camas, trocaram histórias antes de dormir. Pais não conseguiram beijar seus filhos pela última vez, acariciar suas esposas e proteger suas famílias como queriam. Aquela noite de janeiro de 1945 foi uma noite trágica, triste e fria no gélido Mar Báltico. Aos que acreditavam que acabariam os conflitos e chacinas ao terminar a guerra, os fatos por si só provavam completamente o contrário.

Minutos antes da total imersão do ex-navio de luxo do Império alemão, as luzes se acendem em um grande incêndio em alto-mar, carregando toda a gigantesca estrutura do *Gustloff* para as profundezas, colocando ponto final em seus serviços em um cenário de dor e sofrimento. O navio

naufra totalmente em menos de 70 minutos, após ser atingido pelo primeiro torpedo.

SALVAMENTO E RESGATE DOS SOBREVIVENTES

O primeiro navio a responder ao sinal de socorro e chegar ao local foi o *Löwe*, com seus tripulantes a contemplar uma cena aterrorizante da qual jamais se esqueceriam. Um mar de corpos se misturava às partes soltas e quebradas do navio. Os tripulantes do *Löwe* recolheram todos os sobreviventes possíveis das baleeiras. Apenas 470 sobreviventes foram resgatados por eles. A ação de recolhimento era dificultada pelas ondas que chegavam a metros de altura e pela difícil visibilidade local. Outros navios chegaram mais tarde para ajudar no recolhimento e na busca por sobreviventes, sendo uma corrida marcada contra o tempo, devido aos riscos de baixas por hipotermia.

Relata-se que a última sobrevivente foi encontrada por um barco pesqueiro sete horas depois de o navio afundar, em uma baleeira que flutuava naquele mar de corpos e destroços. O Suboficial Werner Fick, ao saltar do pesqueiro para inspecionar o bote, descobriu um bebê enrolado em um cobertor de lã ainda com vida entre os cadáveres congelados à sua volta. Um completo milagre.

Ao fim, contabilizam-se em torno de 1.230 sobreviventes e mais de 9 mil refugiados mortos, em sua maioria mulheres e crianças, número seis vezes maior do que no acidente do RMS *Titanic*, no qual morreram 1.570 pessoas. O naufrágio do *Wilhelm Gustloff* torna-se, assim, o maior desastre marítimo da história.

DESFECHO

Quanto ao comandante do submarino S-13, Alexandr Marinesko, há diferentes opiniões sobre o afundamento. Acusaram-

no até de ter cometido crime de guerra, enquanto outros o elogiaram, sustentando a tese de que o navio não estava bem identificado e carregava consigo um número considerável de militares (em torno de mil). Em 10 de fevereiro, mês seguinte, o S-13 afundaria outro navio alemão, o *Steuben*, que tinha 4.267 tripulantes e passageiros, em sua maioria militares.

Devido aos seus feitos, o Comandante Marinesko tornou-se um dos mais bem-sucedidos comandantes de submarino da União Soviética, recebendo a condecoração com a ordem da bandeira vermelha. Foi afastado em setembro de 1945, devido a problemas disciplinares e alcoolismo.

Em 1990, recebeu o título de herói da União Soviética, concedido pelo próprio Presidente Mikhail Gorbachev, com seu saldo de 52 mil toneladas de navios inimigos levadas ao fundo do mar, fazendo dele o maior ás dos submarinos soviéticos. O museu do submarino, em São Petersburgo, foi nomeado em sua homenagem, junto a monumentos erguidos em Kaliningrado, Krostad e Odessa.

Quanto ao M/S *Wilhelm Gustloff*, a ex-joia de luxo do Império, que vitimou consigo milhares de refugiados, permanece até hoje no fundo no mar do Norte europeu.

Apesar da tragédia do *Wilhelm Gustloff*, a operação de remoção de refugiados, a Operação Hannibal, foi considerada um sucesso, pois se conseguiu transladar cerca de 2 milhões de cidadãos alemães para longe da ofensiva soviética.



Monumento ao Comandante Marinesko erguido em Kaliningrado

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMOS>; Marinha mercante; Marinha da Alemanha; Marinha da Rússia; Torpedeamento;

BIBLIOGRAFIA

- ALEXANDR Marinesko. Sala de Guerra. Disponível em <<http://www.saladeguerra.com.br/2007/06/alexandr-marinesko.html>>. Acessado em: 10 de junho de 2014.
- AZEVEDO, Erik. Wilhelm Gustloff maior desastre marítimo da história. Blog Mercante, 13 abr. 2012. Disponível em: <<http://www.blogmercante.com/2012/04/wilhelm-gustloff-maior-desastre-maritimo-da-historia/>>. Acessado em: 05 de junho de 2014.
- DAEHNHARDT, Rainer; SCHÖN, Heinz. *Do Céu ao Inferno: do Funchal ao Báltico, o maior desastre naval da História*. 1ª ed. Parede: Quipu, 2000.
- KOBURGER, Charles W. *Steel Ships, Iron Crosses, and Refugees*. New York: Praeger Publishers, 1989, p. 7.
- O NAUFRÁGIO do Wilhelm Gustloff. Jornal *O Rebate*. Disponível em <<http://www.jornalrebate.com.br/site/internacional/5316>>. Acesso em: 06 de julho de 2014.
- PIPES, Jason. A Memorial to the Wilhelm Gustloff. Disponível em <<http://www.feldgrau.com/wilhelmgustloff.html>>. Acesso em: 10 de junho de 2014.
- PRINCE, Cathryn: *Death in the Baltic: The World War II Sinking of the Wilhelm Gustloff*. New York: Palgrave Macmillan, 2013.
- SCHILLING, Voltaire. 1945, o maior naufrágio do mundo. Disponível em <<http://hid0141.blogspot.com.br/2011/11/1945-o-maior-naufragio-do-mundo.html>>. Acesso em: 13 de julho de 2014.
- WESTON, Roger. *Fatal Return* (Kindle ebook).
- WILHELM Gustloff. Disponível em <<http://www.wilhelmgustloff.com/index.htm>>. Acesso em: 15 de junho de 2014.
- WILHELM Gustloff: The art of Wilhelm Gustloff. *Marine Quest* Disponível em <http://www.maritimequest.com/liners/wilhelm_gustloff_art_of.htm>. Acesso em: 05 de agosto de 2014.
- WILHELM Gustloff Underwater Shipwreck Images. Disponível em: <http://www.deepimage.co.uk/wrecks/wilhelm-gustloff/wilhelm-gustloff_wreckimages.htm>. Acesso em: 02 de agosto de 2014.
- 1945: o maior e mais trágico naufrágio de todos os tempos. *Militância Viva*, 11 nov. 2011. Disponível em: <<http://militanciaviva.blogspot.com.br/2011/11/1945-o-maior-e-mais-tragico-naufragio.html>>. Acesso em: 03 de agosto de 2014.