

# OPERACIÓN "MANÁ"

**Cuando los israelitas se rebelaron en medio del desierto contra Moisés le dijeron: Ojalá hubiéramos muerto a manos de Yahveh en la tierra de Egipto...Nos habéis traído a este desierto para matar de hambre a toda esta asamblea", Yahveh dijo a Moisés: "Mira, yo haré llover sobre vosotros pan del cielo; el pueblo saldrá a recoger cada día la porción diaria". ÉXODO Inicio del Cap 16.**

maná según el Diccionario de la RAE:

1. m. Manjar milagroso que, según la Sagrada Escritura, fue enviado por Dios a modo de escarcha, para alimentar al pueblo de Israel en el desierto.]

## **El entorno**

El invierno de 1.944 a 1.945 fue especialmente crudo en toda Europa, cuando casi toda ella estaba inmersa en las postrimerías de la segunda guerra mundial. En esas fechas Europa estaba viviendo los últimos compases de la citada guerra, por lo que corrían tiempos en los que era del dominio público -incluido todo el pueblo alemán- que aquella guerra tenía ya un claro vencedor, los aliados. Los holandeses llamaron a ese crudo invierno "el invierno del hambre". En Holanda (Países Bajos) las condiciones de vida del pueblo holandés eran particularmente duras porque los Países Bajos juntamente con Bélgica y Luxemburgo estuvieron bajo la bota alemana prácticamente toda la segunda guerra mundial.

Holanda fue invadida por los alemanes -en su espectacular y victorioso avance inicial de la guerra, hacia Francia- el 10 de mayo de 1.940 y cinco días después, el 15 de mayo los holandeses firmaron la capitulación con los alemanes. Los dos tercios del noroeste de Holanda, con ciudades tan importantes como La Haya, Amsterdam y Róterdam continuaron bajo control alemán hasta el fin de la sgma en Europa, que terminó el 8 de mayo de 1.945.(cinco años menos dos días duró la ocupación alemana)

Desde el arranque de la guerra, en todas las naciones que iban conquistando los alemanes fueron impuestos los correspondientes gobernadores militares que se convirtieron en gobernadores de aquellos territorios conquistados y a cada gobernador se le añadían los políticos del partido nazi dando como resultado un tratamiento hacia los vencidos, como norma general, excesivamente riguroso, lo que provocó multitud de saqueos totalmente injustificables que, decían ellos, eran todo para beneficiar a la poderosa Alemania. Pero con el transcurso del

tiempo esta situación se alteró con algunos hechos como la entrada en la contienda de los EEUU, más la posterior lucha contra su exaliada Rusia. Esto hizo que los alemanes comenzaron a cambiar muchas antiguas victorias en otras tantas derrotas y resultó que los inicialmente victoriosos alemanes en ese gélido invierno de 1.945 reculaban en todos los frentes porque la contienda -iy bien lo sabían todos los alemanes! tenía ya un claro vencedor.

## **El malísimo de esta historia real**

Para comenzar esta historia diremos que el protagonista de la misma se llamaba ARTHUR SEYSS-INQUART un abogado austriaco -paisano de Hitler- nacido en 1.892, simpatizante desde joven con el nacionalsocialismo hitleriano con el que confraternizó y colaboró a que Austria fuera anexionada a la Alemania nazi.



**[DERECHA] Seyss-Inquart con Hitler y Himmler en 1.938 en Viena. Seys Inquart es el de paisano [IZQUIERDA] En la Haya dando un mitin, en 1.940. Los holandeses le apodaron „Zes een-quart”, “Seis y cuarto”. El apodo de cuarto también era porque Seys era algo cojo.**

En 1.938 contaba ya con 46 años y este austriaco convertido algo tarde al nazismo se nacionalizó alemán, se alistó en el partido nazi alemán y fue nombrado jefe de la Austria ocupada. Fue el autor de la documentación por la que Austria dejó de ser una nación para convertirse en una provincia alemana llamada Ostmark, de la que fue nombrado gobernador.

A la sombra de Hitler, de Himmler y del arquitecto del holocausto Heydrich, Seyss Inquart fue trepando en el partido nazi hasta llegar muy arriba y en

1.939 Hitler le nombró "ministro sin cartera" de su gobierno. Cuando comenzó la segunda guerra mundial con la invasión de Polonia por Alemania, Hitler nombró a Seyss-Inquart comisario político de la zona sur de Polonia, en donde se le atribuyen multitud de cobardes y abusivas actuaciones, efectuadas en un régimen de terror que contribuyeron a la creación de los tristemente famosos guetos de judíos en Polonia. Terminada su misión en Polonia, como Holanda acababa de ser ocupada, en mayo de 1.940 fue nombrado Reichskommissar para los Países Bajos.

## **El Reichskommissar en acción**

El mencionado reichskommissar, "comisario del imperio", que eso significa reichskommissar, pasó sobre su nuevo feudo como Atila sobre sus enemigos. Él se constituyó en dueño y señor de vidas y haciendas de aquella parcela que se le encomendaba. Su programa para la administración civil estaba organizado de modo que el único partido político era el suyo y, de acuerdo con ello, encarceló directamente a cuantos holandeses apuntaban algún atisbo de no colaboración con su régimen. Además de actuar como jefe de su Gestapo, fundó una policía paramilitar con varios holandeses que debían colaborar -a la fuerza- con la policía militar alemana. Tras el desembarco de Normandía en junio de 1.944 resultó que una gran parte del territorio holandés -el que quedó bajo el mando del todopoderoso Seyss Inquart- se convirtió en campo de batalla entre aliados y alemanes, con sus consiguientes luchas y treguas, pero permaneció bajo la bota alemana casi cinco años, hasta el final de la contienda.

Seyss Inquart, sintiéndose un auténtico y despótico rey, ejercía el poder con mano dura gobernando de forma dictatorial al más puro estilo nazi; era dueño y señor de vidas y haciendas, con poder total sobre la población holandesa. Sólo rendía cuentas ante su amigo el Führer. Se inmiscuyó en la vida civil de los holandeses controlando todas las asociaciones, aunque fueran un club de aficionados al canto o del juego de las damas o el ajedrez, politizándolas a su gusto todas ellas; su insensatez llegó a intentar adoctrinar políticamente a los holandeses, intentando convencerles de las muchísimas bondades que les ofrecería su partido nazi. También puso en práctica, bajo el eufemístico nombre de "incautación de suministros estratégicos" un gran expolio en toda regla, de cuantas propiedades de los holandeses le apetecieron.

Y se "colgó una medalla" ante su jefe con la terrorífica acción de represión de los pocos holandeses que organizaron una resistencia, comunicando a los altos jefes nazis que la operación de represión de los holandeses sublevados había resultado totalmente exitosa con resultado de haber establecido ya una **"extraordinaria pacificación de Holanda"**. Para conseguir la citada "pacificación" empleó a fondo todos los más crueles recursos legales e ilegales para masacrar sin piedad a los miembros holandeses de la resistencia utilizando medidas represivas brutales para combatir a la escasa "resistencia" holandesa.

La reacción holandesa fue muy poca. Sólo consiguieron crear unos pocos grupos de resistencia que actuaban ejecutando pequeñas acciones de sabotajes, actos de espionaje, falsificación de cartillas de racionamiento, voladuras de algunos puentes o enlaces de canales fluviales, etc que en realidad no causaron demasiado daño a los invasores. Lo único que podían hacer -adoptando las necesarias precauciones- era pasar información a los aliados de los movimientos que hacían las tropas alemanas en Holanda, a través de radios clandestinas.

## **La gran obsesión: los judíos**

Como habían hecho en otras naciones ocupadas, Alemania también afrontó el tema judío en Holanda. El malvado Seyss Inquart -fiel adulador e imitador de su amado "Furer"- comenzó con la típica discriminación, persecución y "robo más saqueo total" de sus propiedades desde el primer día que llegó.

En 1.941 dio otro paso más, pues el 22 y 23 de febrero de ese año el ejército nazi realizó una gran redada que asaltó el barrio judío de Amsterdam, cogiendo como prisioneros a más de 400 varones holandeses que fueron deportados a campos de trabajo (mano de obra holandesa gratis para trabajos alemanes de guerra, que cuando enfermaban a causa de las inhumanas condiciones en las que vivían, eran facturados al crematorio de los campos de concentración).

Los holandeses respondieron a este hecho con una huelga general -dos días después del ataque alemán- que Seyss Inquart solventó con la ejecución de una veintena de huelguistas y con una multa colectiva de 18 millones de florines a los arruinados restos de la ocupada nación holandesa.

Algunos historiadores han calculado que durante los cinco años de ocupación nazi bajo el mando de Seyss Inquart, éste autorizó la ejecución de más de 800 holandeses, aunque hay otras fuentes que elevan esta cifra a más de 1.500 ejecuciones entre la población civil.

Seyss Inquart, fiel a la política de su amo y benefactor Hitler, también resultó ser un fanático perseguidor de los judíos. Con él al frente de la Holanda ocupada, incrementó el número de campos de prisioneros, reclutando a los hombres en condiciones de trabajar y deportándolos a campos de trabajo en fábricas de armamento en Alemania, mientras que a los demás judíos -hombres, mujeres y niños- los enviaba a la muerte en campos de exterminio como Mauthause Gusen, Berguen Belsen y otros más enviándolos en trenes de ganado.

Expertos en este tema han calculado que de los 140.000 judíos que habitaban Holanda cuando fue invadida en 1.940, sólo sobrevivieron 30.000 al final de la sgm. Y durante todo el período de ocupación alemana de Holanda -que fue casi toda la sgm- Seyss Inquart fue el único gobernador responsable.

## El "arbeitseinsatz"

Como colofón citaré el famoso programa que los nazis implantaron en todas las naciones que iban ocupando en su triunfal inicio de la sgM, y que Seyss-Inquart utilizó con gran entusiasmo y muy ampliamente en Holanda, el llamado "arbeitseinsatz" -"despliegue laboral", en alemán- que consistía en que todos los varones de las naciones vencidas con edades entre 18 y 45 años que aparentemente estuvieran en disposición física de trabajar, eran reclutados para trabajar a la fuerza en fábricas de material de guerra alemanas. Hay historiadores que calculan que más de medio millón de holandeses civiles fueron empleados en este "programa" por Seyss Inquart, programa de mano de obra gratis para el Führer. La vida de estos prisioneros en las fábricas de Alemania, además de la dureza propia por la condición de ser prisioneros de guerra, conllevaba otro plus de peligro añadido, pues esas fábricas de material de guerra eran objetivos prioritarios para los aliados, que las bombardeaban con mucha frecuencia.

## La hambruna holandesa de 1.945

Ambientados ya en cómo vivían los holandeses bajo el poder nazi, diremos también que en el "horrible" invierno de 1.945, del que estamos hablando, los holandeses no judíos -espectadores forzosos de cómo deportaban hacia la muerte a sus compatriotas judíos- poco podían hacer por ayudarles, pues la Gestapo bajo las órdenes del comisario Seyss Inquart no cesaba de dar batidas en busca de judíos refugiados en casas de no judíos.

Aun con estas condiciones tan peligrosas para los holandeses, a pesar de ello, hubo **muchos anónimos holandeses no judíos** que arriesgaron sus vidas al ocultar y ayudar a muchos compatriotas judíos. Estamos hablando de la época que le tocó vivir a **Ana Frank**, cuando escribió su famoso diario.

Otra víctima famosa de esta terrible situación vivida por los holandeses fue la gran artista del cine norteamericano **Audrey Hepburn** que con tan solo 15 años de edad vivió todas aquellas atrocidades de los alemanes contra los holandeses en un pueblecito en donde había nacido su madre, llamado Arnhe. Su madre -belga- se había divorciado de su inglés marido. El matrimonio vivía en Londres y cuando estalló la sgM su madre -ya divorciada- pensó que en Holanda, país tradicionalmente neutral, estaría más segura que en Londres y se llevó a su hija a Holanda para vivir con una cierta seguridad. La realidad fue otra muy distinta para sorpresa de madre e hija.

Audrey Hepburn vivió -y más tarde comentó con mucha gente- varios recuerdos vividos en Holanda y muchos episodios de su vida en aquel infierno. Recordaba aquellos momentos en los que la Gestapo del malvado Seyss hacía redadas de judíos que les hacían subir en los camiones de ganado, hacinándolos de forma

inhumana en un revoltijo de familias con niños y ancianos para llevarlos a los campos de exterminio.

Después de la guerra "el diario de Ana Frank" se publicó en 1.946 y Audrey Hepburn lo leyó. Quedó totalmente impresionada con su lectura. Ella comentó: "Lo leí y me destruyó. Lo leí como si fuera mi vida (ambas tenían la misma edad). Tengo marcado un párrafo en el diario en el que ella cuenta que ese día han fusilado a cinco rehenes. Ese día que cita Ana Frank fusilaron a mi tío".

También contó cómo había sido reclutada para trabajar en una panadería y cómo consiguió escapar enseguida de allí para vivir oculta hasta el final de la guerra. Recuerda que desde entonces vivió "con el permanente miedo a ser secuestrada y enviada a uno de los burdeles militares para soldados alemanes, como les había sucedido a tantas otras chicas". La vida de Audrey Hepburn se pareció mucho a la de Ana Frank, la famosa niña judía que vivió escondida en Ámsterdam y murió en el campo de concentración de Bergen Belsen en Alemania, aunque afortunadamente A. Hepburn logró sobrevivir y triunfar en el cine y pudo luego contar muchas cosas.

***[Cuando en 1.989 Audrey Hepburn fue nombrada Embajadora de Buena Voluntad de UNICEF, afirmó: "Sé perfectamente lo que el UNICEF puede significar para los niños, porque yo estuve entre los que recibieron alimentos y ayuda médica de emergencia al final de la Segunda Guerra Mundial". "Tengo una enorme gratitud hacia el UNICEF y una confianza sin límites en lo que realiza", dijo. Tras todos estos años de colaboración con el UNICEF, la gratitud es mutua.]***

La ofensiva aliada iniciada tras el desembarco en Normandía en junio de 1.944 había convertido a la Holanda ocupada por los nazis en el principal campo de batalla entre ambos lados. Inicialmente los aliados sólo pudieron reconquistar una porción de la parte sur este de Holanda, el resto quedó bajo poder alemán hasta el final de la guerra y los holandeses de esta zona ocupada fueron sometidos a un régimen brutal de castigo, confiscando (robándoselo) los pocos alimentos y el poquísimo combustible de que disponían.

Para apretarles aún más las tuercas redujeron las raciones de los civiles primero a 420 calorías diarias y luego a 230 calorías. Esta última acción ocasionó más de 20.000 muertes entre los civiles holandeses. La situación llegó a tal extremo de dureza que en una iglesia de Amsterdan se apilaban 1.500 cadáveres para su exhumación porque ya no había ataúdes en Holanda.

Fue la época en que tuvieron que recurrir los holandeses a sacrificar a sus mascotas -perros, gatos, loros, cobayas, etc- para comer algo de carne y cuando se acabaron las mascotas recurrieron a la harina de tulipán, remolacha, sopa de hojas de ortigas, hierba, raíces y corteza de árboles, bulbos de tulipanes fritos o cocidos, etc porque no había nada más que eso para saciar aquella espantosa hambre. La gente tenía que salir de las ciudades y caminar largas distancias para comerciar con los pocos granjeros que tenían algo de producción agrícola y ganadera utilizando el viejo procedimiento del trueque, ofreciendo joyas y artículos de valor a cambio de comida.

La situación se agravó aún más porque las tropas alemanas habían volado los diques de contención del mar para dificultar el paso de las tropas aliadas lo que ocasionó la pérdida de la mayor parte de la tierra cultivable.

Para sobrevivir sólo tenían sus escasas reservas personales. En estas condiciones fue muy valiosa la ayuda de la neutral Suecia que envió miles de sacos de harina, con los que se elaboró el que los holandeses llamaron "pan sueco".

En todo caso tanto los judíos holandeses que estaban escondidos como los holandeses no judíos, que heroicamente y con muchas dificultades y jugándose la vida por ayudar a los judíos, consiguieron sobrevivir al terrible invierno del hambre, cuando finalizó el invierno, se encontraron con un porvenir razonablemente optimista para los que habían podido sobrevivir al duro invierno y llegar hasta las puertas de la primavera del año 1.945, lo que les dio una cierta esperanza de que, dejando atrás ya lo pasado, lo que venía era teóricamente esperanzador.

De un lado los augurios y rumores de la pronta derrota alemana -que era vox populi en toda Europa, incluida la propia Alemania- con el consiguiente fin de la guerra parecían ser veraces y de otro lado porque sin las bajísimas temperaturas invernales pasadas, la primavera ofrecía un tiempo más favorable para poder sobrevivir. Pero el problema era que los alemanes, a pesar de que ya estaban convencidos de su derrota, todavía eran dueños de buena parte de los Países Bajos en donde Seyss Inquart seguían gobernando despóticamente y disponía de un ejército de unos 120.000 soldados alemanes a sus órdenes que ocupaban casi toda Holanda.

La cruda realidad desde el lado holandés era que algo más de tres millones y medio de holandeses estaban malviviendo y sufriendo el miserable racionamiento de los víveres impuesto por el austriaco convertido en alemán Seyss Inquart. Con ese régimen alimenticio y el precario estado general de salud de los debilitados holandeses, aquello era sencillamente una condena de muerte, pues ya no había mascotas que sacrificar ni lugar de donde poder sacar algo para comer. Fue en aquellas circunstancias cuando, para agravar aún más las cosas llegó otra sorpresa más: El imprevisible Seyss-Inquart decidió dar otra vuelta de tuerca más a la situación y **cortó totalmente el suministro de combustible y comida a los holandeses**, con lo cual toda la población se vio inmersa en otro estadio de pobreza aun mayor y consecuentemente de tremenda desesperación.

El problema del combustible para la calefacción -negado por completo por Seyss Inquart- hizo que como el crudo invierno había helado todos los canales, era imposible recibir carbón por ese medio de transporte, medio muy utilizado tradicionalmente por los holandeses. La sufrida y desesperada ciudadanía no tuvo más remedio que recurrir al mobiliario de las casas, empleándolo como combustible para poder calentarse.

## **El hambre y el frío hacen estragos**

En estas duras condiciones descritas el hambre se enseñoreó de los más de tres millones y medio de holandeses "invadidos" que tuvieron que recurrir a lo ya

narrado. La cosa llegó a ser tan grave que se extendió entre la población holandesa la noticia de que hirviendo su propio cabello y bebiéndose aquella agua se ingerían proteínas -una parte muy importante de la alimentación para poder sobrevivir- con lo que fue éste otro recurso utilizado por los maltrechos holandeses.

Los ingleses hicieron una estimación de que en el mes de abril de 1.945 había más de medio millón de holandeses al borde de la muerte debido a su **"alto grado de desnutrición"**. Las primeras tropas canadienses que liberaron la ciudad de Arnhem se toparon con toda su población al borde de la inanición.

Los grupos holandeses de la resistencia ya habían comunicado repetidamente desde finales de 1.944 la extrema y desesperada situación real de la población a Londres, en donde la familia real holandesa vivía exiliada.

La reina holandesa Guillermina -exiliada con su gobierno en Londres- había contactado muy frecuentemente con los norteamericanos e ingleses solicitándoles ayuda para su pueblo. En sus últimas peticiones al presidente norteamericano Roosevelt la reina Guillermina le comunicaba urgentemente que si no se tomaban medidas urgentes, sobrevendría en su nación una catástrofe **"como no se había visto en Europa occidental desde la Edad Media"**. El presidente Roosevelt respondió a la reina holandesa que "no abandonaría al país del que era originario". (En el siglo XVII hubo una emigración de holandeses de los Países bajos a "Nueva Amsterdam", la precursora de la actual Nueva York. La familia de los Roosevelt provenía de allí, de familias aristocráticas holandesas).

## **Negociando la ayuda con los alemanes**

Siguiendo con el correr del tiempo, en la primavera de 1.945 la situación militar para los alemanes iba degradándose con velocidad creciente. No había ningún alemán que no supiera ya que la guerra estaba perdida y bien perdida, sin solución alguna (incluido el Führer con todo su altísimo estado mayor). Prueba de ello es que muchos altos mandos militares destinados en Holanda llevaban algún tiempo haciendo intentonas -bajo cuerda- de reunirse con los jefes aliados, pues ya habían llegado a la conclusión de que ellos eran totalmente impotentes para alimentar a los holandeses.

Estos contactos "extraoficiales y clandestinos" llegaron al conocimiento del alto mando nazi que una vez enterados de ello, ni los autorizó ni los desautorizó, pues ellos mismos estaban viviendo el más que rápido desmoronamiento de la cúpula del poder nazi y estaban también viviendo en primera persona los últimos días de abril de 1.945 -Hitler se suicidó el 30 de ese mes- y andaban ocupadísimos en otro asunto mucho más importante para ellos: casi todos estaban huyendo o preparando sus planes de huida, y estaban tan ocupados en ese -para ellos- tan vital asunto, que no les interesaba ninguna otra



cuestión, con lo que pasaron olímpicamente con noticias que no les afectaba a ellos para nada.

Cuando se dio luz verde para la reunión, un pequeño pueblecito del interior de Holanda, llamado Acherveld fue el elegido por los aliados y los alemanes para reunirse y negociar el modo en el que se podía solucionar la falta de alimentos de los holandeses.



**La hora de la comida para los niños. Hoy, como ayer y como mañana, y como siempre, toca puré hecho con harina de bulbos de tulipán...**

Los aliados -norteamericanos, canadienses e ingleses principalmente porque eran los que operaban en esa zona- estaban bien informados de la situación por los datos de su propio servicio de inteligencia y porque los alemanes habían contactado con ellos bajo cuerda, y les habían solicitado ayuda para resolver el problema del hambre para la población holandesa ocupada, porque ellos les hicieron saber con toda crudeza que no tenían medios para hacerlo.

Cuando los alemanes se decidieron a negociar, por la parte aliada el general Eisenhower envió a su Jefe de Estado Mayor, general de dos estrellas Walter Bedell Smith. Por parte de la familia real holandesa asistió la heredera al trono, princesa Juliana y su esposo el príncipe Bernardo (estaban muy próximos al 30 de abril de 1.945, día en que la princesa Juliana cumpliría 36 años y en que Hitler se suicidó).

Por los ingleses participó el general de brigada Francis de Guingard.

La delegación alemana estaba presidida, como no podía ser de otro modo, por el tristemente famoso comisario para los Países Bajos Arthur Seyss-Inquart, acompañado de varios funcionarios de su gobierno.

La escuela del pueblo -cuyo nombre era "escuela de san José"- fue el edificio que acogió a ambas delegaciones y allí se fraguó el acuerdo para el que luego se llamaría "operación maná".

La reunión se desarrolló sin demasiadas complicaciones, pues el tema era único y no daba para mucho. Los aliados propusieron que, además de la vía aérea, sería muy conveniente emplear barcos que arribaran a los puertos holandeses (bajo dominio alemán en aquellos momentos) para luego repartir los alimentos por ferrocarril, canales fluviales y carreteras. Los aliados apoyaban este razonamiento basándose en que el barco tenía muchísima más capacidad de carga que el avión, con lo que daba para mucha más cantidad de ayuda de la que proporcionaría la vía aérea.

Los alemanes escucharon la propuesta, pero inicialmente en este punto -siguiendo su tradicional modus operandi- ni aprobaron ni denegaron (la realidad posterior fue que la operación maná se realizó en los 10 últimos días de guerra en Europa, porque el 8 de mayo se firmó el armisticio, con lo que no hubo lugar a hacer esos envíos por barco. Pasado ya el armisticio los aliados también enviaron víveres de socorro por mar que llegaron a Amsterdam y Roterdan principalmente).

Seyss Inquart abrió las conversaciones con los aliados desde una posición inicial muy autoritaria y con bastantes "humos", queriendo dar la impresión de fortaleza de la que carecía.

Fue muy poco colaborador al principio, pero los aliados pronto le hicieron ver que aquello no iba a dar resultado pues todos los presentes -incluido él mismo- tenían muy claro que la derrota alemana estaba llegando a galope y, para disimular su posición, cedió en el momento en que se crearon unos cuantos grupos de parlamentarios para discutir por separado los posibles problemas que iban surgiendo.

Los americanos exigieron que los alemanes les dieran una **garantía formal y por escrito** de que todos los alimentos tendrían como **destinatarios exclusivos a los holandeses**. Conocían de primera mano, por los holandeses sitiados que transmitían su situación real y el trato que recibían de los alemanes a través de emisoras piratas a Londres cómo estaba en realidad la situación.

También exigieron por escrito la garantía de que los aviones que intervendrían en la operación de lanzamiento de víveres **no serían atacados ni por las defensas antiaéreas ni por la aviación alemana**. (ambas, a esas alturas del desbarajuste alemán poco podían hacer, pero había que asegurarse de su no intervención). Pero fiarse de los alemanes exigía mucha cautela.

Finalmente, con todo consensuado por escrito, quedaron establecidos unos **pasillos aéreos**, con sus rutas de entrada y salida, sus fechas, alturas y horarios, para la ejecución de la operación.

Un punto bastante "delicado" y que se consiguió con más esfuerzo que el resto de los demás, fue el conseguir que los alemanes señalaran en el mapa las

zonas de los canales fluviales que ellos habían minado, pues había que llevar los víveres a muchos pueblos del interior a través de canales fluviales, que era lo usual entre los holandeses y el invierno acababa de pasar y comenzaban ya a deshelerse y poder ser utilizables. Viendo los alemanes que no tenían salida, también acordaron cumplir este punto. Siguiendo en esa línea también aceptaron los alemanes reparar los puentes de ferrocarril y de carretera destruidos para que los alimentos pudieran ser repartidos sin demora y llegaran a todos los pequeños y más alejados pueblos de Holanda.

Uno de los holandeses asistentes a la reunión, cuando ésta terminó y quedó todo firmado, manifestó más tarde que lo conseguido le pareció un auténtico sueño, no tanto por la firma del acuerdo sino por la magnitud de la ayuda que iba a llegar a su nación.

### **Un intento frustrado y una amenaza directa**

Con la sesión terminada y firmados todos los acuerdos el general norteamericano Bedell Smith se las arregló para tener un bis a bis con el malvado comisario nazi Seyss y, habida cuenta de lo bien que había salido todo, se animó a sondearle para ver si lograba allí mismo la rendición de las fuerzas alemanas en Holanda.

Para sorpresa de Bedell Smith, Seyss Inquart admitió con toda sinceridad que Alemania había perdido ya la guerra, pero en lo tocante a la rendición le contestó al yaqui que él no tenía competencia para dar ese paso, que era cuestión de la Wehrmacht.(el ejército alemán)

Entonces el general americano dio un paso más y le presionó diciéndole: **"El general Eisenhower me ha dado instrucciones de afirmar que le considerará a usted personalmente responsable de cualquier futuro derramamiento de sangre innecesario. Han perdido la guerra y lo saben. Si, por terquedad, causan la muerte de más soldados aliados o de civiles holandeses, usted pagará por ello. Y ya sabe lo que eso significa: el paredón y un pelotón de fusilamiento".**

La respuesta del alemán fue: "No tengo miedo, soy alemán".

Y de ese modo finalizó la reunión.

### **Operación "maná/chowhound" en marcha**

Con los acuerdos conseguidos, la operación "maná" estaba prevista para iniciarse el 28 de abril de 1.945, pero ese día en toda Inglaterra y especialmente en los aeródromos en los que estaban asentados los bombarderos norteamericanos -que eran los asignados para esta misión- en el este de Inglaterra, amaneció una densa niebla que impidió el vuelo. Afortunadamente al día siguiente, 29 de abril -fecha en la que los aliados habían liberado el campo de exterminio de Dachau por medio de su ejército de tierra- mejoró el tiempo en los condados ingleses en donde estaban las bases aéreas británicas, y siguió con la misma densa niebla en la zona de los americanos que siguieron sin poder despegar.

Resultado, la RAF pudo despegar ese día 29 de abril a primera hora, dos aviones bombarderos Lancaster que, a modo de prueba, hicieron una incursión en terreno alemán por los pasillos pactados, para comprobar si realmente los alemanes les dejarían pasar sin dispararles, pues no se fiaban del todo del cumplimiento de sus promesas. Los norteamericanos, anclados en tierra por la niebla, no pudieron iniciar sus vuelos hasta dos días después, el primero de mayo.

Los dos aviones de la RAF despegaron al mando de un piloto canadiense el primero y de un piloto australiano el segundo. Antes de alcanzar la costa holandesa, sobre el Mar del Norte, se encontraron con una tormenta que redujo mucho la visibilidad, pero continuaron y al adentrarse en terreno de los Países Bajos, cambió drásticamente el tiempo, mejorando mucho, por lo que encontraron despejado el terreno sobre el que debían lanzar sus víveres a la población holandesa.

El piloto canadiense Bob Upcott lo narró así:

*"Cuando pasamos por la costa holandesa vimos los antiaéreos que apuntaban las bocas de sus armas en nuestra dirección. Volábamos muy bajo y vimos incluso unos carros de combate que trataban de seguirnos con sus cañones. Justo debajo de nosotros veíamos muchos cañones. En todos había soldados que los manejaban, y no cabía esperar otra cosa, puesto que la guerra aún estaba en marcha".*

Para sorpresa de los pilotos, que esperaban ver a los holandeses en la calle esperándolos, pues ya les habían advertido de ello desde Londres a través de la BBC, vieron que apenas había gente. Y era verdad que los holandeses sabían que iban a venir en su ayuda (oían clandestinamente todos los días la BBC de Londres que les daba noticias e instrucciones) pero no se imaginaron que iba a ser tan rápido como en realidad llegaron. La zona prevista de este primer lanzamiento era un abandonado hipódromo de carreras de caballos en las afueras de La Haya y hacia allí enfiló la formación de los dos Lancaster.

El piloto canadiense Upcott sigue narrando:

*"Llevaba a mi izquierda al piloto australiano volando en paralelo conmigo. Al sobrevolar el hipódromo, yo lancé la carga el primero, aunque el australiano lanzó casi al mismo tiempo que yo. Yo había esperado demasiado y me pasé un poco, con lo que me salí un poco de la zona de lanzamiento y la mitad de mi carga cayó sobre la tribuna, al final de la pista".*

Terminada la pasada de lanzamiento, los bombarderos regresaron hacia su base y al abandonar el territorio holandés, ya sobre el mar del norte, notificaron por radio a su base el éxito obtenido en su misión.

Inmediatamente la BBC anunció el inicio de la "operación maná" y muy poco después una formación de 200 bombarderos Lancaster repletos de paquetes de comida se dirigieron rumbo a Holanda con una hora estimada de llegada a las zonas de lanzamiento al filo de las dos de la tarde de los holandeses.

Precediendo a cada grupo de los "bombarderos/socorristas" iba un par de cazas "mosquito" con la misión de marcar la zona de "lanzamiento de víveres" con bengalas rojas para facilitar la labor de localización a los bombarderos.

La BBC inglesa emitió un programa con las instrucciones que el pueblo holandés debía seguir para ayudar a los pilotos a identificar las zonas previstas para recibir la ayuda: Se les sugería que debían poner en el centro de la zona elegida para el lanzamiento de alimentos una gran T en medio de la cual debían colocar una luz roja o una gran cruz blanca. Les advertían también de que durante el lanzamiento de paquetes nadie entrase en la zona para evitar ser golpeados por los objetos que estaban cayendo.

Inicialmente se programaron los lanzamientos en zonas próximas a las principales ciudades de Holanda, porque era donde residía la mayor parte de la población.

## **Los protagonistas**

Las tripulaciones aéreas de la RAF y del USAAC -Cuerpo Aéreo del Ejército de los EEUU que con sus "fortalezas volantes", bombarderos B-17, B-24 y B-29 iniciaron dos días después su propia operación humanitaria, a la que llamaron "operación chowhound"- recibieron de muy buen grado el "encargo".

Les pareció una gran ocasión para colaborar en la ayuda a los holandeses pues todos conocían la situación de la población holandesa y el poder colaborar para que terminara la miserable situación por la que estaban pasando los holandeses les pareció una buena idea.

Este tipo de vuelos tenía otro atractivo para las tripulaciones, pues una cosa eran las cotidianas misiones de guerra real con sus inherentes peligros y otra cosa diferente eran esta misión humanitaria que, teóricamente, no entrañaban el peligro de los bombardeos que diariamente hacían. El solo hecho de tratar de salvar vidas, miles de vidas de miles de holandeses que lo estaban necesitando desde hacía demasiado tiempo, hizo que los pilotos tomaran con más entusiasmo esta misión.

La "operación maná" para la RAF, así como la "Chowhound" de los yanquis -en argot yanqui, chowhound significa "**glotón**"- fue enormemente popular entre los pilotos. Tanto fue así que **muchos pilotos que estaban disfrutando de permisos oficiales, pidieron regresar a sus unidades para no perderse esta misión de ayuda humanitaria.**

Todos los componentes de estos primeros vuelos de ayuda recibieron, antes de iniciar el vuelo hacia Holanda, un briefing especial con las técnicas de lanzamiento de víveres a baja cota en las zonas previstas para ello, pues lo que iban a realizar ahora necesitaba cambiar sus habituales normas -lanzar sus bombas desde más de 20.000 pies de altura -unos 6.100 metros- por las técnicas del vuelo a baja altura y baja velocidad para que ninguno de los fardos o sacos de comestibles se destripara al impactar contra el suelo, ya que ninguna carga de las que lanzaban llevaba paracaídas.

Para que la operación resultara segura, sin demasiados problemas el mando diseñó el siguiente procedimiento operativo para esta ocasión: Despegue del

vuelo inicial estándar, ascender a la altura de crucero para sobrevolar y cruzar el Mar del Norte. A la vista de las costas holandesas descender a 1.000 pies - unos 300 metros- cruzar la costa, por los corredores autorizados, a 500 pies - 150 metros- y a la vista de las zonas de recepción, zonas de lanzamiento, cuando hayan sido identificadas positivamente, descender a 150/100 pies -unos 45/30 metros- ya estabilizados en altura, abrir compuertas de lanzamiento y reducir la velocidad -sacar flaps si fuera necesario, pero mejor abstenerse de utilizar flaps)- para mantenerla ligeramente por encima de 110 millas por hora los Lancaster y 125 millas para los B17, velocidades de pérdida para el peso que llevaban. Finalizado el lanzamiento ascender, en rumbo hacia el corredor de salida a altura de crucero para regresar a sus bases.



**Pasada de lanzamiento de dos B-17 "fortalezas volantes, sobre el aeropuerto holandés de Squipol, Amsterdam.**

.(En esta época los anemómetros de los aviones indicaban la velocidad en millas terrestres; 110 millas son 177Km y 125 millas son 200 km. Actualmente los anemómetros vienen en nudos- milla náutica de 1.852 m.)

El sistema aseguraba, teóricamente, que los fardos, sacos y cajas no se desparramaran sobre el suelo a causa del impacto.

Establecido el procedimiento la realidad de los vuelos puso alguna que otra corrección tanto en alturas como en velocidades y maniobras de "pasadas de saludo" pues a medida que avanzaban los vuelos y los pilotos se familiarizaban con el terreno, aquello de "volar autorizados por la superioridad a baja cota", dio ocasión a alguna que otra "licencia" a gusto de cada piloto, como la de repetir la pasada, ya sin víveres, alabeando sobre los espectadores, a modo de saludo y de júbilo.

El número de aviones participantes en esta operación humanitaria -entre aviones de la RAF y de los americanos- superó la cifra de 900 bombarderos. Los vuelos tuvieron lugar entre el 29 de abril y el 7 de mayo por parte de los ingleses. Los americanos operaron entre el 1 de mayo y el 8 de mayo (día en que los alemanes firmaron la capitulación y se terminó la guerra en Europa).



**Bombarderos Lancaster arrojando su carga sobre la población holandesa**

A petición de las tripulaciones, cuando ya habían hecho las primeras “entregas” sin ser atacados por los alemanes, y viendo que la operación podía seguir su curso sin ataques enemigos, se decidió aumentar la cantidad de víveres en los aviones y para ellos procedieron a aliviarles de peso innecesario de los bombarderos. Muchos de los cuatrimotores Lancaster -con objeto de reducir el peso y cargar más víveres- sólo llevaban un piloto (los Lancaster ingleses no llevaban copiloto nunca), el mecánico de vuelo y el ametrallador/bombardero de morro, que era el que se encargaba de la maniobra de soltar y lanzar la carga, con lo que pudieron aumentar la cantidad de víveres (dejaban en tierra al operador de radio y a los tres artilleros de las tres torretas, **cambiando peso por víveres**). La misma maniobra de reducir tripulantes para aumentar carga hicieron los americanos con los cuatrimotores B-17, B-24 y B-29 que sí llevaban copiloto, y redujeron también algunos tripulantes innecesarios para esta misión.

Otro paso más en este sentido de poder mejorar la cantidad de víveres a transportar fue el desmontar de los Lancaster ingleses y de los Boeing americanos su armamento defensivo (Iban en misión de paz y no necesitaban armamento) con lo que aumentaron otro poco más la capacidad de ayuda humanitaria.

### **¿Qué lanzaban los aviones?**

La mayor parte de las mercancías que lanzaban eran alimentos de primera necesidad como harina, guisantes, queso, judías, azúcar, margarina, café, latas de carne y tocino, patatas deshidratadas (ocupaban y pesaban menos que las patatas) galletas saladas, tabletas de chocolate, sal, huevos en polvo etc.



**Tripulación de un "Lancaster" cargando su avión con ayuda humanitaria. Los compartimentos de bombas se llenaron de víveres para socorrer al pueblo holandés.**

Esa lluvia de alimentos, ese "moderno maná" caído desde los cielos holandeses encontró en ellos un pueblo muy organizado y disciplinado que muy hábil y racionalmente distribuyó con rapidez y equidad la deseada ayuda.

Se organizaron de forma que todo llegase a la totalidad del país. Aquel moderno "maná" representó una inyección, no solo de alimento físico, sino de moral en aquel sufrido pueblo que tanto lo necesitaba. (La media de pérdida de peso de la población holandesa en aquel infame "invierno del hambre" estaba entre 13 y 18 kilos por persona.)

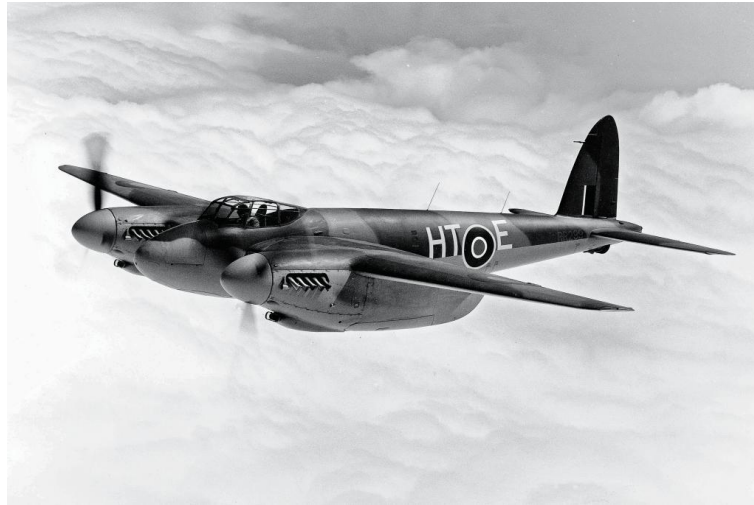
Dentro de esta operación "maná" hubo una acción muy importante recordada por los habitantes de Amsterdam. Los norteamericanos hicieron, entre los días 1 y 3 de mayo de 1.945, que nada menos que 400 aviones bombarderos B-17 "fortalezas volantes" (con tripulaciones inglesas, canadienses, norteamericanas, neozelandesas, polacos y australianos) volaran hasta Holanda y lanzaron sobre las pistas del aeropuerto de Amsterdam ( aeropuerto de Squipol), 800 toneladas de "**raciones K**", las raciones reglamentarias de las fuerzas americanas aerotransportadas, los paracaidistas y del Army -ejército de tierra- en general.

Eran raciones diarias de alimentos no perecederos, listos para comer y que podía llevarse en el bolsillo del soldado como ración individual (en un solo paquete incluía desayuno, comida y cena, con un total de casi 3.000 calorías diarias).

En total la operación conjunta "maná/chowhound" provocó una copiosa lluvia caída del cielo -el maná- de más de 11.000 toneladas de alimentos que salvaron literalmente la vida de más de 3,5 millones de holandeses.



## El agradecimiento



**De Havilland 98 "mosquito" caza polivalente. Avión de reconocimiento que lideraba a los bombarderos señalizando las zonas de lanzamiento de su ayuda humanitaria.**

Naturalmente los aviones aliados eran recibidos por la población con auténtico entusiasmo, haciéndoles señales con las manos, agitando sus sombreros, sábanas, manteles, o algunas prendas de vestir y aplaudiendo a rabiar cuando los sobrevolaban.

A partir del segundo o tercer día en muchos lugares los agradecidos holandeses decidieron escribir en el suelo de las zonas de lanzamiento -con sus primaverales tulipanes- en letras grandes para que los pilotos lo pudieran leer, frases de agradecimiento como "muchas gracias" ó "Dios os bendiga".

Como los pilotos repetían muchos los vuelos -cada misión era todo un auténtico carrusel de ida y vuelta, pues cruzar el mar del norte y llegar a Holanda eran menos de 250 kms, a la carga "oficial" que llevaban, muchos tripulantes solían añadir algunos paquetes de cigarrillos de su propiedad, notas escritas dándoles ánimo, revistas inglesas y americanas de actualidad o prensa del día y algunas golosinas y en ocasiones medicinas que necesitaban los holandeses y que habían reclamado a través de la BBC. Otros confeccionaron unos "paracaídas caseros" con pañuelos y en ellos enviaron regalos personales suyos, casi todos chocolate, caramelos y notas escritas para el pueblo holandés animándolos y agradeciéndoles a ellos su buena acogida.

## Alguna sorpresa

Un día ocurrió que una formación de B-17 se encontró con la sorpresa de que al sobrevolar unos hermosos campos de tulipanes, en ruta hacia su zona de lanzamiento, los holandeses habían recortado en el campo los tulipanes -para formar con letras mayúsculas- un enorme mensaje que decía: **"THANKS YANKS"** (gracias americanos) que emocionaron e hicieron brotar las lágrimas en los rostros de más de uno de aquellos curtidos aviadores que habían

cambiado el lanzamiento de bombas destructivas por paquetes de ayuda humanitaria.



### Raciones K

Generalmente llevaban dos paquetes de galletas, cigarrillos, chicles, azúcar granulada -en cubitos o comprimida- café instantáneo y una llave para abrir las latas de conservas de carne o de huevos en polvo, fruta, queso en conserva. También llevaban Jugos de limón, naranja, o uva que también iban en polvo. Incluían papel higiénico, cerillas, tabletas para purificar agua, sal en Tabletas, un paquete de caldo, chocolates y caramelos o barras de cereal. Las últimas comidas de final de la guerra añadían una cuchara de madera.

Las instrucciones exteriores del envase dicen: abra la bolsa interior con cuidado. Se puede usar como recipiente impermeable para cerillas, cigarrillos etc. Por seguridad no tirar la lata vacía y el papel en sitios en que se puedan ver desde el aire. Si es posible hay que cubrirlos con basura, algunas ramas, tierra, arena etc.

En otro avión B-17 ocurrió que el artillero/bombardero de morro, que va tumbado en la góndola transparente del morro del avión, con una magnífica visión de lo que tiene enfrente, cuando estaban a media pasada sobre la zona de lanzamiento cogió el interfono y llamó urgentemente al bombardero de la torreta de cola, que también tiene una buena vista, pero hacia atrás, gritándole: " ¡Cierra los ojos, cierra los ojos! Eres demasiado joven para ver esto". ¿Qué había pasado? Que el bombardero delantero había visto, desvaneciéndose en la distancia, cómo una joven holandesa se puso a saludar al avión levantándose la falda del vestido, haciéndola ondear alegremente hacia los aviones.....pero resultó que debajo ¡No llevaba nada!



**Monumento conmemorativo de la "operación maná" en Rotterdam muy visitado por holandeses y turistas.**

## **Equidad en el reparto**

El sistema de recogida y distribución del "maná" que les llegaba a casi todas las horas del día estaba perfectamente organizado por los holandeses.

Todo lo que se había recogido se reunía en un punto determinado en el que se **clasificaba y se distribuía** entre la gente, reservando lo que correspondía para enviarlo a los pueblos del interior. Cuando algunos paquetes se salían de la zona prevista y caían en alguno de los numerosos canales, los tripulantes de los aviones veían cómo varios holandeses corrían al canal y se tiraban al agua para rescatarlos enseguida.

No se conocieron robos, ni riñas entre ellos por la comida, ni triquiñuelas para coger más de lo que les correspondía, ni luchas para recoger "yo el primero", ni abusos en ese sentido.

La comida llegó a todos los rincones del país, pero también hay que decir que algunos núcleos muy pequeños de población -muy pocos- de los más alejados de las zonas en que se recibía este maná, en algunas ocasiones los víveres tardaron hasta cuatro días después de haber llegado, porque las comunicaciones terrestres y por canales en tiempo de guerra con los alemanes controlando todo -transportes incluidos y sus inspecciones correspondientes- dificultaron la llegada de los alimentos y entorpecieron algo el ágil sistema diseñado de las entregas.

**En la parte negativa de esta operación** tenemos que contabilizar algunas víctimas entre la población civil holandesa debido a que su grado de desnutrición y de hambre era tal que cuando llegaron los primeros alimentos en los primeros lanzamientos, **el ansia de comer les traicionó** porque fueron incapaces de tener paciencia y "se atiborraron" y, por ejemplo, las galletas

saladas ocasionan una gran sed, que se remedia bebiendo agua. Esta agua llegaba al estómago con las galletas aún sin digerir, con lo que se hinchan muy deprisa provocando una perforación de aquel debilitadísimo estómago que les condujo a la muerte. Desgraciadamente hubo varios de estos casos.



**Avro 683 "Lancaster". 7 tripulantes: piloto, mecánico de vuelo, operador radio, navegante y tres artilleros para las torretas de proa, cola y dorsal. El de proa era artillero/bombardero. Nunca llevó copiloto. Tenían 4 motores Rolls Royce Merlin XX de 1.280 cv cada uno. Velocidad de crucero 200 millas/hora (320 km/hora). Llevaba 8 ametralladoras defensivas. Cargaba 6.440 kg de bombas con autonomía de 4.100 kms y un conversor de pies a metros; su techo eran 21.500 pies (6.550 metros)**

En cuanto a los aviadores y a los aviones participantes, la operación se saldó con la pérdida de tres aviones. Dos de ellos chocaron rodando en el suelo al salir de sus bases inglesas, pero no murió nadie y el otro tuvo una parada de todos sus motores por fallos mecánicos que causó la caída del avión y perecieron todos sus tripulantes.

Afortunadamente para los holandeses la primavera del año 1.945 llegó con tres importantes hechos: El primero fue que se había dado por finiquitado el terrible "invierno del frío extremo", lo que resultó ser un importantísimo alivio. El segundo fue que cuando se habían olvidado del frío les llegó en su lugar el cambio por el hambre, que los llevó hasta extremos gravísimos, hasta verse una multitud de holandeses "en las últimas", a punto de perecer todos de inanición. Eso fue la primera parte del segundo hecho, pues tras haber sobrevivido de mala manera les llegó la lluvia del cielo el bendito "maná" de los aliados que alivió su situación. Y cuando se terminaron los nueve días del maná amaneció el tercer hecho, último y más feliz de todos los acontecimientos, el famoso **día 8 de mayo de 1.945 anunciando el fin de la segunda guerra mundial en Europa.** (siguió la guerra en el Pacífico pendiente, con Japón luchando hasta que llegó el lanzamiento de las bombas atómicas sobre Hiroshima y Nagasaki, en el mes de agosto).



**B-17 "fortaleza volante". 10 tripulantes: piloto, copiloto, mecánico de vuelo, operador de radio, navegante, bombardero/artillero de morro, y cuatro artilleros para la torreta de cola, la ventral y las dos laterales del fuselaje. Las últimas versiones llevaban trece ametralladoras defensivas del 12,7mm (los primeros modelos llevaban 8 ó 10) y podía cargar 8.000 kgs de bombas y volaba en crucero a 238 millas/hora unos 382 km/h. Se fabricaron 12.677 aviones de los que fueron destruidos 4.750 en misiones de guerra. La mayoría fueron construidos por Boeing en Seattle, pero también colaboró Douglas en Long Beach y la factoría Lockheed Corporation. La ametralladora frontal era operada por el navegante o el bombardero cuando no estaban ejecutando su trabajo específico. La torreta dorsal también era ocupada por el mecánico de vuelo cuando hacía falta.**

Pasado el día 8 de mayo, firmado ya el armisticio, con los alemanes derrotados y sin acciones de guerra, se produjo la desbandada de la cúpula militar nazi huyendo a esconderse en donde fuera.

La "operación maná" totalizó 5.200 vuelos de socorro al pueblo holandés. Los ingleses efectuaron 3.000 vuelos y los americanos 2.200. El pico máximo alcanzado de aviones en vuelo se logró un día en que más de 900 aviones - bombarderos aliados- sobrevolaron a la vez el espacio aéreo holandés, haciendo llover desde el cielo **esperanza** a un pueblo que estuvo muy, pero que muy cerquita de ser exterminado por el hambre.

## **El fin del Reichskommissar**

En lo referente a Holanda el final de la operación maná coincidió con el fin de la guerra. Las circunstancias que se dieron estaban acordes a la descomposición interna que estaba sufriendo la cúpula nazi. Se produjo una desbandada general con huida de la mayoría de sus mandamases y los que se quedaron fue porque no pudieron huir, aunque planes para hacerlo los tenían todos ellos.

A mediados del mes de abril de 1.945 -cuando Hitler había tomado ya la decisión de suicidarse porque no veía ninguna salida a la ruinoso situación

social y militar a que él había llevado a Alemania- (el suicidio fue el 30 de abril), dio un último cambio a su gobierno, pues quiso nombrar a un sucesor. Destituyó a los que habían caído en desgracia y nombró a sus aduladores amigos. En ese nuevo gobierno puso como su sucesor y cabeza del mismo al almirante **Karl Dönitz** y como había destituido a su ministro de asuntos exteriores Ribbentrop -que ya llevaba tiempo que había caído en desgracia a los ojos del Führer- lo sustituyó por nuestro conocido personaje Arthur Seyss-Inquart, viejo y fiel adúlador austriaco convertido, como el propio Hitler, en alemán.

Nos encontramos ahora con que en el reparto "in extremis" de cargos que hizo el Führer, a Seyss-Inquart le cayó el chollo de ser ministro de asuntos exteriores de Alemania, nación en la que ningún alemán (ni siquiera el Führer) desconocía que tenían la guerra perdida.

Afortunadamente en sus escasos veinte días de mandato, el malvado Seyss-Inquart no tuvo ocasión de ejercer su nuevo cargo, porque tuvo que quedarse en su puesto, en Holanda como comisario que era de los Países Bajos hasta el 7 de mayo.

El día 7 de mayo, víspera de la rendición alemana, Seyss-Inquart se trasladó a Hamburgo tratando de huir sin haber ejercido como ministro, sabiendo ya que Hitler se había suicidado. Nuestro hombre se encontró en medio de un gobierno totalmente descabezado, en pleno caos, pues ya había sido dada la voz de isálvese quien pueda!

Y ocurrió que allí en Hamburgo -recuperado ya por los ingleses- fue arrestado por una pareja de miembros de los Fusileros Galeses Reales, cuando intentaba cruzar un puente sobre el Elba.

La casualidad hizo que uno de sus captores fuera Norman Miller, un judío alemán de Nuremberg que había escapado a Inglaterra a los 15 años cuando iba en un programa de intercambio kindertransport, antes del inicio de la guerra y que luego, como perteneciente al ejército de ocupación inglés, tuvo la suerte en Hamburgo de arrestar a Seyss Inquart. Toda la familia de Miller había sido asesinada en 1.942, en un campo de concentración judío en Riga, Lituania. Fueron todos ellos detenidos y enviados al campo de concentración por los nazis.

Seyss-Inquart fue juzgado en Nuremberg acusado de:

- 1º cometer crímenes de guerra y crímenes de lesa humanidad.
- 2º de planificar, iniciar y librar guerras de agresión y
- 3º de conspiración para cometer crímenes contra la paz.

El psicólogo norteamericano encargado de la evaluación de la inteligencia de todos los líderes nazis juzgados en Nuremberg le dio a Seyss Inquart una puntuación de 141 puntos -el segundo más alto de todos los juzgados en Nuremberg- ¡Lastima de inteligencia enfocada al mal en vez de al bien!



**Seyss Inquart leyendo su alegato final en el tribunal de Nurember**

El tribunal de Nuremberg le encontró culpable de todos los cargos, excepto del de conspiración, por lo que fue condenado a muerte por ahorcamiento, sentencia que se cumplió el 16 de octubre de 1.946, juntamente con otros nueve acusados. Tenía 54 años. Antes de ser ejecutado habló con el capellán católico de la prisión (regresando a sus primeras creencias católicas) y recibió el sacramento de la confesión.

**miguel ángel simón del fraile**