

Casus Belli VI (2025), 39-58

Recibido: 13/03/2025 - Aceptado: 20/05/2025

U-977

LA RENDICIÓN EN MAR DEL PLATA DE UN SUBMARINO DEL TERCER REICH

Pablo Del Ben

Universidad Nacional Tres de Febrero (UNTREF)

RESUMEN: El 8 de mayo de 1945, cuando Alemania emitió la orden de rendición y cese de las hostilidades en todos los frentes, poniendo así fin a la Segunda Guerra Mundial, más de cien submarinos del Tercer Reich permanecían activos en operaciones individuales en todo el Atlántico. El presente trabajo centra su análisis sobre el proceso de toma de decisión que llevó a la tripulación del U-977, uno de los lobos grises activo en patrulla de guerra submarina, a entregarse a las autoridades navales argentinas en la base de Mar del Plata el 17 de agosto de 1945.

PALABRAS CLAVES: Segunda Guerra Mundial – submarino – decisión – rendición – Mar del Plata

ABSTRACT: On May 8, 1945, when Germany issued the order to surrender and cease hostilities on all fronts, thus ending World War II, more than one hundred submarines

of the Third Reich remained active in individual operations throughout the Atlantic. This paper focuses its analysis on the decision-making process that led the crew of the U-977, one of the gray wolves active in submarine warfare patrol, to surrender to the Argentine naval authorities at the Mar del Plata base on August 17, 1945.

KEYWORDS: World War II – submarine – decision – surrender – Mar del Plata

Introducción

La victoria final en la Segunda Guerra Mundial dependió, en gran medida, de la derrota de los submarinos durante la batalla del Atlántico. Los avances materiales de los Aliados y las innovaciones tácticas alteraron la trayectoria de los acontecimientos a partir de 1943. Entre julio de 1943 y mayo de 1944, Alemania perdió 167 submarinos a un ritmo superior al que podía reemplazarlos. Las enormes cantidades de nuevos buques mercantes aliados comenzaron a superar el tonelaje hundido por las incursiones de las manadas de lobos grises; sin embargo, estas últimas continuaron luchando. El 8 de mayo de 1945, cuando Alemania emitió la orden de rendición y cese de las hostilidades en todos los frentes, poniendo así fin a la conflagración, más de cien submarinos permanecían activos en operaciones individuales en todo el Atlántico. Este informe constituye una reconstrucción de la rendición del U-977, una de las naves activas de la temida flota de submarinos del Tercer Reich, que fue entregada por su tripulación a las autoridades navales argentinas en la base Mar del Plata, el 17 de agosto de 1945.

La producción escrita que da cuenta de las condiciones y las causas del arribo del U-977, como así también del U-530 a la Argentina una vez finalizada la guerra, puede sintetizarse en dos grandes líneas interpretativas. Una de ellas, periodística (Camarasa, 2006) (Salinas y De Nápoli, 2002), sostiene que el arribo a la Argentina de los submarinos está vinculado con un plan de fuga de jerarcas del régimen nazi y el transporte de elementos valiosos, desde oro hasta obras de arte. Esta corriente carece de rigor académico debido a la ausencia de fuentes históricas primarias que puedan corroborarla. Argumentos similares ya fueron instalados en 1944 mediante una operación de guerra psicológica británica. Una radio secreta, ubicada cerca de Londres, emitió informes sobre la fuga de altos funcionarios nacionalsocialistas con la finalidad de socavar la moral de los militares y civiles alemanes persuadiéndolos de que sus líderes estaban desertando del Reich que se derrumbaba. Las noticias apócrifas fueron

reproducidas por la prensa internacional tejiendo un manto de legitimidad. Además, los británicos no alertaron a sus aliados estadounidenses, quienes experimentaron cierta frustración ante la imposibilidad de capturar a las figuras nazis de las cuales circulaba información.

La segunda línea explicativa está desarrollada por los académicos especializados en las relaciones germano argentinas, Ronald Newton (Newton, 1992) y Holger Meding (Meding, 2000). Estos autores sostienen que la entrega a las autoridades argentinas estuvo motorizada por el deseo de recibir un trato decente o, en el mejor de los escenarios, de permanecer en Argentina para iniciar una nueva vida, luego de la derrota del Tercer Reich. Este argumento es congruente con las conclusiones a las que arribaron en la Armada Argentina, y los investigadores estadounidenses e ingleses a los que fueron expuestas las tripulaciones germanas. Los Aliados quedaron convencidos del relato de los submarinistas alemanes, ninguna nave rendida en Mar del Plata había trasladado más personas que la dotación regular naval, ni tampoco había desembarcado pasajeros o elementos en las costas argentinas antes de rendirse.

Inserto en esta corriente argumentativa, a partir de una serie de documentos del archivo histórico de la cancillería de la República Argentina, del ministerio de marina, artículos periodísticos de época y diversas memorias de guerra, incluido el relato del joven comandante, oberleutnant Heinz Schäffer; el presente trabajo propone indagar sobre las condiciones y el proceso de toma de decisión que llevó a la dotación del U-977 hacia aguas argentinas, configurando el último episodio de rendición de la Kriegsmarine. El propósito perseguido consiste en exponer una valiosa perspectiva histórica, en el plano táctico, sobre la comprensión de factores que influyen en los procesos de toma de decisiones críticas en situaciones de crisis.

1. Huir para sobrevivir

El 2 de marzo de 1943 se botó el submarino U-977 y entró en servicio el 6 de mayo del mismo año. El buque pertenecía a la clase VIIC, con eslora de 67,1 metros, manga de 6,2 metros, calado de 4,8 metros y un desplazamiento de 871 toneladas. El armamento comprendía cinco tubos lanzatorpedos de 21 pulgadas, cuatro en proa y uno en popa, un cañón de 88 mm, otro antiaéreo de 37 mm y cuatro ametralladoras duales de 20 mm. La capacidad de tripulación del buque era de 44 personas. Impulsado por dos motores diésel (1400 CV) y dos motores eléctricos (500 kW), podía alcanzar

una velocidad de 18 nudos en la superficie y 8 nudos sumergido.¹

En marzo de 1945, el lobo gris fue designado para ir al frente, mientras aún se encontraba en los astilleros Blohm & Voss en Hamburgo para mantenimiento y mejoras. A principios de abril, el U-977 estaba preparado, y su comandante había recibido la orden de dirigirse a la base naval alemana ubicada en la ciudad de Kiel para los preparativos finales (Schäffer, 2017: 237).² El sumergible estaba listo para partir hacia Noruega, donde realizaría dos días de ejercicios con el snorkel recién instalado antes de ir al frente. El snorkel era un dispositivo operativo desde 1944, que permitía a los submarinos obtener aire y así permanecer sumergidos en lugar de salir periódicamente a la superficie a recargar sus baterías.

Para ese momento, la guerra había llevado a una situación crítica a la fuerza submarina del Tercer Reich. Desde marzo de 1944, el alto mando de la Kriegsmarine había ordenado, demasiado tarde, que todos los sumergibles evacuaran los puertos franceses de Brest, Lorient y Saint Nazaire. Estos puertos, bajo la ocupación alemana, habían jugado un papel estratégico crucial en las operaciones navales en el Atlántico. Ahora, los británicos habían cerrado las rutas de escape. Poderosas fuerzas de destructores se movilizaban, rodeando y asediando los tres puertos. Noche tras noche, los aviones aliados lanzaban minas en aguas navegables, imposibilitando todo tráfico de superficie y convirtiendo el cruce de submarinos en una misión fatal (Werner, 2021: posición 73%). A pesar de la desequilibrante situación militar, Berlín sostenía que pronto entrarían en acción nuevas armas, y entonces la victoria final pertenecería al Reich. Las últimas operaciones de los lobos grises consistieron en dominar las unidades navales aliadas en sus propias aguas y evitar que llegaran a territorios todavía controlados por Alemania. Estas órdenes estaban resultando en la muerte de miles de hombres y fueron interpretadas por los submarinistas como un intento frenético de retrasar la inevitable derrota. Sin embargo, el deseo de revertir la situación seguía vivo y continuaron haciendo la guerra (Werner, 2021: posición 86%).

Los comandantes de los lobos grises seguían las instrucciones, en las que Dönitz insistió repetidamente: debían actuar de manera diferente a la que el enemigo

1 Ficha técnica expuesta en el Museo del Comando de la Fuerza de Submarinos, Armada Argentina.

2 El secreto del U-977, 66 días bajo el agua: el viaje submarino secreto a Argentina. Schäffer, Heinz, Ediciones Sieghels, Buenos Aires, 2017. El título original de su primera edición en la Argentina: “Geheimnis um U-977”; Buenos Aires, Prometheus, 1950. Schäffer publicó sus memorias como réplica al periodista argentino del diario Crítica, Ladislao Szabo, quien sostenía que el U-977 habría llevado a Hitler a Sudamérica. El libro de Schäffer fue redactado por Carlos von Merck, columnista del diario Freie Presse (Meding, 2000: 173).

pudiera esperar. Así, debían operar desde aguas poco profundas cercanas a la tierra, y después del ataque, esconderse lo más cerca posible de la costa. En un primer momento, esta táctica hizo que fuera difícil para las unidades de vigilancia aliadas localizar a los submarinos alemanes utilizando métodos acústicos. Sin embargo, desde el mes de marzo, los Aliados habían instalado una barrera de minas. Esto aumentó significativamente la pérdida de lobos grises, de seis naves en enero a veintinueve en abril. Cabe señalar, que al momento de impartir la orden de operaciones del U-977, Dönitz desconocía las razones detrás del repentino aumento de hundimientos a lo largo de las costas inglesas (Dönitz, 2006: 673-676).

Luego de sus ejercicios en el mar de Noruega, el U-977 zarpó del puerto de Kristiansand el 2 de mayo de 1945, con la misión de operar en aguas británicas frente a la costa de Southampton. En su riesgosa patrulla de guerra submarina, el buque recibió un mensaje radiotelegráfico destinado a los oficiales. El segundo oficial de guardia lo envió al comandante: debía rendirse, entregar la nave y cumplir las órdenes de los Aliados. La orden conmocionó al mando del submarino. El teniente de fragata³ Schäffer discutió la situación con los oficiales, manteniendo el secreto al resto de la tripulación. En su opinión, era improbable que Dönitz consintiera una rendición incondicional, incluso consideró una potencial maniobra de engaño por parte de los Aliados (Testimonio del teniente Schäffer, 19 de agosto de 1945, folio 14) (Schäffer, 2006: 249). Además, la orden contradecía las instrucciones impartidas por el jefe de la dirección de guerra marítima, bajo el nombre-código: "Arco Iris" (Regenbogen). Estas instrucciones implicaban la destrucción del buque por hundimiento o explosión; una medida extrema prevista de antemano, con el fin de evitar la adquisición del botín técnico mediante la entrega del buque y su armamento al enemigo (Dönitz, 2006: 725). Bajo la misma premisa actuó el capitán Hans Langsdorff cuando hundió el acorazado de bolsillo Graf Spee en diciembre de 1939 en aguas del Río de la Plata. Los oficiales del U-977 no sabían que entre las exigencias impuestas por los Aliados para la capitulación de Alemania estaba el cese de toda acción militar en el mar. Cumpliendo con esta exigencia, el 4 de mayo Dönitz ordenó el cese inmediato de la guerra submarina en todos los mares (Dönitz, 2006: 725 – 726).

Desconociendo las circunstancias políticas y militares que se vivían en Berlín, antes de tomar una decisión sobre las condiciones impuestas por el mensaje radiotelegrafoado, el U-977 recibió otro despacho firmado por la "Comisión Aliada,"

³ La correlación de grados navales de la Kriegsmarine y la Armada Argentina; en el libro: *Se Dio a la Fuga. Diario del Oficial del Graf Spee. KKpt. Friedrich-Wilhelm Rasenak*, (Dick y Regnier, 2024: 195).

en el cual se ordenaba a todos los submarinos alemanes que debían salir a la superficie inmediatamente, comunicar su posición, destruir su armamento e izar una bandera azul o blanca. Ante las órdenes recibidas y la imposibilidad de comunicarse con el alto mando alemán, el comandante ordenó desconectar la radio y continuó evaluando la situación con el ingeniero Wiese Dietrich y los tenientes de corbeta, Reiser Karl y Kauhn Albert, primero y segundo oficial, respectivamente.

La derrota y la perspectiva de entregarse a un enemigo que había luchado hasta la muerte infundieron un profundo temor entre los jóvenes oficiales. La noción de que los soviéticos transformarían Alemania en una tierra donde los hombres serían esterilizados y deportados, mientras las mujeres y los jóvenes quedarían indefensos, expuestos a las atrocidades de las fuerzas de ocupación, fue compartida. Afectados por estos pensamientos impregnados de odio, los sentimientos de abandono, impotencia y exposición a la arbitrariedad fueron decisivos en el futuro del U-977. La percepción de miedo hacia un enemigo cruel y vengativo fue inherente a los intereses de la dirección política nazi, que buscó sostener la guerra hasta último momento, galvanizando el compromiso de sus milicias. Bajo el mismo criterio, el colapso del territorio alemán oriental a manos de los soviéticos también fue un factor evaluado por los jefes militares germanos a la hora de continuar el planteo táctico de la guerra en todos los frentes y mares durante el período de 1944-1945. Funcionales o no al régimen nazi, los temores no eran infundados, como lo demuestran los desgarradores registros documentados en “La carrera por Berlín” (Westlake, 2021) respecto a las violaciones de mujeres alemanas por parte de las fuerzas soviéticas durante su ofensiva terrestre sobre Berlín.

Frente a las condiciones impuestas por los mensajes recibidos en el U-977, se contemplaron tres cursos de acción. El primero implicaba cumplir las órdenes recibidas por radiotelegrafía. El segundo, poner en marcha la operación Arco Iris y hundir el submarino. Los oficiales de la Kriegsmarine tenían conocimientos para la voladura del sumergible. El procedimiento consistía en colocar dispositivos de sincronización, independientes entre sí, en las cabezas de los torpedos y en las instalaciones principales del buque. Si uno fallaba, otro detonaría. La tercera opción evaluada consistió en dirigirse a un país considerado no hostil a las fuerzas alemanas. El caso del U-977 no fue el único que enfrentó este dilema. Al desalojar las bases sobre el final de la guerra, 215 submarinos fueron hundidos por sus propias tripulaciones, y 11 lobos grises fueron entregados a armadas extranjeras (Dönitz, 2006: 780).

La idea de arribar a la Argentina ganó aceptación en los marinos del sumergible. La navegación hacia América del Sur también significaba la salida de un escenario

de guerra con pocas perspectivas de sobrevivir para los submarinistas alemanes. Se consideró Mar del Plata como lugar de arribo, dado que el puerto de Buenos Aires quedó descartado debido al riesgo de navegar 100 millas río arriba con una profundidad constantemente variable. Argentina era percibida como un país donde podrían recibir un trato justo y un lugar donde encontrar medios necesarios para rehacer sus vidas (Testimonio del Teniente Schäffer, 19 de agosto de 1945, folio 15). Es importante destacar que la tripulación desconocía el Decreto 6945 de fecha 27 de marzo de 1945, por el cual la República Argentina había declarado la guerra a las potencias del Eje.

La percepción de Argentina como un Estado amigable se vio modelada por la experiencia de un tripulante, el suboficial maquinista Otto Kethner. El marinero describió a la dotación el respetuoso trato recibido en la República Argentina, a pesar de ser detenido luego de la batalla del Río de la Plata, por formar parte de la tripulación del acorazado Admiral Graf Spee. Kethner tenía viejos camaradas aún viviendo en la Argentina. En su declaración ante las autoridades navales en Mar del Plata, Schäffer afirmó no recordar el nombre del marino del Spee (Declaración del Teniente Schäffer, 19 de agosto de 1945, folio 10). El cruce de información de los antecedentes presentados por la Comisión Especial Investigadora de las Actividades Antiargentinas,⁴ con la nómina expuesta en el documento de rendición (Ministerio de RR.EE., Legajo 24. Tomo: XXXIII. Año: 1945. Folio 3), permite corroborar el nombre del mecánico Kethner, de 29 años. En febrero de 1941, Kethner había escapado de la Capital Federal de la República Argentina para reinsertarse en la Kriegsmarine.

Schäffer también tenía conocidos en la república sudamericana. Al declarar posteriormente, manifestó que no había estado antes en el país austral, pero que conocía a una persona que trabajaba en la embajada argentina en Berlín y a otro individuo residente en Argentina, conocido por medio de su padre, cuyo nombre no podía recordar (Testimonio del Teniente Schäffer, 19 de agosto de 1945, folio 7). A pesar de las personas que podrían haber constituido posibles líneas de conexión en Argentina, cabe subrayar que, los informes realizados por el ministerio de marina de la República Argentina, comunicados a la embajada norteamericana, afirman que la tripulación del U-977 no tuvo contacto con la costa y con ninguna persona dentro del

4 A mediados de 1941 la Cámara de Diputados del Congreso de la Nación formó la Comisión Especial Investigadora de las Actividades Antiargentinas, que sesionó hasta el golpe de Estado del 4 de junio de 1943. El comité investigador estaba compuesto de siete miembros y presidido por Raúl Damonte Taborda, de quien el autor Meding en su tesis doctoral afirma que estaba al servicio de los Estados Unidos (Meding, 2000: 55). Los documentos de la Comisión Especial Investigadora de Actividades Antiaargentinas (1941 – 1943), pueden ser consultados en: <https://tinyurl.com/pe5s72un>

territorio argentino antes de su rendición (Ministerio de RR.EE., Legajo 24. Tomo: XXXIII. Año: 1945. Folio 49).

La decisión final fue sometida a votación. El comandante recurrió al sistema colegiado de toma de decisiones, distinto de la práctica militar, para neutralizar un posible boicot a su mando. Los marinos querían impedir acabar en un campo de prisioneros ruso, donde temían ser sometidos a tratos brutales que los llevarían hasta la muerte. Para escapar del horror y la humillación, la mayoría aprobó la opción de navegar a la República Argentina. El país austral era percibido como un Estado abierto a los alemanes y un lugar donde podrían rehacer sus vidas después de la guerra. Parte de esta percepción se desprendía del trato que recibió la tripulación del *Graf Spee* tras el desenlace de la Batalla del Río de la Plata. Por cierto, también se tuvo en cuenta la posibilidad de cambios en el rumbo de los acontecimientos del conflicto bélico durante el tiempo requerido por la travesía hacia el Atlántico Sur.

La posibilidad de huir hacia Sudamérica, del mismo modo, está presente en las memorias de guerra del capitán Herbert Werner, quien describe su intención de desertar mediante una fuga apresurada con el U-953 hacia Argentina. Calculando rutas de escape en cartas náuticas hacia el cuadrante GK,⁵ planeó reducir la tripulación al mínimo, llevando consigo solo hombres de confianza para disminuir el riesgo de traición; al igual que Schäffer, el mando sobre la tripulación y su lealtad eran fundamentales para lograr este objetivo. En el caso de Werner, sabía que podía contar con la mayoría de sus hombres, pero no estaba seguro de incluir a sus oficiales. Desertar no solo representaba un desafío a la autoridad naval, sino que también suponía una amenaza para un grupo de fanáticos que abogaban por evitar otro 1918 y seguir luchando por una Alemania nazi. El plan de Werner se vio interrumpido, a último momento, debido a ejecuciones a desertores por fanáticos nazis el 7 de mayo de 1945 en Kristiansand, puerto desde el que había zarpado el U-977 cinco días antes (Werner, 2021: posición 94%).

La condición de estar en operaciones en alta mar generó innegables particularidades

5 El cuadrante GK se corresponde con el área de contacto del Océano Atlántico con el Río de la Plata. Durante la Segunda Guerra Mundial, la Kriegsmarine usó el sistema “Marinequadratkarte” para ubicar posiciones de naves. El sistema estaba basado en la subdivisión del océano en áreas cuadradas y cada cuadrante estaba identificado con dos letras. Los cuadrantes se subdividían en nueve cuadrantes y cada uno se subdividía de nuevo en nueve cuadrados. Para indicar una posición se utilizaba primero las letras del cuadrante seguidas por los números que identificaban la subdivisión. Así, por ejemplo, el código AC71 determinaba una zona de la costa norte de Noruega (Werner, 2021: nota 2 posición 99 %).

en el caso del U-977. De los cuarenta y cuatro hombres que componían la tripulación, treinta votaron por el viaje a Sudamérica, dos prefirieron ir a España con la idea de regresar de allí más rápido y seguro; y los dieciséis restantes, todos casados, manifestaron el deseo de volver con sus familias, entre ellos el mecánico Otto Kethner. La posición de los marinos casados fue tomada en cuenta por Schäffer, quien propuso desembarcar a los dieciséis hombres en las costas de Noruega (Schäffer, 2017: 252). La resolución del comandante apuntaba a evitar un motín o boicot por parte de la tripulación. Además, la reducción de personal brindaba la oportunidad de contar con mayores reservas de víveres para emprender el largo viaje, que junto al nivel de combustible eran insumos de vital importancia (Testimonio del Teniente Schäffer, 19 de agosto de 1945, folio 23). Los cálculos de Schäffer resultaron correctos, como lo demuestra un informe publicado por la prensa argentina que indica la abundancia de provisiones a bordo del submarino, tras su llegada a Mar del Plata (La Nación, 18 de agosto de 1945).

El desembarco de los dieciséis marineros estaba previsto para realizarse cerca de Bergen, en la isla Hellesoy. En la oscura noche del 10 de mayo, después de haber estado sumergidos durante ocho días sin poder calcular su posición astronómica, se prepararon dos grandes balsas inflables. Los dieciséis hombres, listos para regresar a suelo europeo, llevaban sus chalecos salvavidas individuales y provisiones de alimentos para cuatro semanas. Al acercarse a la costa, el submarino se inclinó hacia un lado después de rozar el fondo; sin embargo, el buque continuó su aproximación hasta que la proa emergió del agua, más allá del timón de profundidad. Había impactado con una roca que, según los cálculos del comandante, daba una inclinación de aproximadamente 30 grados, por lo que la situación requería una rápida reacción. Las máquinas comenzaron a operar en direcciones opuestas durante más de cinco minutos sin éxito, y el sumergible no pudo desengancharse. Fue entonces cuando Schäffer ordenó que los dieciséis evacuaran el buque antes de que pudiera ser descubierto. El personal desembarcado eran los suboficiales: Kethner, Hilgeland, Persch, Kempf, Völkel, Hackbart, Grossmann, Blaser, Hirsch, Dämmingg, Kötter, Bronvers y Steinmeier. A estos trece suboficiales se sumaron los tres cabos: Gersten, Köiter y Heuer.

Dos botes fueron lanzados al agua, pero, debido a la inclinación del submarino, uno volcó y dos hombres cayeron al agua, aunque fueron rescatados de inmediato. Al caer el crepúsculo, los dieciséis se alejaron del submarino varado. Para desencallar el buque y poder escapar rápidamente, se inyectó aire comprimido en todos los tanques, mientras los motores ejercían una máxima potencia en reversa, hasta que el lobo gris comenzó a moverse. El alejamiento de la costa comenzó lentamente y se aceleró

después para evitar que fueran detectados. Al amanecer, las máquinas funcionaban a toda potencia mientras que todavía se podían ver a los hombres desembarcados haciendo señales al submarino con luces. El mensaje que transmitían era: “¡Buen viaje! Si nos capturan, diremos que chocamos con una mina. Últimos sobrevivientes” (Schäffer, 2017: 253 – 257). Tres meses después, el diario argentino *La Prensa* publicó un informe internacional que corroboraba los hechos. El informe provenía de Londres y afirmaba que dieciséis alemanes desembarcaron en balsa en Bremanger, Noruega, y luego cruzaron las montañas para llegar a Bergen, donde se declararon como los únicos sobrevivientes del hundimiento del submarino U-977 (*La Prensa*, 19 de agosto de 1945).

2. Evasión, desasosiego y destino final

Luego del desembarco clandestino en Noruega, comenzó el viaje planeado hacia Argentina. La ruta trazada exigía la máxima cautela durante la navegación alrededor de Inglaterra. La tripulación comprendió que ya no era una operación de combate bajo mando naval, sino de una lucha; por lo que consideraban su supervivencia y su libertad personal. Bajo esta condición, durante el día navegaron a una profundidad de cincuenta metros y por la noche se sumergían hasta la profundidad de snorkel para recargar baterías. La navegación en inmersión se convirtió en una fuente de tensión, incrementada por la ausencia de periscopio. El primer oficial, Reiser Karl, teniente de corbeta de 22 años, fue responsable de la destrucción del periscopio de ataque al no bajarlo durante una guardia que requirió una inmersión de emergencia mientras navegaban a profundidad de snorkel. Al alcanzar una profundidad superior a los 100 metros, los cables cedieron a la presión del agua y el periscopio cayó abruptamente sobre la cubierta; el resultado fue la rotura del sistema óptico y de los mecanismos internos (Declaración del teniente Schäffer, 19 de agosto de 1945, folio 31) (Schäffer, 2017: 281).

La destrucción del periscopio pudo ser consecuencia de la falta de experiencia en combate del primer oficial. En efecto, desde 1944 hasta principios de 1945, los responsables de la dirección de las operaciones submarinas del Tercer Reich estaban convencidos de que, a pesar del declive de la fuerza submarina alemana, la guerra debía continuar en todos los mares con el fin de evitar que la zona oriental alemana caiga bajo control soviético (Dönitz, 2006: 682). A la luz de esta percepción, a medida que Alemania sufría pérdidas de tripulaciones veteranas, estas fueron reemplazadas por jóvenes inexpertos. Reclutados de destructores, dragaminas, acorazados y puestos

de oficina. Estos jóvenes nunca habían participado anteriormente en una patrulla de guerra submarina. Los novatos recibían un año de entrenamiento, pero todos carecían de la experiencia esencial que sólo el combate puede proporcionar: reacciones instantáneas, capacidad de anticipar el siguiente movimiento del enemigo, saber cuándo sumergirse rápidamente, cuándo permanecer en superficie y disparar, cómo maniobrar el buque bajo bombardeos y cargas de profundidad, y cómo enfrentarse a emergencias (Werner, 2021: posición 60%).

Un somero panorama sobre la inexperiencia en guerra de los tripulantes del U-977 se desprende de las edades de sus tripulantes, en su mayoría jóvenes de entre 19 y 21 años. A pesar de sus 24 años, el caso de su comandante es distinto. Schäffer, no pertenecía al grupo de los “Ases” por su eficacia a la hora de hundir tonelaje enemigo, como eran Otto Kretschmer, Heinrich Lehmann-Willenbrock, personificado como “el viejo” en la clásica novela *Das Boot*, y el audaz Günter Prien, héroe de Scapa Flow y favorito del almirante Dönitz y el alto mando. Sin embargo, el comandante del U-977 contaba con experiencia en guerra submarina a su llegada a Mar del Plata. Conforme a su declaración a las autoridades navales argentinas, ingresó a la Kriegsmarine como aspirante a oficial el 1 de diciembre de 1939, y había alcanzado el grado de teniente de fragata en 1943, después de servir a bordo de submarinos desde el 28 de abril de 1941. Obtuvo una Cruz de Hierro de Segunda Clase el 8 de enero de 1943, por operar en aguas enemigas durante 42 días. También recibió una Cruz de Hierro de Primera Clase el 19 de septiembre de 1943. Ambas condecoraciones por su papel como primer oficial del U-445, comandado por Heinz-Konrad Fenn. Schäffer también contaba con la Insignia de Guerra Submarina: U-Boot-Kriegsabzeichen, una distinción de diseño ovalado con un submarino en el centro, rodeado por una corona de hojas de roble y un águila con alas extendidas, sosteniendo una esvástica, otorgada por haber servido en zona de combate durante más de 90 días (Declaración del teniente Schäffer, 19 de agosto de 1945, folios 6 y 7).

Con experiencia de combate o sin ella, la huida de la zona de navegación con mayores riesgos de detección por las fuerzas aliadas se convirtió en una prueba de nervios para toda la tripulación. Rodeados siempre de luz artificial, no percibieron diferencia alguna entre el día y la noche durante siete interminables semanas. En esas condiciones, los desechos y la suciedad excesiva se convirtieron en problemas graves. La solución consistió en eliminarlos a través de uno de los tubos lanzatorpedos. Para ello fue necesario colocar un torpedo en el piso del submarino y luego introducir los desechos en el tubo vacío, para expulsarlos mediante aire comprimido. Los desechos acumulados obligaron a maniobrar constantemente los torpedos en el interior del buque (Schäffer, 2017: 268).

La tensa y monótona navegación sumergida duró más de sesenta días. Esta situación, no sólo afectó los nervios, sino también el estado físico. Los tripulantes perdieron condiciones físicas alcanzando semejanza a un grupo de seres cadavéricos, carentes de fuerza y voluntad. Al llegar al sexagésimo día de navegación sumergida, Schäffer consideró posible salir a la superficie sin riesgo inminente. El comandante había calculado que habían llegado a una zona en la que era factible navegar en superficie. La tripulación rotaría en el puente, manteniendo cubiertas las posiciones claves para posibles maniobras evasivas. Aún no estaban lo suficientemente lejos de la zona de Gibraltar. Por la noche, en la inmensidad del Atlántico Norte, la escotilla del U-977 se abrió y su comandante ascendió al puente (Schäffer, 2017: 271 – 273).

La evasión en la zona considerada más peligrosa de detectar, de 1.800 millas náuticas, había supuesto un gasto de 40 toneladas de combustible. Para las 5.500 millas náuticas restantes, sólo disponían de otras 40 toneladas. Con este condicionante, Schäffer calculó que la maniobra de buceo y snorkeling sólo debía realizarse en casos de emergencia debido a su mayor demanda de combustible. Navegaron en superficie durante diez horas a baja velocidad, a sesenta revoluciones utilizando un motor diésel, y las catorce horas restantes del día con un motor eléctrico. Así, el cálculo indicaba que llegarían a su destino a mediados de agosto, con un excedente de cinco toneladas de fueloil. Además, en caso de que el combustible se agotara antes de llegar a destino, se tenía previsto aparejar velas y cubrir el último tramo, aprovechando las corrientes y vientos favorables del Atlántico Sur. Asimismo, se estimó que, de ser necesario, podrían ingresar a un puerto brasileño (Schäffer, 2017: 278 – 279) (Declaración del teniente Schäffer, 19 de agosto de 1945, folio 28).

La navegación en superficie permitió a la tripulación conectar la radio y, a través de las noticias captadas, fue posible reconstruir la capitulación del Tercer Reich. Cabe recordar, que los oficiales del U-977, al recibir el mensaje radiotelegráfico de la Comisión Aliada para que rindieran el buque, sospecharon que podía tratarse de una trampa del enemigo. En efecto, habían embarcado con la directiva de Dönitz de no rendirse nunca y de luchar hasta el último hombre. El mensaje del jefe de la Kriegsmarine estaba envuelto en la esperanza de que los avances científicos y tecnológicos alemanes, aplicados a los submarinos, fueran capaces de cambiar el rumbo de la guerra en los océanos.

A pesar de la confirmación de la caída del Reich, la aproximación a las islas de Cabo Verde supuso un alivio para la dotación. Los jóvenes marineros sintieron alivio por seguir disfrutando de la libertad. Su situación era opuesta a la que imaginaron

para sus compañeros capturados, confinados tras alambres de púas y sufriendo toda clase de penurias. Ellos habían conseguido escapar de ese destino y ahora se acercaban al ecuador. Sin embargo, un nuevo hecho los obligó a repensar su posición. A través de una transmisión de radio que emitía cada noche un programa de noticias alemán desde los Estados Unidos, la tripulación se enteró que el U-530 había ingresado al puerto de Mar del Plata (Declaración del teniente Schäffer, 19 de agosto de 1945, folio 15). El U-530, era un submarino clase IX/40 en patrulla frente a las costas de Nueva York, y pudo recién establecer contacto por radio el 12 de mayo, recibiendo la noticia del cese de fuego y la rendición de Alemania. Su comandante, el teniente Otto Wermuth, consultó con su tripulación y decidió entregarse en Argentina. El 12 de julio se formalizó su rendición incondicional ante las autoridades navales argentinas.

Cuando la dotación del U-977 avistó desde lejos por la noche las luces de Río de Janeiro, se enteró por un informe emitido por Radio Moscú que sus camaradas del U-530 habían sido entregados por los argentinos a los estadounidenses (Declaración del Teniente Schäffer, 19 de agosto de 1945, folio 16). La noticia extinguió sus esperanzas de conservar la libertad. Nuevamente se evaluó la opción de destruir el submarino frente a las costas argentinas, permitiendo que cada hombre decidiera a partir de entonces su propio destino. La idea ganó fuerza, parecía el curso de acción más lógico para evitar convertirse, también, en prisioneros.

La mayoría de los marineros manifestó su apoyo al hundimiento del submarino; sin embargo, el teniente de fragata al mando del lobo gris no expresó su posición inmediatamente. Su decisión estuvo influida por las tribulaciones inherentes a las responsabilidades de mando: la presión de sus subordinados, el temor a enfrentarse a un tribunal de guerra enemigo y las dificultades de rehacer sus vidas luego de un desembarco clandestino. Schäffer se opuso al hundimiento del buque. Su idea continuó siendo entregar el submarino en Mar del Plata. La decisión final apremiaba; según los cálculos de navegación, avistarían el faro de Punta Mogotes, ubicado al sur de Mar del Plata, en dos días. Ante la urgencia, el comandante se dirigió a la tripulación y expuso los desafíos que planteaba el ingreso furtivo a territorio argentino. El primer obstáculo era la destrucción de las balsas necesarias para llegar a tierra. Si bien la tarea podía parecer sencilla, quemarlas o enterrarlas sin ser detectados era de vital importancia para ganar tiempo y evitar ser buscados desde el primer día. A partir de ese momento, las dificultades se incrementaban; los treinta y dos marineros debían separarse y ninguno poseería documentación, dinero, conocimiento del idioma o incluso ropa adecuada; recursos, todos ellos, esenciales para evadir a las autoridades argentinas. Además, suponiendo que cada tripulante tuviera éxito, su existencia en

libertad implicaría vivir ilegalmente el resto de sus vidas.

La decisión final quedó nuevamente sujeta a votación. El comandante no estaba en condiciones de imponer su voluntad mediante la disciplina militar; el curso de acción requería el acuerdo y la cooperación. De hecho, si la tripulación se oponía a la rendición del lobo gris, tenía la opción de arrestar a su jefe y hacer cumplir la voluntad del grupo. Tras considerar los riesgos señalados por Schäffer, la mayoría optó por la entrega en Mar del Plata. Fue entonces cuando el comandante dio instrucciones de no dañar ninguna instalación y conservó los documentos de registro. El propósito era preservar toda la evidencia para demostrar la conducta correcta una vez terminada la guerra, creyendo así asegurar un trato humanitario en el futuro de toda la tripulación después de la rendición (Schäffer, 2017: 292 – 293). El proceso de toma de decisión final no estuvo libre de tensiones, el primer oficial, teniente de fragata Karl Reiser mantuvo la idea de hundir el submarino frente a la costa argentina; y desafió el poder del comandante desobedeciendo la instrucción de preservar la evidencia. El comportamiento de Reiser amenazaba sembrar discordia y la escisión en la dotación. Apoyado en la legitimación del resultado de la votación, Schäffer impuso su autoridad como líder y dispuso el relevo del primer oficial frente a toda la tripulación (Schäffer, 2017: 280 – 282).

En la mañana del 17 de agosto de 1945, el comandante del U-977 observó la costa a través de binoculares. Transmitió, mediante señales de luces, el mensaje: “submarino alemán”. A las 10 a.m., el destructor Py proveniente de la base Mar del Plata custodiaba el sumergible. Los argentinos comunicaron, en inglés, que personal de la Armada Argentina embarcado en el destructor abordaría el submarino. El abordaje se ejecutó con celeridad, el oficial argentino a cargo, capitán de corbeta Rodolfo Sáenz Valiente, manifestó que su misión era impedir el hundimiento de la unidad y escoltarla hasta puerto (Ministerio de RR.EE., Legajo 24. Tomo: XXXIII. Año: 1945. Folio 1). Schäffer propuso realizar personalmente la maniobra de ingreso a puerto, ya que la tripulación sólo hablaba alemán.

Horas después, Heinz Schäffer entregó incondicionalmente el buque al comandante de la división de submarinos de la Armada Argentina, capitán de navío Julio Mallea. Los tripulantes del lobo gris eran ahora prisioneros de guerra y se encontraban detenidos en el crucero General Belgrano, mientras que su jefe era confinado en una cámara de oficiales, donde se sometió a un interrogatorio inicial. Al día siguiente, Schäffer fue escoltado por dos oficiales argentinos hasta la comandancia de la base naval, para continuar con el interrogatorio. La indagación giró en torno a

tres asuntos: el hundimiento, producido el 4 de julio frente a las costas de Pernambuco del buque brasileño Bahía; el arribo a la Argentina, luego de la capitulación de Berlín; y el posible traslado de altos funcionarios políticos del Tercer Reich.

La respuesta de Schäffer para desviar las sospechas respecto del hundimiento del buque brasileño fue clara: el U-977 llegó a Mar del Plata con el cargamento completo de diez torpedos con el que estaban equipados este tipo de submarinos (Declaración del Teniente Schäffer, 19 de agosto de 1945, pág. 18). Los submarinos Tipo VII tenían una capacidad máxima de carga de catorce torpedos; sin embargo, el U-977 transportaba sólo diez. En su declaración, el comandante alemán sostuvo que el suministro suplementario de cuatro torpedos no se realizaba desde hacía tiempo, ya que la experiencia de combate había indicado que contar con diez torpedos era suficiente para un período operativo mínimo. El hecho de que el submarino no estuviera equipado con contenedores sellados para almacenar los cuatro torpedos, sumado a la ausencia de elementos necesarios para estibarlos en la cubierta del compartimiento de proa, fueron citados como evidencia para sustentar su afirmación (Declaración del Teniente Schäffer, 19 de agosto de 1945, pág. 34).

En referencia a la rendición del submarino con una diferencia mayor a cien días de la capitulación de Berlín, el comandante argumentó la sobrevivencia y la búsqueda de condiciones que permitan reconstruir la vida de la tripulación ulteriormente a la derrota. A pesar de que la dotación del U-977 estaba en conocimiento del destino de sus camaradas del U-530; Argentina continuó siendo considerada el sitio conveniente para rendirse. Cabe recordar que los marinos del U-530 fueron entregados a los norteamericanos y no a sus temidos aliados soviéticos. En su alegato ante los interrogadores argentinos, Schäffer afirmó que él no renovó su juramento a las autoridades sucesoras de Hitler. A la inconsistente justificación, agregó el hecho de que no cometió ningún acto hostil durante su navegación hacia Mar del Plata, adhiriendo así a las leyes, usos y costumbres de la guerra marítima (Declaración del Teniente Schäffer, 19 de agosto de 1945, pág. 20).

Respecto del posible traslado de personalidades políticas del régimen nazi, aportó un registro en el que figuran los nombres y edades de los tripulantes desembarcados el 17 de agosto de 1945 en Mar del Plata, afirmando que nadie fue embarcado, desde el descenso de los dieciséis hombres en la isla noruega de Hellesoy, hasta la base naval en Argentina. La lista de marinos germanos, que arribó a Mar del Plata, formó un agregado al Acta de Rendición que presentó la siguiente información (Ministerio de RR.EE., Legajo 24. Tomo: XXXIII. Año: 1945. Folio 2):

Oficiales: Schäffer, Heinz (Comandante), teniente de fragata, 24 años. Reiser, Karl (1ºOficial), teniente de corbeta, 22 años. Kauhn, Albert (2ºOficial), teniente de corbeta, 23 años. Wiese, Dietrich (1ºIngeniero), teniente de corbeta, 30 años.

Suboficiales: Krebe, Hans, 26 años. Klinger, Leo, 28 años. Dudek, Julius Erich, 23 años.

Marineros: Meyer, Gerhard, 23 años. Kullak, Karl, 21 años. Huseman, Wilfreed, 20 años. Lehmann, Heirrich, 21 años. Schöneich, Rudi, 21 años. Maier, Walter, 19 años. Meuwirther, Rudolf, 20 años. Bäumel, Hans, 21 años. Haupt, Heinz, 21 años. Risse, Herman, 21 años. Plontasch, Johanes, 20 años. Blasius, Heinz, 21 años. Kraus, Alois, 20 años. Nittker, Kurt, 21 años. Bötger, Heinz, 20 años. Wurker, Heldfried, 19 años. Whaschk, Heinz, 20 años. Nashan, Kurt, 20 años. Höfler, Gerhard, 19 años. Hentschel, Harry, 19 años. Maros, Helmuth, 20 años. Knoblich, Alois, 19 años. Franke, Heinz, 21 años. komorek, Karl, 19 años. Baier, Adwin, 19 años.

La República Argentina había cedido ante la presión ejercida por los Aliados, dando lugar a la ruptura de relaciones con las potencias del Eje el 26 de enero de 1944, y el Decreto 6945 declaró la guerra el 27 de marzo del año siguiente. En este lineamiento internacional, el 22 de agosto de 1945, el Poder Ejecutivo dictó el Decreto Nº 19.160, por el cual el U-977, su tripulación y los informes desarrollados por la investigación del ministerio de marina fueron puestos a disposición de los gobiernos de los Estados Unidos y Gran Bretaña (Ministerio de RR.EE., Legajo 24. Tomo: XXXIII. Año: 1945. Folio 16). Inicialmente, Heinz Schäffer fue llevado ante un grupo de oficiales angloamericanos que constituyeron una comisión investigadora, especialmente enviada a la Argentina. Posteriormente, el comandante y toda la tripulación fueron trasladados a un campo de prisioneros, en Washington. El U-977 también viajó hacia el norte.

Durante semanas, los estadounidenses interrogaron a Schäffer sobre la posible fuga de Hitler, mediante un desembarco furtivo antes de la capitulación del lobo gris en Mar del Plata. La falta de uno de los siete botes de goma, que se estimaba tenía en total el submarino, alimentó la sospecha. En sus memorias, Schäffer menciona dos balsas en el desembarco en Noruega la noche del 10 de mayo, para dieciséis marinos (Schäffer, 2017: 254). Los norteamericanos aceptaron la explicación de que un bote de goma se había averiado y lo dejaron abandonado en la isla de Hellesoy (Newton, Proyecto de investigación de la CEANA). La cuestión sobre la huida de Hitler a la Argentina se resolvió por sí sola, ya que el comandante alemán no pudo aportar pruebas concluyentes.

El segundo asunto que la comisión estadounidense indagó fue el caso del Bahía. El informe sobre el hundimiento del buque presentado por el ministerio de marina de Brasil contenía información precisa sobre las condiciones meteorológicas en el lugar del desastre. Esto permitió a los investigadores compararlos con los registros meteorológicos realizados a bordo del U-977, aclarando que el submarino, el día del hundimiento del Bahía, estaba posicionado en otro lugar. Por lo tanto, no estaba implicado en el aspecto potencialmente más realista y significativo de la acusación (Schäffer, 2017: 301).

La búsqueda de información por parte de los estadounidenses persistió. En el campo de prisioneros, Heinz Schäffer fue enfrentado al comandante del U-530, Otto Wermuth, rendido en Mar del Plata, en julio de 1945. Los comandantes de la Kriegsmarine no se conocían con anterioridad, y sus argumentos ante los investigadores fueron congruentes. Los jóvenes oficiales alemanes habían ejecutado de forma independiente su huida y posterior rendición en Argentina. Ante la falta de información y la incertidumbre propias de las operaciones de guerra submarina, ambos habían considerado llegar a un Estado en el que conjeturaron recibirían un trato diametralmente opuesto al de los temidos campos de prisioneros soviéticos. Además, creían que llegar a la base naval de Mar del Plata les permitiría destinar sus lobos grises a la Armada Argentina, con el objetivo último de evitar que los submarinos cayeran en manos de quienes luchaban contra ellos (Schäffer, 2017: 302).

Schäffer fue trasladado desde Washington a Amberes, donde pasó de ser un prisionero de guerra de los estadounidenses a estar bajo custodia británica. Las respuestas del comandante a los investigadores británicos, fueron coherentes con los interrogatorios realizados en Argentina y Estados Unidos. Esta es la razón central por la que los Aliados disiparon las sospechas sobre la fuga en el submarino U-977 de altos funcionarios del Reich a la República Argentina y posibilitaron la liberación de Schäffer (Schäffer, 2017: 305). Heinz Schäffer decidió regresar a Argentina, donde trabajó en la marina mercante y pudo brindar el testimonio que sirvió como fuente para el presente trabajo. El U-977 fue hundido en el Atlántico Norte torpedeado en una demostración militar en aguas estadounidenses por el submarino USS Atule.

Conclusión: pasado y presente

La decisión de rendir el U-977 en Mar del Plata fue resultado de un proceso de toma de decisiones complejo y un análisis realista de la situación militar. Ante la contradicción de la orden recibida por radiotelegrafía de rendir la nave y las instrucciones previas de no entregar el submarino al enemigo, se evaluaron tres opciones tácticas: rendirse, hundir el lobo gris o buscar refugio en un país considerado neutral. La decisión final se tomó de forma colectiva, involucrando a la tripulación en una votación que reflejó el deseo mayoritario de evitar la captura por parte de los soviéticos y buscar un lugar seguro para el futuro. Una decisión táctica que priorizó la supervivencia y la libertad. El desembarco en Noruega de parte de la tripulación y la prolongada navegación sumergidos demuestran la planificación y el pragmatismo en la ejecución de la huida.

¿Por qué Argentina? Argentina gozaba de gran renombre entre los submarinistas alemanes por el respetuoso trato otorgado a la tripulación del Graf Spee. Además, el tiempo demandado por la navegación hacia el Atlántico Sur ofrecía la posibilidad de confirmar la capitulación del Reich; y el arribo al país austral evitaba la entrega de la embarcación a las potencias vencedoras.

Más de setenta y seis años separan la mañana del 17 de agosto de 1945, en que se entregó el U-977, del informe de la prensa escrita argentina sobre el hallazgo de un presunto submarino alemán hundido en el sector límite entre Lobería y Necochea, área marítima adyacente a la base Mar del Plata. Los restos se encuentran a 30 metros de profundidad, a cuatro kilómetros de la costa, frente a las playas de Costa Bonita y Arenas Verdes, en la posición geográfica Latitud 38° 35'859" S y Longitud 058° 35,829, según el informe técnico de Prefectura Naval Argentina (La Nación, 18 octubre 2022). La noticia reaviva ideas de fuga de jerarcas nazis y traslado de materiales valiosos. El presente trabajo representa un testimonio incongruente con esos argumentos. Posiblemente, futuras investigaciones disipen fantasías y arrojen luz sobre el naufragio que descansa en el lecho marino del sudeste bonaerense.

Referencias bibliográficas

- Andrew W. (2006). La batalla del Atlántico. [EPub] Crítica.
- Camarasa, J. (2006). Puerto seguro. Desembarcos clandestinos en la Patagonia. Grupo Editorial Norma.
- Dick, E. y Regnier, G. (2024). Se dio a la fuga. Diario del oficial del Graf Spee KKpt. Friedrich-Wilhelm Rasenack. GPM.
- Dönitz, K. (2006). Diez años y veinte días. Memorias del hombre que sucedió a Hitler como jefe del III Reich. La esfera de libros.
- Goñi, U. (2017). Perón y los alemanes. El espionaje nazi en Argentina. Ariel.
- Meding, H. M. (2000). La ruta de los nazis en tiempos de Perón. Emece.
- Mutti, J. B. (2015). Nazis en las sombras. La historia inédita de los espías del III Reich en Argentina. Nowtilus.
- Newton, R. (noviembre, 1998). Proyecto de investigación de la CEANA. Informe de avance. Actividades clandestinas de la marina alemana en aguas argentinas, 1930 – 1945, con referencia especial a la rendición de dos submarinos alemanes en Mar del Plata en 1945.
- Newton, R. C. (1995). El cuarto lado del triángulo. La “amenaza nazi” en la Argentina (1931 – 1947). Editorial Sudamericana.
- Pitt, B. (1995). La Segunda Guerra Mundial. La Batalla del Atlántico. Time Life Folio.
- Prien, G. (1954). El camino de Scapa Flow. El Quijote.
- Reynolds, C. G. (2000). Las Armadas en la Historia. Instituto de Publicaciones Navales.
- Salinas, J. y De Nápoli, C. (2002). Ultramar Sur. La última operación secreta del Tercer Reich. Norma.
- Schäffer, H. (2017). El secreto del U-977, 66 días bajo el agua: el viaje submarino secreto a Argentina. Sieghels.
- Werner, H. A. (2021). Ataúdes de acero. [EPub]. Ediciones Salamina.
- Submarinos alemanes en Mar del Plata. Revista: Todo es Historia N° 72. Abril, 1973. En <https://www.u-historia.com/uhistoria/historia/articulos/argentina/argentina.htm>
- <https://www.lanacion.com.ar/sociedad/un-submarino-nazi-en-necochea-que-se->

sabe-hasta-ahora-de-la-embarcacion-hallada-nid18102022/

Westlake, L. (Director). (2021). La carrera por Berlín (Episodio 9). En L. Westlake (Productor). (2021). La Segunda Guerra Mundial a todo color: camino a la victoria [Serie documental]. Plataforma de streaming: Netflix.

Documentos

Archivo Histórico de Cancillería:

AH/0067/21 44AH006721 Ministerio de RR.EE. 44 1945- 1946 EXP. Nº 24, Tomo XXXII: Rendición a base de submarinos de Mar del Plata del submarino alemán U-530.

AH/0067/22 44AH006722 Ministerio de RR.EE. 44 1945 EXP. Nº 24, Tomo XXXIII: Entrada del submarino alemán U-977 a la base de submarinos de Mar del Plata.

Boletín del Centro Naval Nº 573 (julio – agosto 1945).

Comisión Especial Investigadora de Actividades Antiaargentinas (1941 – 1943), en:
<https://tinyurl.com/pe5s72un>

Schäffer. Declaración del teniente ante las autoridades navales argentinas, Ministerio de Marina de la República Argentina, agosto de 1945. Copias de los documentos fueron facilitadas por el investigador Marcelo García de su archivo personal.