



# LA GRAN EVASIÓN

La verdadera historia de la fuga más famosa  
de la Segunda Guerra Mundial.

Tim Carroll

Lectulandia

Es uno de los episodios más célebres de la Segunda Guerra Mundial. Transcurridos 60 años del suceso, ha llegado el momento de rendir homenaje al ingenio de los hombres que hicieron posible esta audaz fuga.

La Gran Evasión cuenta la historia de los oficiales que lograron atravesar la alambrada de espino y eludir las torres de vigilancia del Stalag Luft III, el modélico y supuestamente impenetrable campo de prisioneros que Göring ordenó construir. Algunos de ellos protagonizaron otros osados intentos de fuga, como el célebre episodio del «Caballo de Madera», que inspiró también un clásico del cine, o la poco conocida evasión de Sachsenhausen orquestada por cinco supervivientes de la Gran Evasión que, por orden personal de Hitler, fueron encerrados en el famoso campo de concentración para que murieran allí.

También se revela el importante papel que desempeñó el Stalag Luft III en las operaciones de inteligencia aliadas dentro de la Europa ocupada: los prisioneros extendieron una intrincada red de espionaje a través de la cual proporcionaron a Londres y Washington detalles del despliegue militar y del nivel de las operaciones enemigas y transmitieron información sobre la efectividad de los ataques aéreos.

El autor no olvida la vertiente trágica del heroico episodio: cincuenta de los participantes en la Gran Evasión fueron asesinados por la Gestapo. Analiza sus muertes y la investigación llevada a cabo después de la guerra para llevar ante la justicia a los asesinos.

Lectulandia

Tim Carroll

## La gran evasión

La verdadera historia de la fuga más famosa de la Segunda Guerra Mundial

ePUB v1.0

NitoStrad 07.05.13

---

más libros en [lectulandia.com](http://lectulandia.com)

---

Título original: *The Great Escapers*

Autor: Tim Carroll

Fecha de publicación del original: octubre 2004

Traducción: Daniel Cortés Coronas

Editor original: NitoStrad (v1.0)

ePub base v2.0

*Para Georgia y Patrick.*

## Prefacio

Este libro tiene su origen en una serie documental televisiva realizada en 1999 para el Learning Channel, de la que yo fui productor y director. La serie incluía un pequeño episodio dedicado a la Gran Evasión que en mi opinión no estaba bien documentado (lo que no era de extrañar dada lo ridículamente inepto que era el equipo que lo realizó). Yo estaba decidido a producir una versión mejor. De hecho, tenía la esperanza de poder realizar un documental a gran escala para la BBC o para el Channel 4 que acompañara al libro. Mi idea no pareció interesar a nadie, pero me complace saber que Mark Radice, de Windfall Films, logró tener éxito donde yo fracasé. Su programa, que en mi opinión se afana por lograr un punto de vista bastante inteligente, se empezó a emitir más o menos a la vez que la publicación original de este libro.

Lo que me intrigó de la Gran Evasión fueron el grado y complejidad extremos del acto en sí. Crecí con la película *La gran evasión*, como tantos otros niños de mi generación. Un verano me propuse fabricarme un auténtico pasaporte británico. Pensaba que si una pandilla de oficiales aliados, medio muertos de hambre, fueron capaces de producir miles de documentos de identidad falsos en medio de las privaciones de un gélido campo de prisioneros de la Segunda Guerra Mundial, sin duda yo sería capaz de fabricarme un pasaporte en mi propia casa, rodeado de todas las comodidades y con todo tipo de modernas tecnologías a mi disposición. Me equivoqué, claro está, y el producto final de mis esfuerzos estivales fue desastroso.

La pregunta que surge una y otra vez en relación con la Gran Evasión es: ¿cómo diantres lo consiguieron? Al simplificar la historia, no creo que la versión de Hollywood de los hechos pueda arrojar mucha luz sobre el tema. He llegado a la conclusión de que la respuesta es compleja. Por un lado, no era tan difícil como parecía. Los oficiales que se encontraban prisioneros en el Stalag Luft III, el campo de las Fuerzas Aéreas alemanas del que escaparon, eran unos privilegiados, probablemente mejor tratados que cualquier otro prisionero de guerra de los escenarios europeos y asiáticos. Pertenecían a la élite de las Fuerzas Aéreas aliadas y fueron tratados como tales. Estaban bien alimentados y se les suministraban equipos de deporte, libros y materiales para montar obras de teatro que habrían sido la envidia de muchos soldados regulares, que recibieron de los alemanes un trato atroz.

Los oficiales no lo tenían demasiado difícil para conseguir el material necesario para fabricar documentos de identidad falsos. Su posición privilegiada se veía favorecida por el curso de los acontecimientos que, en el momento de la Gran Evasión, llevaban ya un tiempo volviéndose en contra de los alemanes y era evidente para todo el mundo que los Aliados ganarían la guerra. Muchos de los soldados alemanes del Stalag Luft III buscaban ansiosamente la manera de congraciarse con

los oficiales prisioneros, dado que muchos de éstos tenían contactos en puestos elevados y podrían devolverles el favor durante la posguerra. Muchos de los miembros del cuerpo de seguridad alemán estaban pasando necesidades y hambre. No fue difícil ganárselos.

Por otro lado, la Gran Evasión fue un logro extraordinario, mucho más de lo que se puede apreciar en la película. Los implicados en las actividades clandestinas de fuga eran hombres excepcionales. Si bien algunos de ellos pertenecían a familias acaudaladas y con buenos contactos, en su mayoría se trataba de una estirpe de aventureros apasionados e indómitos que se negaban en redondo a aceptar la cautividad y estaban dispuestos a hacer lo que fuera para burlarse de sus opresores.

Puede que a algunos lectores les sorprenda saber que no había sólo tres túneles, los famosos Tom, Dick y Harry. Sólo en el Stalag Luft III se excavaron 100 túneles y probablemente otros tantos en otros campos de la Luftwaffe diseminados por la Europa ocupada. En mi versión he tratado de mostrar simplemente lo infatigables que llegaron a ser estos hombres en su deseo de salir de dichos campos a costa de lo que fuera. El extraordinario número de túneles que excavaron deja, sin duda, constancia de ello.

Por supuesto, la Gran Evasión tiene también su lado trágico, pero pienso que tampoco debe exagerarse la parte dramática y que los escritores contemporáneos que adoptan una pose sensiblera acerca de «los cincuenta» que fueron asesinados por los alemanes no les están haciendo justicia realmente. Se trataba de hombres valientes y sus asesinatos fueron terribles. Pero se encontraban inmersos en una guerra brutal en la que millones de personas sufrieron crímenes mucho más atroces. Eran luchadores que habían elegido continuar la guerra contra los alemanes desde detrás de las alambradas de los campamentos. Eran oficiales que, en su mayor parte, recibían un trato bastante benévolo por parte del enemigo. Me inclino a pensar que serían los últimos en quejarse del trato recibido.

Este libro no es todo lo completo y definitivo que me habría gustado. He descubierto que hay tantas historias relacionadas con la Gran Evasión y con el Stalag Luft III, tantos puntos de vista y tantos interesantes recovecos que explorar, que llevar a término la tarea que me había propuesto era imposible. En cualquier caso espero que esta versión resulte interesante y que arroje algo más de luz sobre este extraordinario episodio de nuestra historia.

# Prólogo

## *Los últimos hombres de la gran evasión*

En la fecha actual, marzo de 2004, cuando han transcurrido ya sesenta años desde que se produjera la Gran Evasión, sólo quedan vivos siete de los hombres que se fugaron de Sagan a través de un túnel aquella fatídica noche. Conozcámosles y conozcamos sus reflexiones sobre la aventura que posiblemente marcó el resto de sus vidas.

### ***Tony Bethell***

Anthony Bethell fue abatido cuando sobrevolaba Holanda en un Mustang, en diciembre de 1942.

Al pensar en la Gran Evasión lo primero que me viene a la cabeza es la admiración que me despierta la genialidad de tantas personas cuya labor la hizo posible. Mis primeras tareas fueron esparcir la arena y avisar si aparecía algún «animal» hasta que me ascendieron a excavador. La primera vez que bajé pensé que me daría claustrofobia pero el estar rodeado de gente competente me tranquilizó totalmente. Una vez me quedé atrapado en «Leicester Square», uno de los refugios que había en mitad del túnel, y jamás me he sentido tan aterrorizado en mi vida. Sudaba de miedo. Me sacaron a la media hora pero a mí me pareció que había transcurrido un siglo.

La noche de la evasión, la única idea que ocupaba mi mente era que tenía una misión que cumplir. Tenía que guiar a un grupo de diez personas hasta el bosque que había a la salida del túnel. Una vez que lo conseguimos y nos vimos por fin allí nos invadió una maravillosa sensación de libertad mientras aspirábamos el aire fresco y puro del bosque. Sin embargo, el terreno era muy escabroso debido a los barrizales que se formaban al derretirse la nieve. Rompimos nuestra propia norma de no avanzar de día y fuimos atrapados por un par de «animales» que nos soltaron la cantinela de siempre: «para vosotros, se acabó la guerra». Sólo habíamos recorrido 70 u 80 kilómetros.

*Me enteré de lo de «los cincuenta» estando en «la nevera» de Sagan. No podía dar crédito a lo que oía. Las estadísticas eran catastróficas: tres personas de vuelta a casa y 50 ejecutados. Pero era la guerra y en las guerras ocurren este tipo de cosas. Hay que hacer lo que hay que hacer. Roger Bushell dijo que el único propósito era el de «hostigar, confundir y desconcertar al enemigo». Y eso es exactamente lo que hicimos.*



Tony, que en la actualidad tiene 82 años, vive en Canadá con su segunda esposa, con quien lleva 30 años casado. Entre los dos tienen ocho hijos y catorce nietos.

### ***Les Brodrick***

El Lancaster de Lesley Charles James Brodrick fue derribado cuando regresaba de un bombardeo sobre Stuttgart.

La noche de la evasión éramos unos 200, todos con nuestros pesados abrigos, apelotonados en una caseta en la que pronto empezó a hacer mucho calor. Por lo visto, se podían ver nubes de vapor saliendo por las ventanas pero afortunadamente los alemanes no se percataron de nada. Al principio todo era muy emocionante aunque pronto los ánimos empezaron a decaer porque tuvimos que permanecer allí sentados durante horas y horas, esperando turno para salir.

El túnel daba un poco de miedo, la verdad. La mayoría de nosotros no habíamos estado nunca antes allí y el pánico empezó a cundir un poco cuando algunos nos dimos cuenta de que sufríamos de ataques de claustrofobia. Una vez fuera, para ser sincero, lo primero que pensé fue en el tiempo horrible, frío y desapacible que hacía. Tres de nosotros decidimos coger el «tren de san Fernando», cruzar el país hasta Checoslovaquia, donde nos dijeron que alguien podría ayudarnos.

Desgraciadamente nos paramos a pedir ayuda en una casa donde resultaron estar alojados soldados alemanes. Cuatro alemanes salieron a nuestro encuentro y ahí acabó todo. Me enviaron de nuevo a Sagan y me pasé dos semanas en la «nevera». Cuando salí me enteré de lo de «los cincuenta». Mis dos compañeros estaban entre ellos. Francamente, la primera idea que me vino fue que había tenido mucha suerte. ¿Mereció la pena? Creo que no, realmente. ¿Cincuenta hombres muertos a apenas unos meses del fin de la guerra? No, no valió la pena.

Les volvió a Inglaterra y fue profesor en una escuela de Canvey Island antes de trasladarse a Sudáfrica, donde reside actualmente con su esposa y sus dos hijos.

### ***Dick Churchill***

Sidney Albion Churchill acabó en Sagan después de que su bombardero ligero resultara abatido por un Messerschmitt 109 sobre Ludwigshafen, en septiembre de 1940.

*A diferencia de lo que ocurre en la película, en la evasión real no hubo ningún estadounidense, lo que fue una pena pues sí que participaron activamente en la construcción del túnel. Pero los trasladaron al Recinto Sur poco antes de que nos*

*fugáramos. Fue una lástima. Roger Bushell era un hombre de gran determinación. Y nuestro oficial superior, Wings Day, era un hombre que inspiraba tal respeto que, si nos hubiera ordenado asaltar las alambradas, un centenar de nosotros lo hubiéramos hecho sin pensárnoslo dos veces, incluso tratándose de una misión suicida. Pero no quiero darle vueltas a lo que pasó hace casi 60 años. Prefiero concentrarme en pensar qué van a hacer con sus vidas mis cinco nietos.*

Dick, que actualmente tiene 86 años, vive en Devon, Inglaterra.

### ***Sydney Dowse, Cruz al Mérito Militar***

Apodado cariñosamente «*the Laughing Boy*» («el Sonrisas») por su jovialidad y facilidad de trato, Sydney Hastings Dowse, piloto de Spitfire, fue uno de los principales excavadores de Harry, después de haber llevado a cabo ya dos intentos de fuga.

*Estaba decidido a escapar y a incordiar a los alemanes todo lo que pudiera. Yo estaba a cargo de uno de los principales equipos de excavación y me encantó trabajar en el túnel. Al fin y al cabo, estábamos haciendo algo útil por el esfuerzo de guerra, aunque sé que a muchos otros no les gustó tanto. En la película, el personaje que interpretaba el ídolo del pop de los 60 John Leyton estaba probablemente basado en mí, y mi compañero de fuga Stanislaw Danny Krol estaba interpretado por Charles Bronson.*

Fuimos dos de los primeros en salir. Sentirse libre era una sensación absolutamente fantástica. Danny era polaco, por lo que nos dirigimos hacia Polonia. Pero nos pillaron a los 12 días. A mí me enviaron a Sachsenhausen, donde vi a Jimmy James y me enteré de que habían asesinado a «los cincuenta», entre los que se encontraba Danny. El único efecto que tuvo sobre mí es el de querer escaparme otra vez, lo cual hice. La Gran Evasión merecía la pena. Creamos un gran desconcierto entre los alemanes y mantuvimos a miles, si no a millones de ellos, ocupados en buscarnos.

Al finalizar la guerra Sydney fue nombrado secretario privado del rey Jorge VI y trabajó en el Servicio Colonial. En la actualidad, a la edad de 84 años, pasa su tiempo entre Londres y Montecarlo.

### ***Bertram Jimmy James, Cruz al Mérito Militar***

Jimmy James se encontraba pilotando un bombardero Wellington cuando fue abatido en junio de 1940. Su verdadero nombre es Bertram pero alguien empezó a

llamarle *Jimmy* cuando estaba en la RAF y con ese nombre se quedó. Tras ser capturado estuvo implicado al menos en 12 intentos de fuga, por lo que fue condecorado con la *Military Cross* (Cruz al Mérito Militar) y recibió una Mención de Honor.

*Cuando llegué al pozo de salida, trepé por la escalera y lo primero que vi fueron las estrellas. Pensé en el lema de la RAF (Per ardua ad astra, «por la adversidad a las estrellas»). No es fácil imaginar un contexto más apropiado para el lema que aquel momento. A medida que ascendía por la escalera hacia las estrellas pensaba en el duro esfuerzo que habían realizado todos los implicados. A un terrible precio. Yo perdí algunos buenos amigos en aquella fuga. Excelentes personas, de lo mejor que he conocido nunca. Pero muchos de nosotros perdimos buenos amigos en aquella guerra, ¿verdad...?*

Ahora, a la edad de 89 años, Jimmy vive con su esposa, Madge, en los bucólicos alrededores de Shropshire, donde es un asiduo jugador de golf y un pilar para la comunidad.

### ***Paul Royle***

Paul Gordon Royle estaba en la Real Fuerza Aérea australiana cuando fue abatido mientras sobrevolaba Francia en 1940.

Participé en varias tareas distintas durante la construcción del túnel. Algo de excavación, algo de esparcimiento de tierra y también de vigilancia de los movimientos de los «animales». Lo único que recuerdo del túnel en sí es la fuga: una oscuridad sin fin, hasta que de pronto alguien tira de ti ¡y estás libre! Me dirigí a pie hacia el sur, a través del bosque, y fui capturado a la noche siguiente. Finalmente me enviaron de nuevo al campo y me metieron en la «nevera» durante dos semanas. Cuando salí, me enteré de que 50 de nuestros compañeros no habían vuelto.

Supongo que en lo más profundo sentía que había tenido suerte. Pero en su conjunto, nunca fue algo tan importante para aquellos que tomaron parte en el asunto como parece serlo para otros. Había millones de personas haciendo todo tipo de cosas en aquella guerra, de la que nosotros sólo éramos una pequeña parte.

Paul trabajó en la minería por todo el mundo antes de establecerse al oeste de Australia con su segunda esposa. Tiene cinco hijos y cinco nietos.

### ***Mike Shand***

En la película, cuando el guardia alemán da con la salida abierta del túnel y atrapa

a los prisioneros que van saliendo, hay uno que intenta distraer su atención antes de salir corriendo hacia el bosque. En la realidad se trataba del neozelandés Michael Moray Shand. Piloto de Spitfire en la Batalla de Inglaterra, Mike fue el último en escapar.

No sabía muy bien qué estaba pasando pero intuía que nos habían descubierto. Tampoco creo que el «animal» supiera muy bien de qué iba aquello. Todos nos quedamos petrificados. Entonces, en cuanto miró hacia otro lado, salí corriendo hacia el bosque. Eso fue todo: estábamos fuera.

Estuve caminando por el bosque durante un par de días, en dirección a Checoslovaquia. Pero la policía local me pilló cuando trataba de colarme en un tren. Me metieron en la cárcel, como parecía haber pasado con todos los demás fugados de Sagan. Acabé volviendo al campo, donde yo creía que estarían ya todos. Pero al llegar allí me enteré de lo que había pasado. Me impresionó un poco pero, para ser sinceros, creo que el sentimiento general que tuve fue el de haber tenido mucha suerte de que no me hubieran fusilado.

Mereció la pena. No creo que ninguno de nosotros creyera que podríamos haber llegado hasta Inglaterra. Era ridículo habiendo controles de la policía y de la Gestapo en cada esquina. En esas circunstancias, con gélidas noches e inhóspitas campiñas, era imposible atravesar Alemania sin ser descubierto. Pero algo había que hacer. Lo que pretendíamos era sembrar el caos tras las líneas enemigas y eso es exactamente lo que hicimos.

Después de la guerra, Mike regresó a su Nueva Zelanda natal donde vivió en una granja con su esposa británica, que falleció hace 14 años. Mike, que actualmente cuenta 89 años, tiene dos hijos.

## «Para ti, la guerra ha terminado»

El primer oficial aliado en caer en manos de los alemanes fue un aviador neozelandés de la RAF (Real Fuerza Aérea británica) que fue derribado cuando sobrevolaba el mar del Norte, el 5 de septiembre de 1939, al poco tiempo de que se declarara la guerra. El teniente de aviación Laurence Hugh Edwards estaba realizando un vuelo de reconocimiento en un avión Anson del Escuadrón 206 cuando fue atacado por dos hidroaviones Bv 138 alemanes. Los otros dos tripulantes del Anson resultaron muertos en el ataque. El avión enemigo se posó junto a los restos del avión siniestrado que flotaban en el mar y cogió prisionero a Edwards. Fue el primero de un puñado de oficiales de la RAF en caer en manos enemigas en los primeros días de lo que se vino en denominar «Guerra Falsa».<sup>[1]</sup> A finales de ese año, unos 26 oficiales y suboficiales británicos y franceses habían sido hechos prisioneros y alojados, primero en un campo de prisioneros en Itzehoe (cerca de Hamburgo), al que fue enviado Edwards, y poco después en el castillo de Spangenberg, una fortaleza medieval cerca de Kassel que se utilizaba para albergar prisioneros desde 1870. El campo de Itzehoe era bastante confortable y estaba sometido a un régimen muy relajado: todos los oficiales tenían su propia celda y se les permitía comprar fruta fresca y productos locales. El castillo de Spangenberg, denominado Oflag IX A/H (el término *Oflag* es una deformación de *Offizierslager*, que significa «prisión para oficiales»), era mucho más pintoresco, con un foso, unas descomunales paredes de piedra y un patio adoquinado. Era la quintaesencia de una fortaleza medieval. Pero las condiciones de vida eran terriblemente primarias. Los oficiales compartían un largo dormitorio común equipado con poco más que colchones de paja y un par de mesas de roble. La comida consistía en míseras raciones del ejército alemán muy distintas a las generosas (y saludables) porciones a las que estaban habituados en los comedores de oficiales de Gran Bretaña. Las cosas se torcieron aún más con la llegada del duro invierno alemán. El tiempo fue empeorando hasta que empezó a hacer demasiado frío para salir fuera, y los hombres permanecían casi todo el tiempo encerrados en el interior jugando a las cartas e intentando entretenerse (o no) con cualquier tipo de distracción que pudieran encontrar. Era un mal augurio de lo que estaba por venir, y que empezó con los primeros *Kriegies* (término derivado del vocablo alemán *Kriegsgefangenen*, que significa «prisioneros de guerra») que tuvieron que adaptarse a un estilo de vida en el que acabarían atrapados unos 44.000 aviadores aliados que fueron hechos prisioneros en la Europa ocupada.

La experiencia de los aviadores que cayeron en manos del enemigo es

diametralmente opuesta a la de los marinos y soldados. Éstos podían ser hechos prisioneros tras una encarnizada lucha, después de haber pasado a veces varios meses en alta mar, o tras enconadas batallas en tierra. Pero los aviadores se podían encontrar en manos del enemigo pocas horas después de estar disfrutando de las comodidades de su entorno familiar: el casino de oficiales y el bar de la esquina, la compañía de sus novias, esposas y familias, etcétera. La mayoría de los aviadores, y en especial los que llegaron a Alemania al principio de la guerra, venían de un ambiente en el que el confort se daba por supuesto. En un momento se podían encontrar arropados en la seguridad de su propio avión, que a kilómetros del suelo daba esa sensación de total libertad que los aviadores ansían, y al minuto siguiente encontrarse en tierra extraña, a merced de desconocidos y ante un destino incierto.

«Era un tremendo impacto darte cuenta de pronto de que no ibas a volver a casa, de que te enfrentabas a un futuro incierto en manos de los alemanes. Actualmente los aviadores cuentan con elaborados planes en caso de ser abatidos, pero en aquellos tiempos no había nada», recuerda el general Albert Clark, uno de los primeros estadounidenses que fue hecho prisionero en la Segunda Guerra Mundial. Clark, al que apodaban *Bub* («chaval») debido a su aspecto juvenil, era teniente coronel y segundo en el mando del 1.º Grupo de Cazas estadounidense cuando fue abatido en su Spitfire 5B, en julio de 1942.

Hay algo en la esencia misma de los aviadores que hace que no lleven bien la cautividad. La mayoría de ellos elige volar porque el combate en los cielos les proporciona una sensación de individualidad que otras formas de guerra no permiten. El aviador escritor de la Segunda Guerra Mundial Richard Hillary era un caso típico. Para este piloto de cazas Spitfire de origen australiano, la guerra representaba una oportunidad de dejar su huella en la vida. Incluso si le llevaba a la muerte. En una era de masacres mecánicas en masa, su ambición era la de luchar «con el máximo individualismo y el mínimo de disciplina». En su clásico relato sobre el combate aéreo, *The Last Enemy* («El último enemigo»), Hillary escribía:

*Creo que en los cazas hemos encontrado una forma de volver a la guerra como debería ser, una guerra a base de combates individuales entre dos personas, en el cual uno mata o muere. Es apasionante, es personal y es desinteresado. Yo no me podría quedar sentado detrás de un cañón de largo alcance buscando la forma de matar gente a 100 km de distancia. A mí no me dejan lisiado: o me matan o me condecoran con unas cuantas bonitas medallas que serán la admiración de todo el mundo cuando salga a tomar una copa.*

En este simple pasaje, Hillary resume la mentalidad del aviador combatiente

mejor que en muchos otros millones de palabras que se han escrito sobre el tema desde que el hombre se lanzó a la conquista de los cielos. Ni el típico conformismo cuartelero ni las estrecheces propias de la vida en medio de las olas oceánicas están hechas para el aviador. De hecho, para muchos soldados y marinos la laboriosidad y la obediencia ciega se convirtieron en algo tan normal que a menudo se sentían perdidos sin ello. Sin embargo, para los aviadores, el verse de pronto enjaulados y privados casi totalmente de libertad de movimiento supone una carga demasiado pesada de soportar. Otro rasgo que distingue aún más claramente a los aviadores de sus compañeros en armas de tierra y mar es que casi todos ellos son individuos realmente excepcionales, con frecuencia fruto de una esmerada formación en el arte del vuelo y la navegación aérea, o en cualquiera de las otras disciplinas necesarias para volar.

En la Batalla de Inglaterra los aviones no fueron un problema. Gran Bretaña tenía capacidad industrial suficiente para producir más de los que necesitaba. El gran problema fue la escasez de pilotos. Los pilotos eran tan valiosos que sus superiores hubieran hecho todo lo que estuviera en su mano para recuperarlos. De hecho, el gobierno británico creó en diciembre de 1939 el MI9, una organización clandestina de fuga y evasión con este propósito en mente.

Los agentes del MI9 eran lanzados en paracaídas sobre la Europa ocupada para enlazar con el movimiento de resistencia local. Su misión, inicialmente, era la de traer rápidamente de vuelta a Inglaterra a aviadores abatidos antes de que los alemanes pudieran pillarlos. Pero por fortuna, pocos combatientes, como grupo, están más capacitados para escapar que los aviadores. El tipo de agilidad mental que se precisa para comprender las complejidades de, por ejemplo, la astronavegación, difícilmente se amilana ante la perspectiva de construir un simple túnel. El tipo de mentalidad que es feliz combatiendo en solitario en los cielos, sin el apoyo cercano de otros camaradas, no se va a ver amedrentada por las largas horas de soledad a las que ha de enfrentarse con frecuencia el fugitivo. Los aviadores son una especie inteligente y agresiva, que valoran su propia libertad por encima de todo.

Siendo los aviadores criaturas muy individualistas, al principio fueron tratados de manera muy individualista en el conflicto entre Alemania y Gran Bretaña que comenzó en septiembre de 1939. Dos de los primeros oficiales de la RAF en ser abatidos sobre Alemania en la Segunda Guerra Mundial fueron llevados al encuentro del mismísimo *Reichsmarschall* del aire Hermann Göring. El jefe de escuadrón Phil Murray y el subteniente Alfred *Tommy* Thompson se encontraban realizando una batida para arrojar panfletos sobre Berlín en el bombardero bimotor Armstrong Whitley del Escuadrón 102, cuando se estrellaron, el 8 de septiembre de 1939, a causa de un fallo de los motores. El canadiense Thompson fue uno de los primeros combatientes extranjeros de la RAF; era hijo de un parlamentario de Ontario. Fue a

Inglaterra y se unió a la RAF en 1936, en busca de aventura y emociones fuertes. Una tarde Thompson y Murray se encontraban pasando un buen rato y bromeando al estilo propio de los aviadores en la pista de su base de Driffield (Yorkshire) y a la mañana siguiente se despertaban custodiados por un puñado de guardias alemanes, que no sabían muy bien qué hacer con ellos. A los dos hombres les sorprendió, como no era para menos, ser llevados ante la jovial presencia del *Reichsmarschall* del aire, que estaba absurdamente sentado detrás de una enorme mesa de despacho colocada sobre una plataforma, en medio de un claro del bosque. El jefe de las Fuerzas Aéreas alemanas mostraba orgullosamente sus medallas en su enorme pechera. Los oficiales británicos saludaron a su superior al estilo militar y Göring les devolvió el cumplido, para después entablar una amistosa charla con ellos durante una media hora. Göring se extrañó al enterarse de que Thompson era canadiense, dado que Canadá aún no había entrado en la guerra. No sería la primera vez que los alemanes se sintieran desconcertados ante la coalición multinacional de países, e incluso razas, que parecían estar listas para acudir en ayuda de la supuestamente odiosa potencia imperialista de Gran Bretaña. De hecho, si había algo que los aviadores aliados compartían, aparte de su pasión por la aventura, era una apabullante diversidad étnica, en una época muy anterior a que se acuñara el término «multicultural».

Göring hizo algunas referencias altruistas a la caballerosidad de la que había hecho gala el Real Cuerpo Aéreo británico en lo que aún se conocía entonces como la Gran Guerra. Se esforzó por dejar muy claro que mientras los aviadores aliados permanecieran en manos de la Luftwaffe podían esperar ser tratados como caballeros en el segundo gran conflicto europeo del siglo. Su extravagante exhibición de galantería no era en modo alguno inusual en los primeros tiempos de la guerra. En un Reich fundamentado en parte en una serie de falsas teorías raciales, los aviadores británicos, y más tarde también los estadounidenses, eran vistos como una clase superior de seres humanos con quienes Hitler querría con toda seguridad poblar su estado ario. Pero con el avance de la guerra, y en especial de la guerra aérea, los aviadores aliados dejarían de ser tratados de forma tan benigna al caer en manos enemigas. El bombardeo aéreo angloamericano de Alemania alcanzaría unas proporciones sin precedentes. Hacia finales de 1943, el concepto que tenían muchas de las desafortunadas víctimas de los bombardeos de los aviadores aliados era que eran *Luftgangsters* (terroristas del aire) y asesinos de mujeres y niños. Puede haber sido el caso de la sartén que le dice al cazo: «apártate, que me tiznas», pero no sería exagerado decir que, hacia el final de la guerra, gran parte de la tripulación de los bombarderos británicos y estadounidenses empezaron a tener cierto recelo sobre cuál era su misión. Este cambio radical de perspectiva respecto a quienes fueron los nobles combatientes del aire de Richard Hillary fue lo que contribuyó a uno de los más atroces crímenes contra aviadores de la RAF por parte del régimen nazi.



Tras su casi surrealista encuentro con Göring, Murray y Thompson fueron enviados a Itzehoe, donde se encontraron con el neozelandés Hugh Edwards, derribado cuando volaba en su Anson sobre el mar del Norte. En el campamento había también dos aviadores franceses y unos 600 polacos. Poco después se tomó la decisión de mantener a los aviadores cautivos en sus propios campos de prisioneros y los hombres de la RAF se encontraron muy pronto camino del castillo de Spangenberg, que se iba llenando rápidamente de prisioneros de guerra. (Entre ellos estaban Gerry Booth y Larry Slattery, los primeros suboficiales de la RAF que fueron prisioneros de guerra, que habían sido alcanzados en realidad antes que Edwards, al día siguiente a que se declarara la guerra. La distinción es importante porque los oficiales y los suboficiales se mantendrían separados a partir de entonces. El destino intervino en las vidas de Booth y Slattery en un bombardeo sobre Wilhelmshaven, que se trató más de una acción simbólica que de una maniobra militar en toda regla.) Entre los nuevos oficiales en llegar a Spangenberg se encontraba un simpático irlandés del Escuadrón 57 de la RAF, piloto de los pesados y viejos bombarderos Blenheim, utilizados principalmente para tareas de reconocimiento. Mike Casey, que sólo contaba 21 años cuando fue capturado, tenía un marcado y cautivador acento irlandés, pero se había criado en la India, donde su padre había sido un alto cargo de la Policía India. Fue educado en Gran Bretaña, donde desarrolló una mezcla de pasión por el deporte y devoción religiosa. Desgraciadamente, Casey llevaba casado menos de un mes cuando fue abatido por un caza alemán sobre Emden, en octubre de 1939, y no se trataba de un caso excepcional. El avión se estrelló contra un campo. Como solía ocurrir en aquellas primeras fases de la guerra, los miembros de la tripulación del Blenheim no demostraron ninguna animadversión hacia sus enemigos alemanes. Cuando el aviador que les había alcanzado empezó a volar en círculos sobre los restos del Blenheim, la tripulación saludó amistosamente con la mano al piloto alemán.

Poco después de llegar, Casey presenció la llegada de una figura que le resultaba familiar. El comandante de ala Harry Day había estado en el Escuadrón 57 con Casey. A sus 47 años, Day era uno de los pilotos más veteranos de la RAF. Pasaría gran parte de la guerra cautivo en manos de los alemanes y sería un elemento fundamental en los preparativos de fuga de los prisioneros aliados. Se trataba de un hombre alto, calvo y de trato agradable, al que todos sus hombres llamaban *Wings Day* (no por su insignia en forma de alas de águila, sino en honor al aniversario de la RAF, literalmente, «el Día de las Alas»). Era lo suficientemente mayor para que los más jóvenes le consideraran el «tío Harry».

Harry Melville Arbuthnot Day nació y se crió en Borneo, pero se educó en Londres. Se unió a los Marines Reales durante la Primera Guerra Mundial y fue condecorado por su valor al rescatar a dos tripulantes acorazado HMS *Britannia*, que

había sido torpedeado por un submarino alemán. Después de la guerra, siguió prestando servicio en los Marines, y al nacer en él la pasión por la aviación, se unió a la recién formada RAF en la que se convirtió en un as de la aviación y un sobresaliente acróbata aéreo (llegando a dirigir el vuelo de acrobacia de la exhibición aérea de Hendon en 1932). En el momento en que las hostilidades estallaron por segunda vez, Day andaba ya por los 40, una edad bastante madura si se compara con la de los jóvenes aviadores de las Fuerzas Aéreas. Fue enviado a Francia al mando del Escuadrón 57. Cuando fue abatido en octubre de 1939 (cosas del destino, en un viernes 13), Wings pilotaba uno de los antiguos Blenheim en un vuelo de reconocimiento, a plena luz del día, sobre el sudoeste de Alemania. Era un blanco fácil, en medio de aquel cielo azul, cuando le atacaron tres cazas Messerschmitt 109. Tras comprobar que su tripulación se había tirado en paracaídas, Wings hizo lo propio, salvándose por muy poco de morir presa de las llamas al tirarse por la escotilla.

Desde el mismo momento en que pisó suelo enemigo, Wings fue tratado con gran amabilidad. Aterrizó en campo abierto. Mientras se desabrochaba el arnés del paracaídas en un prado, apareció en escena un lugareño. Wings dijo: «*Englander*». El hombre sonrió, le tendió el brazo y le estrechó la mano. Más tarde, otros vecinos del lugar le ayudaron a lavarse y le curaron las quemaduras. Wings se alojó en casa de un joven oficial alemán que vivía por allí cerca. En aquella etapa de la guerra, los alemanes no tenían todavía una política de actuación concreta sobre cómo tratar a los prisioneros de guerra y Wings fue trasladado de una prisión provisional a otra, la mayoría de las veces casi sin vigilancia, antes de llegar a Spangenberg, donde inmediatamente asumió el papel de oficial superior británico (SBO), función que ocuparía en varios campos de prisioneros durante gran parte de su carrera militar en la Segunda Guerra Mundial.

Day era un hombre de naturaleza amable y caballerosa. Desde el principio fue de la opinión de que los alemanes debían ser tratados tal y como esperaban ser tratados los oficiales británicos. Siempre insistió en que se debía guardar una absoluta puntualidad a la hora de pasar lista (o *Appell*, como decían los alemanes) y siempre se cuadraba para saludar a cualquier oficial superior de la Luftwaffe con la misma formalidad con que lo haría con uno de la RAF. Sin embargo, no había duda de hacia dónde se inclinaban sus nervios de acero. El 11 de noviembre de 1939 los prisioneros británicos y franceses celebraron una pequeña ceremonia para conmemorar el final de la Primera Guerra Mundial. Wings pronunció un emotivo discurso ante los oficiales franceses: «1918 parece ya una fecha muy lejana para algunos de vosotros. A principios de ese año parecía que habíamos perdido la guerra. Algunos pensaréis que también ésta está perdida. Pero en 1918 derrotamos a los alemanes y lo que habéis hecho hasta ahora ayudará a que los volvamos a vencer. Para vosotros, la guerra aún

no ha terminado. ¡*Vive la France!* y ¡*Viva Inglaterra!*!». Los franceses recibieron con enorme gratitud el reconocimiento de Wings, pero no pasaría mucho tiempo antes de que los alemanes separaran a los prisioneros de ambas nacionalidades.

Una vez que los alemanes establecieron cuál iba a ser su estrategia respecto a los prisioneros de guerra, los prisioneros aliados dejaron de sufrir las privaciones de Spangenberg. Durante las dos primeras semanas de aquel diciembre, los alemanes enviaron a cinco prisioneros de la Fuerza Aérea británica y de la Fuerza Aérea francesa a un campamento situado en las afueras de Frankfurt am Main. Wings Day estaba entre ellos, y también Mike Casey. El Dulag Luft, nombre por el que se le acabó conociendo, estaba situado a los pies de la cordillera del Taunus. Allí serían enviados a partir de entonces la mayoría de los oficiales aliados abatidos, antes de partir hacia algún otro campamento permanente en territorio alemán. Dulag Luft era la abreviatura de *Durchgangslager der Luftwaffe* (campo temporal de las Fuerzas Aéreas). Era un antiguo centro agrícola experimental situado a las afueras de la pequeña localidad de Oberursel y consistía en una destartalada amalgama de edificios de ladrillo someramente protegidos por una alambrada de espino. A partir de diciembre de 1939, el Dulag Luft se convirtió en el primer punto de llegada de la mayoría de los aviadores aliados capturados en la Europa ocupada por los nazis.

Wings Day volvió a ocupar el puesto de oficial superior británico en el Dulag Luft. Muy pronto implantó una serie de normas que habrían de regir la nueva situación en la que se encontraban los cautivos y sus custodios. Fue entonces cuando puso en práctica su teoría de observar una correcta cortesía militar hacia los alemanes, de acuerdo con el Convenio de Ginebra. Wings creía que si en alguna ocasión tenía que exigir que se respetaran los derechos de sus oficiales expresados en el tratado internacional (tantas veces violado) se encontraría en una posición mucho mejor si él mismo los había cumplido. Otra de las decisiones que tomó infringía las normas militares británicas, que prohibían categóricamente la concesión de ningún tipo de libertad condicional. Day decidió que la falta de espacio existente en el Dulag Luft justificaba la concesión de la libertad condicional en determinadas circunstancias, porque sus hombres podían volverse locos si no se les permitía salir de su acuartelamiento de vez en cuando.

Se podía disculpar a Wings que contraviniera de forma tan flagrante las normas. Cuando los hombres de la RAF llegaron al Dulag Luft a finales de 1939 y principios de 1940 la guerra no parecía tan real. Se respiraba cierto aire de charada en el ambiente. En aquella primera fase, a la guerra se le denominaba «Guerra Falsa». Sin embargo, cuando las semanas se convirtieron en meses, la realidad de la guerra empezó a mostrar su verdadero rostro en toda su crudeza. Al principio, los oficiales se alojaban en los edificios de ladrillo, que en su día habían formado parte de la granja experimental. Las condiciones de vida eran agradables. Los prisioneros vivían

en pequeñas habitaciones dispuestas a lo largo de un pasillo central que se cerraban con llave sólo por la noche, mientras que de día podían deambular libremente por los edificios. Sin embargo, en la primavera de 1940 ya se había construido un complejo de barracones de madera y los hombres tuvieron que adaptarse a un entorno que acabaría resultando familiar a todos los prisioneros de guerra de las fuerzas aéreas en Alemania durante la Segunda Guerra Mundial, como se acabaría llamando el conflicto. El complejo estaba formado por tres barracones (Este, Oeste y Central) y en él se encontraban los dormitorios, cocinas y aseos. Estaba rodeado por alambradas de espino y por torres de vigilancia. Incluso entonces, sin embargo, se vivía bajo un régimen relativamente relajado. Aún quedaba la pequeña esperanza de que la denominada «Guerra Falsa» no iba a acabar convirtiéndose en una verdadera guerra y la mayor parte de lo que la RAF arrojaba sobre Alemania eran panfletos en los que se exhortaba a la población a alzarse contra Hitler y a expulsarlo del poder. Todo aquello cambió con la invasión nazi de los Países Bajos y con la caída de Francia en el verano de 1940. En junio de aquel mismo año, con la desafiante Gran Bretaña resistiendo tenazmente en solitario, los aviadores franceses fueron separados de sus aliados británicos y enviados a un campo exclusivamente para ellos. En julio, el Dulag Luft se convirtió en un centro de interrogatorios al que eran enviados todos los aviadores británicos, y la mayoría de los estadounidenses, nada más llegar a Alemania.

En cualquier caso, y a pesar de la gravedad de las hostilidades, el Dulag Luft siguió siendo durante los primeros años un hogar lejos de casa para la mayoría de sus desafortunados presos, que muy pronto se familiarizaron con las incomibles raciones alemanas compuestas, normalmente, de un sucedáneo de café hecho de bellotas y pan negro seco de dudosa procedencia para desayunar, sopa de chucrut y una porción de patatas mohosas de almuerzo, seguido de alguna salchicha o una especie de queso hecho a base de productos derivados del pescado. Ésa era la dieta normal de los alemanes civiles que no estaban en activo, pero las 800 calorías al día que proporcionaba estaban muy lejos de las 1.200 calorías de media recomendadas para un adulto sano. Por suerte, las provisiones de los paquetes de la Cruz Roja eran abundantes y la Luftwaffe se aseguró de que sus prisioneros estuvieran bien alimentados. De hecho, llegaban tantos paquetes de la Cruz Roja que los alemanes celebraban banquetes de cuatro y cinco platos cada dos semanas para mantener a raya el superávit. Había abundancia de vino y licores, y también manjares exquisitos saqueados de la Francia ocupada. Los alemanes no escatimaban a la hora de repartir generosamente dichas provisiones entre los prisioneros para celebrar cumpleaños o despedidas. Y en lugar de diez o doce oficiales por habitación, que sería lo normal en campos posteriores, las habitaciones en el Dulag Luft albergaban solamente a dos o cuatro hombres. Las salidas bajo palabra para ir a la iglesia o para salidas recreativas eran frecuentes. Esto habría resultado sorprendente a los prisioneros en una fase más

avanzada de la guerra, pero durante los dos primeros inviernos algunos oficiales fueron de vacaciones a esquiar con sus homólogos alemanes. Durante el verano, era normal que el *Kommandant* concediera permisos para ir de excursión a recoger fresas al bosque.

Las confortables condiciones de vida que prevalecieron en el Dulag Luft durante los primeros años no se debieron solamente al espíritu benevolente de los alemanes. Los alemanes esperaban poder acabar con el espíritu combativo de los prisioneros. Creían que un ambiente agradable propiciaría que a los prisioneros a su cargo se les escapara alguna información confidencial que pudiera resultar útil para el esfuerzo bélico nazi. Más tarde salió a luz que en los barracones habían instalado micrófonos secretos. Sin embargo, para desgracia de los alemanes, resultó que las grabaciones eran casi ininteligibles. Es poco probable que el método de las escuchas les reportara alguna información útil. Además, los alemanes se percatarían pronto de que, a pesar de todos sus esfuerzos, no habían socavado en lo más mínimo el espíritu combativo de los aviadores apresados. Es cierto que algunos prisioneros habían aceptado sin reparos la oferta de esperar a que acabara la guerra sin armar mucho alboroto. Pero la mayoría dedicó cada minuto del día a seguir en la lucha desde detrás de las alambradas.

El *Kommandant* alemán del Dulag Luft no desaprobaba en modo alguno dicha actitud. El comandante Theo Rumpel era un oficial aristócrata que había volado en el escuadrón de Göring en la Primera Guerra Mundial. Rumpel, un hombre simpático y educado, no era ni por asomo un nazi y no simpatizaba en absoluto con Hitler ni con sus secuaces. Pero se le consideraba el mejor oficial del servicio de inteligencia de la Luftwaffe y hablaba inglés casi a la perfección. Por esa razón le habían convencido para que ocupara aquel puesto. Rumpel, al igual que el *Reichsmarschall* del aire, quería mantener a toda costa el espíritu de caballería que él consideraba que estrecharía los vínculos entre sus hombres y los de las fuerzas aéreas aliadas. En ocasiones invitaba a los oficiales a cenar a su casa y se mostraba siempre solícito con sus necesidades, llegando incluso a enviarles paquetes de cigarrillos de buena calidad con ocasión de algún aniversario especial. Los oficiales británicos, a su vez, le devolvían el cumplido, enviándole siempre notas de agradecimiento por los pequeños favores con los que les obsequiaba.

Muy pronto fue evidente que el Dulag Luft no sería un campo de prisioneros normal, sino un lugar de paso. Los aviadores recién capturados eran enviados allí en un principio para ser sometidos a interrogatorio antes de ser trasladados a alguno de los muchos campos que las Fuerzas Armadas alemanas estaban construyendo en distintas partes de Alemania y de la Europa ocupada. Para facilitar la transición, Rumpel nombró una Comisión Permanente compuesta por unos 25 oficiales británicos, encargada de actuar de enlace entre los recién llegados de la RAF y los

oficiales alemanes. Los nuevos prisioneros eran entrevistados primero por los alemanes en los antiguos edificios agrícolas de ladrillo, que pronto se transformaron en el centro de interrogatorios. En virtud del Convenio de Ginebra los prisioneros de guerra sólo estaban obligados a facilitar su nombre, graduación y número de serie. Los alemanes que les interrogaban trataban de sonsacarles más información con todo tipo de estratagemas. Pero en estos primeros momentos, aún no habían desarrollado en dichas técnicas ni la hipocresía ni la doblez que caracterizarían al Dulag Luft algún tiempo después. A continuación, los prisioneros aliados eran entregados a la Comisión Permanente, donde les suministraban un paquete de la Cruz Roja y la ropa limpia que necesitaran, antes de ofrecerles un almuerzo de bienvenida. Todo era muy civilizado. Los miembros de la Comisión Permanente de la RAF eran elegidos en su mayoría entre los oficiales más veteranos, que se suponía tenían mayor sentido de la responsabilidad y madurez que sus exaltados camaradas de menor edad. Rumpel también mostró una marcada preferencia por oficiales que vinieran de familia de sangre azul.

Para el comandante Rumpel, Wings Day representaba la personificación del perfecto oficial inglés. Para gran alegría suya, el veterano oficial británico cultivaba amistosas relaciones con la mayoría de los oficiales alemanes y, cómo no, también con el *Kommandant*. Cuando Day pidió a Rumpel si podía tener la compañía de un gato, su homólogo alemán le respondió afectuosamente regalándole un pequeño gatito. (Day no tardó en llamarle *Ersatz*, término con el que se denomina peyorativamente a lo «sucedáneo» en inglés, como casi todo lo que los oficiales alemanes suministraban a los prisioneros.) Con frecuencia los altos oficiales alemanes salían a cenar con Wings, quien también fue invitado en muchas ocasiones a las habitaciones privadas de Rumpel para cenar o para tomar una copa. Era una relación fluida que causaría cierta irritación entre algunos oficiales británicos que pasaron por el Dulag Luft. Day y otros miembros de la Comisión Permanente serían más tarde acusados abiertamente de colaboracionismo con los alemanes o al menos de ser demasiado amistosos con ellos. De lo que no se daban cuenta sus acusadores era de que aquellos hombres estaban utilizando su posición privilegiada en el campo para planear y preparar lo que sería la primera gran evasión del cautiverio alemán. Sus aparentemente inocentes excursiones en libertad bajo palabra servían de hecho para recopilar valiosísima información estratégica sobre los alrededores. En una de sus salidas a un restaurante, Day se las apañó para hacerse con un pequeño receptor de radio que introdujo a escondidas en el Dulag Luft.

Entre los miembros de la Comisión Permanente del Dulag Luft se encontraban dos pilotos que habían sido de los primeros en entrar al servicio de la fuerza aérea de la Marina Real británica, la Fleet Air Arm (FAA). El capitán de corbeta John Casson (hijo de los actores Sybil Thorndike y Lewis Casson) había sido abatido en Noruega

cuando pilotaba un avión Skua del HMS *Ark Royal* en un ataque contra el acorazado de bolsillo alemán *Scharnhorst*, en el fiordo de Trondheim. Su navegante era Peter Fanshawe, quien desempeñaría un importante papel en futuras fugas. Varias semanas después, se le uniría su amigo y camarada de la FAA, el capitán de corbeta Jimmy Buckley, que había prestado servicio en el portaaviones HMS *Glorious* antes de la guerra y había sido abatido sobre la costa francesa en mayo de 1940 mientras bombardeaba las líneas alemanas en Dunkerque. Fue hecho prisionero junto a otros miles de soldados que no consiguieron volver a cruzar el Canal de la Mancha. Cuando llegó al Dulag Luft, Wings Day le nombró su ayudante. Buckley era un hombre de pequeña estatura y pelo y ojos oscuros, que siempre parecían estar riéndose. Era un cómico nato y pasó gran parte de su cautividad escribiendo y representando parodias para las numerosas funciones teatrales que se convertirían en entretenimiento cotidiano de la vida de los *Kriegies*. Estas actividades, aparentemente inocentes, no sólo eran un modo de eludir el aburrimiento. Le servían a Buckley de tapadera de su papel, mucho más importante, como primer presidente del Comité de Fugas. En el Dulag Luft, el Comité de Fugas era poco más que una organización incipiente que respondía a la voluntad y el propósito de escapar de los prisioneros. Muy pronto empezaría a crecer hasta convertirse en un formidable equipo, conocido como la Organización X, que controlaba todos los detalles de los preparativos de fuga desde detrás de las alambradas.

Jimmy Buckley recurrió a un destacado oficial de la RAF para que fuera el eje del Comité de Fugas. El comandante Roger Bushell era piloto de un Hurricane que también había sido abatido sobre Francia durante la evacuación de Dunkerque. Tenía veintinueve años cuando cayó en manos enemigas. Era hijo de un acaudalado ingeniero de minas sudafricano. Se había trasladado a Inglaterra para estudiar ingeniería en la Universidad de Cambridge pero acabó ejerciendo de abogado. Era un hombre de constitución fuerte y una no menos imponente personalidad. De aspecto fornido y dinámico, había sido un audaz esquiador olímpico y tenía el ojo izquierdo permanentemente cerrado debido a un accidente de esquí de antes de la guerra. Se había unido a la RAF mucho antes de que comenzara la guerra y pertenecía al Escuadrón 601 de la Real Fuerza Aérea Auxiliar, conocido como el «Escuadrón de los Millonarios» por estar formado en su mayor parte por antiguos alumnos de escuelas privadas inglesas, provenientes de buena familia, y con fama de insolentes y atrevidos. Bushell hacía gala en el aire de todas las características que poseía en tierra y, cómo no, de su extrema osadía y temeridad. Uno de los ornamentos que adornaban el comedor de oficiales del Escuadrón 601 era una señal de tráfico que arrancó de cuajo con su avión, cuando aterrizó cerca de un pub rural para tomarse un trago.

Cuando estalló la guerra, a Bushell le encargaron organizar el Escuadrón 92, una unidad de cazas Blenheim nocturnos en Tangmere, en la costa sur de Inglaterra. Al

llegar allí descubrió que el único problema al que se enfrentaba era una absoluta falta de pilotos, aunque sí había unos cuantos técnicos de tierra para el mantenimiento de los aparatos. Pero para cuando la guerra alcanzó su punto más álgido, el Escuadrón 92 se había pasado a los mortíferos Hawker Hurricane, que se producían como churros en miles de fábricas de toda Gran Bretaña. El 23 de mayo de 1940, Bushell se encontraba sobrevolando las playas del norte de Francia en su Hurricane, cuando un Messerschmitt 110 le venció en un combate aéreo. El piloto británico consiguió aterrizar tierra adentro con su avión intacto y, creyendo que se encontraba en territorio aliado, esperó junto al aparato siniestrado a que llegara ayuda. Para su desgracia, pronto se dio cuenta de que la zona había sido tomada por los alemanes. Poco después, se encontraba bajo custodia alemana y camino al Dulag Luft.

Buckley nombró a Bushell jefe del servicio de inteligencia del Comité de Fugas. Llegaría a convertirse probablemente en el evadido más perseverante e incansable de todos los prisioneros aliados y un hombre clave, sin quien la Gran Evasión no habría ocurrido nunca. Pero si Roger Bushell desempeñó un papel fundamental en la Organización de Fugas, otro de los personajes más pintorescos de la historia que estaba a punto de acontecer se uniría muy pronto a la Comisión Permanente. El comandante Johnny Dodge era, además, uno de los prisioneros aliados de mayor edad: contaba ya 46 años cuando cayó en manos de los alemanes en 1940. Sin embargo, no fue nombrado oficial superior británico (SBO) por la sencilla razón de que era un oficial del ejército de tierra y nunca debió encontrarse entre los oficiales de las fuerzas aéreas. Pero es éste uno más de los muchos giros inesperados en la vida de Johnny Dodge.

John Bigelow Dodge era un hombre alto y corpulento que lucía un pequeño bigote sobre unos labios siempre sonrientes. Había nacido en 1894 y venía de una acaudalada y distinguida familia americana emparentada con los antepasados de la rama americana de Winston Churchill. Su abuelo materno fue un gran escritor, director de un periódico y diplomático estadounidense. Su tío también había sido un periodista famoso y amigo íntimo del kaiser Guillermo II. El propio Johnny Dodge era también una mezcla de inconformista y aventurero que no encajaba en el molde convencional de ningún tipo de amante de los galones.

Su carrera militar también había sido peculiar y llena de altibajos; a principios de la Primera Guerra Mundial había conseguido ser destinado a la Marina Real británica a pesar de ser ciudadano americano. Posteriormente, hacia el final de la guerra, se pasó al Ejército británico. La única luz que le guiaba parecía ser su irresistible deseo de encontrarse siempre donde estaba la acción. En 1915, la Marina le concedió la Cruz de Servicios Distinguidos en Gallípoli. Más tarde, una vez transferido al Ejército con la graduación de teniente coronel del Regimiento Royal Sussex, fue herido dos veces en Francia, recibió dos Menciones de Honor y fue condecorado con



la Orden de Servicios Distinguidos y la Cruz al Mérito Militar.

La carrera militar de Dodge durante el período de entreguerras fue casi tan peculiar como la de sus años de combate. Aventurero por naturaleza, transmutó su interés por los asuntos relacionados con el comercio internacional en una misión itinerante que abarcó la mayor parte de Persia, Asia y Oceanía, y que incluyó un recorrido a caballo de cerca de 3.000 km a través de Siberia. Sus viajes abarcaron exóticos lugares tan remotos como Nueva Zelanda y Mesopotamia, Mongolia y Japón. También visitó Tailandia y Afganistán. Cuando finalmente llegó a Georgia, en la costa del mar Negro, en 1912, cayó en manos de la Policía Secreta rusa y fue arrestado acusado de espionaje. Ante la absoluta falta de pruebas fue puesto en libertad y regresó a Inglaterra.

En 1915 se había convertido en súbdito británico y una vez de vuelta en Londres trabajó para la Mancomunidad de Londres en un distrito del este de Londres. Dos veces intentó Dodge llegar a ser diputado conservador del Parlamento y dos veces fracasó. Tuvo más éxito en sus iniciativas comerciales; se incorporó a la bolsa londinense y llegó a ser director de un banco de Nueva York. Su vida privada también fue un éxito. Estaba felizmente casado (algo poco frecuente en una personalidad tan amante de la libertad) y fue padre de dos hijos. En cuanto estalló la guerra, se alistó y entró al servicio de la Fuerza Expedicionaria Británica. En el verano de 1940, al igual que otros cientos de miles de soldados británicos y franceses, se vio atrapado entre las divisiones de tanques Panzer de Hitler y las aguas del Canal de la Mancha. Trató de llegar a nado a un pequeño barco costero pero éste puso rumbo a Inglaterra a más velocidad de la que Dodge podía alcanzar. Entonces fue alcanzado por un disparo y obligado a volver a tierra firme, donde finalmente cayó prisionero tras varios intentos de fuga. El destino quiso que fuera entregado a la Luftwaffe en vez de al Ejército alemán. Cuando el comandante Rumpel vio por primera vez en el Dulag Luft al distinguido recién llegado, se dio cuenta inmediatamente de que era justo el tipo de oficial que la Comisión Permanente británica necesitaba. No podía dar crédito a la suerte que suponía tener de «invitado» a un pariente (por lejano que fuera) del primer ministro británico. Con total discreción, Rumpel hizo que se alteraran los papeles de Dodge para que quedara identificado como oficial de la RAF.

El núcleo de la Organización X se iba formando poco a poco. En el verano de 1940 llegaría uno de sus miembros más destacados. Bertram *Jimmy* James era la viva imagen del perfecto caballero inglés y se convertiría en uno de los más creativos e indomables artistas de la evasión de la Segunda Guerra Mundial. Por lo general, no aguantaba más de una semana sin verse envuelto de alguna forma en algún plan de fuga. Su persistencia acabaría por provocar la ira del Alto Mando alemán y del mismísimo Heinrich Himmler. Jimmy James, hijo de un rico hacendado inglés que poseía una plantación de té, nació en la India y se educó en el King's School de

Canterbury. Después de morir su padre, James decidió ir a ver mundo: tomó un barco de vapor rumbo a Panamá y recorrió todo lo ancho y largo de Norteamérica hasta que finalmente fue a parar a la Columbia Británica. Trabajó en una sucursal local de un gran banco, pero cuando la guerra ya estaba cerca, James vio un anuncio para servir en la RAF y se presentó para un servicio de corta duración. Obtuvo una nota tan alta en las pruebas de navegación que la RAF le envió a un nuevo escuadrón de bombarderos, el Escuadrón 9 de aviones Wellington, con base en Honington.

James era segundo piloto de un Wellington cuando se vio envuelto en un fuego antiaéreo de artillería pesada sobre la costa holandesa, el 5 de junio de 1940. El «Wimpy», nombre con que se denominaba afectuosamente a los Wellington,<sup>[2]</sup> fue alcanzado por el fuego antiaéreo mientras intentaba tomar rumbo a Alemania cargado hasta los topes. Las bombas que transportaba explotaron al primer impacto y el avión cayó en picado para estrellarse contra el suelo, como si se tratara de un «cometa en llamas», según recuerda el propio James. Saltó en paracaídas y, mientras bajaba flotando en el aire hacia el territorio enemigo iluminado por la luna, James calculó que debía encontrarse a unos 40 km de Rotterdam y seguramente a la misma distancia del mar. Serían cerca de las 23.00 h cuando sus pies tocaron tierra con un golpe seco, a consecuencia del cual se fracturó el tobillo. Un rebaño de apacibles vacas presenciaron su repentina aparición. James se incorporó y echó a andar en dirección oeste, hacia donde él pensaba que se hallaba la costa, con la esperanza de encontrar un barco con el que poder cruzar el Canal de vuelta a Inglaterra. Todo parecía ir bien al principio. Cuando llevaba andados unos 24 km, antes del amanecer, se encontró con un amigable holandés que le cobijó en una granja y le dio pan con queso. El hombre le aconsejó que descansara durante el día y continuara su andadura de nuevo al caer la noche. Pero por desgracia, su familia no parecía tan entusiasmada con la idea de albergar a un aviador inglés. Después de discutirlo un rato, le condujeron hasta la doble verja por la que se accedía al centro administrativo (la *Kommandantur*) de Rotterdam. Allí se enteró, a través de un oficial de la Luftwaffe, de que también habían capturado a otros tres miembros de su tripulación. A continuación, el alemán le soltó la eterna cantinela: «Para ti, la guerra ha terminado».

El primer interrogatorio al que fue sometido James por los alemanes es un buen ejemplo de cómo se fueron desarrollando y perfeccionando con el tiempo estos métodos. Le interrogó un coronel en presencia de otros seis oficiales y de un intérprete civil. A medida que avanzaba el interrogatorio se hacía más evidente que el civil pertenecía a la Gestapo. Acabó por conducir él mismo el interrogatorio. Intentaron intimidar a James para que diera más información que su nombre, su graduación y su número. En algún momento llegaron a sugerir que si les facilitaba más información ayudarían a dos de los miembros de su tripulación que habían resultado heridos y a quienes se había oído gritar pidiendo auxilio desde una zanja,

cerca del «Wimpy» abatido. James se limitó a decir que si sabían que había hombres heridos allí, no tenía mucha más información que darles. Finalmente, cansados de intentar debilitarlo, le enviaron al cuartel general de la Luftwaffe holandesa, situado en el hotel Carlton de Amsterdam. Allí cambiaron de estrategia y trataron de cautivar a James. En su habitación encontró una mesa repleta de vasos de cerveza, hielo y puros. Al poco tiempo, entró un oficial de la Luftwaffe y ofreció una copa a James, que la aceptó de buen grado. El oficial alemán aseguraba haber estudiado en la Universidad de Oxford y se lamentaba del hecho de que ambos países se encontraran ahora en guerra. Cuando quedó claro que James no iba a revelar ninguna información importante, el oficial cambió de humor. Se llevaron las cervezas y los puros y al día siguiente enviaron al aviador inglés en automóvil al Dulag Luft.

Una vez más, James fue sometido al surtido típico de ardidés alemanes. Le entregaron un impreso de la Cruz Roja en el que pedían detalles sobre su familia y su curriculum (servicios prestados con anterioridad) para que, supuestamente, se pudiera informar a sus allegados de que había sido hecho prisionero de guerra. James se negó de nuevo a facilitar otros datos que su nombre, graduación y número. Los alemanes se dieron de nuevo por vencidos y le enviaron al recinto de los prisioneros. Allí se encontraron James y Wings Day por primera vez, quien le dio la bienvenida mientras acariciaba cariñosamente a su gatito, *Ersatz* James estaba encantado de reunirse en el Dulag Luft con el ametrallador de cola de su «Wimpy», de origen estadounidense, quien le contó que otros dos miembros de la tripulación estaban sanos y salvos pero que el otro piloto y el navegante habían muerto. James y Wings Day llegarían a intimar mucho con el tiempo y coincidirían en los últimos días de la guerra en las celdas del campo de concentración de Sachsenhausen. Pero su relación en el Dulag Luft duró poco tiempo. Tres días más tarde, James sería trasladado junto con otros 13 oficiales de la RAF, dos tenientes de la FAA y dos oficiales de las Fuerzas Aéreas francesas. Su destino iba a ser el recién construido campo del Stalag Luft I, cerca de Barth, en la lóbrega y sombría costa báltica, inaugurado en el verano de 1940.

Ese mismo verano, los prisioneros del Dulag Luft tramaron su primer plan de fuga. Los hombres habían utilizado los paseos en libertad condicional para hacer un reconocimiento del terreno en el que se encontraban y para hacerse con los horarios de los trenes. Al otro lado de la alambrada había una acequia seca atravesada por un pequeño puente. Buckley y Bushell pensaban que sería relativamente fácil excavar un túnel que fuera a dar justo debajo del puente y que tendrían tiempo suficiente para que escaparan varios prisioneros antes de que se dieran cuenta de su ausencia. El plan era que cada uno saliera disparado en una dirección distinta. Bushell se dirigiría hacia Schaffhausen, en la frontera Suiza, una popular estación de esquí que él conocía bastante bien. Se trataba de un plan de fuga casi ridículo de tan simple, que carecía de la sofisticación que caracterizaría a empresas futuras, pero del que los soldados

aprenderían lecciones muy valiosas en el arte de la evasión. Su primer túnel fue un lamentable fracaso. Partía de los aseos del Recinto Este, pero el nivel freático del agua resultó ser más alto de lo que habían pensado y los excavadores se encontraron teniendo que abrirse paso como podían a través del barro. Después de unas cuantas semanas, tuvieron que rendirse a sólo dos metros del puente. Al poco tiempo comenzaron otro túnel desde debajo de la cama de Wings Day, pero fue descubierto por los alemanes. Para entonces ya había llegado el invierno y se acababa lo que se empezó a denominar la «estación de las fugas». Incluso los más decididos fugitivos, entre los que se encontraba Bushell, se dieron cuenta de que tratar de sobrevivir al invierno alemán con raciones escasas y ropa inadecuada era totalmente impensable. Lo único que podían hacer los prisioneros era elaborar planes para la siguiente primavera.

A principios de la primavera de 1941, los prisioneros descubrieron que el túnel de los aseos del Recinto Este seguía estando en buen estado, a pesar de las desastrosas inundaciones que lo habían convertido en un canal de barro y lodo el año anterior. Decidieron reconstruirlo y, después de varias semanas, algunos miembros de la Comisión Permanente se colaron trabajosamente por debajo de los aseos para excavar la tierra. Esta vez lograron llevar el túnel hasta el puente sin sufrir ninguna inundación y se sorprendieron a sí mismos al darse cuenta de que estaban listos para escapar en mayo. El Comité de Fugas decidió que la evasión se llevaría a cabo la primera noche sin luna del mes de junio. Un total de 19 hombres tomarían parte en el intento de fuga liderado por Bushell y Buckley, entre los que se encontraban Casey, Day y Dodge. Todos iban provistos de documentos falsos bastante rudimentarios y habían alterado la guerrera de sus uniformes de la RAF para que pareciera ropa de paisano en la medida de lo posible. La mayoría habían planeado dispersarse y escapar en distintas direcciones, solos o de dos en dos.

Roger Bushell sería el único que no saldría a través del túnel. Había decidido irse un día antes él solo, a través de otra ingeniosa vía de escape del campo. La causa de la diferencia era otro problema con el que se encontrarían los planificadores de fugas en el futuro: las alteraciones horarias de los trenes durante los fines de semana. Bushell iba disfrazado de instructor de esquí del Ejército alemán de permiso. Conocía bien la zona fronteriza entre Suiza y Alemania en los alrededores de Schaffhausen desde antes de la guerra. A diferencia de los demás fugitivos, Bushell se las había ingeniado para conseguir un traje de paisano de buena calidad que le ayudaría a pasar desapercibido un poco mejor que los demás. Hablaba bien alemán, con un ligero acento suizo, lo que pensaba que le daría una buena oportunidad de llegar hasta la frontera y atravesarla de una forma u otra. Sin embargo, su plan dependía de conseguir llegar en tren lo antes posible desde Frankfurt a la frontera suiza y, por desgracia, la primera noche de luna nueva caía en fin de semana, cuando había

muchos menos trenes y los horarios no eran tan fiables.

Por lo tanto, cambió sus planes para salir una noche antes que los demás. Aquella tarde se quedó escondido, antes del *Appell*, en un cobertizo de cabras que era un surrealista elemento del campo de ejercicios que había fuera del recinto. Todos los prisioneros que llegaban al Dulag Luft se percataban de la existencia de la vieja cabra que vivía en dicho cobertizo. Era un animal juguetón y rara vez agresivo, y muchos le cogieron tanto cariño que no era raro verles ayudando a limpiar el cobertizo o alimentando a la cabra. Bushell y otros colegas aprovecharon la oportunidad que brindaba esta aparentemente inocente actividad para cavar un hoyo en el suelo del cobertizo, lo suficientemente grande como para esconder a un hombre. Disimularon el hoyo con una trampilla lo bastante resistente para que la pobre cabra no se colara dentro y fueron llevándose la tierra poco a poco en sucesivas veces.

Bushell había planeado esconderse en el cobertizo la tarde del jueves, anterior al viernes o sábado en que los que iban a salir por el túnel estuvieran listos para fugarse. Sólo había una tira de alambre alrededor del campo de ejercicios, lo que no suponía un obstáculo en modo alguno. Con anterioridad ya había comprobado lo fácil que era falsear el recuento al pasar lista, por lo que supuso que no habría ningún problema para disimular su presencia y sacar una ventaja de 24 horas a sus camaradas del túnel. El Comité de Fugas celebró una reunión y su plan fue aprobado. A la ocurrencia que soltó alguno acerca del problema del olor en el cobertizo, otro respondió con el chiste: «seguro que a la cabra no le importa».

La estrategia salió según lo planeado. Bushell aprovechó una falsa corrida de toros que organizaron los otros prisioneros con el objetivo de distraer a los guardias, para colarse en el cobertizo. No fue descubierto aquella noche cuando el cabrero llevó a dormir a la cabra y ni él ni su anfitriona protestaron por su mutua compañía. Poco después, Bushell iba camino de Tuttlingen en un tren expreso. Tal y como había pensado, nadie notó su ausencia al pasar lista a la mañana siguiente. Desde Tuttlingen, Bushell cogió una línea secundaria hacia Bonndorf, desde donde siguió a pie, campo a través. Confiaba en poder mantener una charla informal si alguien le paraba, pero milagrosamente no encontró ni un alma en el camino. Llegó el mismo viernes a la frontera suiza, que empezaba a llenarse de esquiadores de fin de semana. Pronto caería la noche y Bushell se enfrentaba al dilema de si esperar a que anoheciera y tratar de cruzar la frontera en la oscuridad o intentarlo a plena luz del día. Escogió esto último. Por desgracia, al entrar en un pueblo fronterizo, le abordó un hombre que salía de una casa en mitad de la calle. El alemán increpó a Bushell quien, para disimular el problema de su acento, le contestó arrastrando las palabras como si estuviera un poco alegre por haber bebido, con la esperanza de caer simpático al señor con sus gracias. El aldeano, sin embargo, resultó no tener mucho sentido del humor y se empeñó en llevar a Bushell a la comisaría de policía. Bushell

puso pies en polvorosa y al doblar la esquina se encontró metido en un callejón sin salida. De momento, la guerra había terminado una vez más para Roger Bushell. Más tarde se lamentaría en tono taciturno: «podría incluso haber ayudado a cruzar la calle a un colegio entero de niñas con sólo haber pasado unos cien metros más hacia el oeste».

Al menos llegó algo más lejos que sus compañeros de fatigas. La noche del viernes en que Bushell se dio a la fuga, los otros 18 fugitivos salieron a través del pequeño túnel. Para ayudarles a escapar, otros estaban celebrando una fiesta en otro punto del recinto. Todos consiguieron salir del túnel sin ser vistos y los alemanes no se dieron cuenta de la ausencia de buena parte de la Comisión Permanente del coronel Rumpel hasta que pasaron lista a la mañana siguiente. Sin embargo, sus correrías por Alemania se vieron rápidamente frustradas. La mayoría fueron capturados en menos de 24 horas, delatados por la mala calidad de sus documentos y por lo extraño de sus atuendos. Otros cometieron errores de base, como Johnny Dodge, que se puso a caminar por mitad de la *Autobahn* sin darse cuenta de que estaba prohibido para los peatones. La fuga de Dodge finalizó cuando él y su compañero llegaron a un puente que desafortunadamente estaba patrullado por los alemanes. No tardaron en estar de vuelta en el Dulag Luft. El que mejor hablaba el alemán consiguió llegar hasta Hannover, pero tampoco tardó en caer de nuevo en manos de los alemanes.

Sin embargo, la RAF había conseguido montar la primera Gran Evasión de la Segunda Guerra Mundial. Los alemanes estaban tan ultrajados que enseguida empezaron a revisar los mecanismos de vigilancia de los prisioneros de las Fuerzas Aéreas aliadas.

A pesar de haber descubierto el primer túnel, los alemanes se habían sentido falsamente seguros de que los oficiales británicos no traicionarían la cordialidad con la que les trataba el *Kommandant* Rumpel. Uno de los oficiales alemanes se lamentaría más tarde de que debían haberse percatado de lo que se estaba cocinando, teniendo en cuenta la gran cantidad de duchas que solían darse los prisioneros a cualquier hora del día. De momento, se había acabado la «luna de miel». Una vez capturados, todos los fugitivos fueron enviados dos semanas a la «nevera» por intento de fuga, como era de rigor (en todos los campos de prisioneros de guerra había lo que los prisioneros denominaban «*cooler*» («nevera» o «calabozo»), un barracón de aislamiento compuesto de austeras celdas individuales donde les servían raciones ínfimas de comida). Poco después, los alemanes decidieron transferir la mayoría de los evadidos al Stalag Luft I, el nuevo y recóndito campo de la Luftwaffe, cerca de Barth, al que había sido enviado Jimmy James al poco tiempo de llegar. Como casi siempre, Roger Bushell fue una excepción. Fue enviado a un campo aún más lúgubre, el Stalag XC de Lubeck, que competía en cuanto a austeridad con el de Barth y estaba

ocupado en su mayor parte por oficiales del Ejército británico capturados en el desastre de Creta.

En el futuro, resultaría bastante más difícil escaparse del Dulag Luft y los alemanes seleccionaban prisioneros con un temperamento aparentemente menos reacio a aceptar la cautividad para formar parte de la Comisión Permanente británica. Entretanto, el *Kommandant* Rumpel cargó con todo el peso de la responsabilidad por la fuga. Fue destituido de su cargo, castigo que seguramente no le hizo perder el sueño. Antes de partir, se aseguró de que los fugitivos recibieran una caja de botellas de champaña para brindar en el tren que los llevaría a Barth, acompañada de una nota de felicitación.

*Escuela de bribones*

El Stalag Luft I era una designación engañosa. «*Stalag*» es una contracción de la palabra *Stammlager*, que literalmente significa «prisión para la tropa», es decir militares por debajo del grado de oficial. Habría sido mucho más exacto denominarlo «*Oflag*». Pero por razones desconocidas, la Luftwaffe se empeñó en denominar «*Stalag*» a todos los campos de prisioneros de las Fuerzas Aéreas. Este *Stalag* en concreto era un lugar deprimente, lóbrego y descorazonado, normalmente conocido por «Barth» por el nombre de la ciudad que se encontraba más próxima. Se encontraba situado a 25 km al noroeste del puerto de Stralsund, en un estrecho y desprotegido istmo de la costa báltica sumido en un paisaje de dunas bajas, calas e inhóspitos pinares. Fue el primer campo permanente para prisioneros de las Fuerzas Aéreas. Jimmy James había llegado poco después de su inauguración, tras una auténtica odisea. Había pasado por un sombrío campo en Limburgo, de ahí fue trasladado a Berlín, donde hicieron desfilar al grupo de prisioneros de guerra por toda la ciudad seguidos de una multitud de curiosos, y después a los barracones del Ejército alemán a 80 km al norte de Berlín que se utilizaban para albergar prisioneros de guerra polacos. En el camino, James conoció a Paul Royle, teniente del Escuadrón 53 de las Fuerzas Aéreas australianas cuyo Blenheim había sido abatido en su primera misión operacional sobre Francia. Cuando conoció a James, Royle estaba absorto en un manoseado ejemplar, con las esquinas dobladas por el uso, de la novela de Stella Gibbons *Cold Comfort Farm*, que había conseguido de alguna manera. Royle se convertiría en uno de los más destacados hombres de la Gran Evasión.

James formaba parte del primer grupo de 20 prisioneros que llegó a Barth el 5 de julio de 1940 y a los que pronto se les unirían otros 60 procedentes de Spangenberg. Los prisioneros se alojaban en dos barracones de madera dentro de un estrecho y grisáceo recinto de unos 114 x 64 metros. Era un lúgubre recinto, rodeado de una doble hilera de alambradas de espino y controlado en todo momento por guardias apostados en torres de vigilancia equipadas con reflectores y ametralladoras. El perímetro era patrullado constantemente por centinelas y perros. A estas alturas, prácticamente todo el mundo se refería a los guardias con el mote de *goons* («animales», «idiotas») y a las torres de vigilancia con el de «garitas de los animales». Una de las puertas conducía al *Vorlager*, donde se encontraban el barracón de castigo, compuesto por solitarias celdas de aislamiento conocidas en todas partes como *coolers* («neveras»), la enfermería y las oficinas administrativas. Lindando con él se encontraba el recinto de los suboficiales, compuesto por seis barracones. Al sur



del recinto principal de los oficiales había un campo de recreo. El campo de concentración se encontraba situado en el lado occidental de una pequeña península que se proyectaba hacia el norte en la bahía. Hacia el sur, se podía apenas vislumbrar Barth, pero una espesa hilera de pinos ocultaba a los prisioneros la visión de la zona norte y del mar Báltico, a lo lejos. La provincia báltica de Pomerania, en la que se encontraba Barth, era un lugar desolado que quizá tenía algo que ofrecer durante el verano, pero con un paisaje gélido y sombrío en invierno.

Cuando Jimmy James llegó, había otras razones aún más importantes para verlo todo negro. Llegaban noticias con todo tipo de detalles sobre los victoriosos ejércitos de Hitler que arrasaban toda Europa, y James y sus compañeros sabían que Gran Bretaña era el siguiente trofeo al que aspiraba el *Führer*. Francia había caído y el Ejército británico no le llevaba demasiada ventaja. Churchill acababa de pronunciar su célebre discurso en el que sólo auguraba «sangre, sudor y lágrimas». Dos de las frases más escuchadas por los prisioneros de la RAF en labios de sus captores alemanes eran «*England in sechs Wochen*» («Inglaterra en seis semanas») y «*England kaputt*», que no precisa traducción.

James recordaría en su libro de memorias *Moonless Night* («Noche sin luna»), un memorable relato de su vida en cautividad durante la guerra: «Al contemplar aquella lóbrega y oscura prisión parecía que no podíamos caer más bajo en nuestra desgracia. Éste podría ser nuestro hogar mientras durara la guerra, lo que, en aquel entonces, podía significar mucho tiempo, con un incierto final».

En tales circunstancias, no es de extrañar que los prisioneros empezaran a pensar enseguida y de manera obsesiva en cómo escapar. Al igual que en el Dulag Luft, se empezó a formar en Barth un grupo de reincidentes del arte de la fuga, a cuya cabeza se pondría un joven oficial de la fuerza aérea de la Marina Real, la Fleet Air Arm (FAA).

El capitán de corbeta Peter Fanshawe había sido navegante del avión Skua (del portaaviones *Ark Royal*) que fuera pilotado por John Casson en el famoso ataque sobre el acorazado alemán *Schamhorst*. Había ingresado en la Escuela Naval de Dartmouth en 1925, a la edad de 13 años. Llevaba el mar en la sangre y se distinguía por la meticulosidad de los oficiales de la Marina, que contrastaba enormemente con la fama de insolentes de los oficiales de la RAF. Éstos enseguida le adjudicaron el cariñoso sobrenombre de *Hornblower*<sup>[3]</sup> En agosto de 1940, Fanshawe presidió la primera asamblea seria de planes de fuga.

Otro gran experto en fugas que llegó a Barth en aquel momento fue el teniente de la RAF *Wally Valenta*, de origen checo, que había sido navegante de un bombardero Wellington del Escuadrón 311 (el escuadrón checo de la RAF). Como muchos otros patriotas de la Europa ocupada, Arnost Valenta, que había crecido en una de las regiones «alemanas» de Checoslovaquia, se había encontrado en una situación

embarazosa con el avance del nazismo. Optó por apoyar la causa checa y se vio involucrado en el mundo del espionaje clandestino entre los partisanos y las fuerzas alemanas en ascenso. Acabó por huir de Checoslovaquia. En julio de 1940 se encontró en Inglaterra en el Escuadrón 311. En febrero de 1941 se vio obligado a realizar un aterrizaje de emergencia a causa del mal tiempo y poco después llegó a Barth.

Sería en Barth donde los oficiales de la RAF se encontrarían por vez primera con los miembros del cuerpo de seguridad alemán, algunos de los cuales se convertirían en enemigos declarados, otros en «animales dóciles» y otros casi en buenos amigos. El *Hauptmann* Hans Pieber había sido ingeniero en la vida civil y llegó a ser un maestro en escudriñar y descubrir las muchas actividades de excavación de túneles llevadas a cabo por los prisioneros. Se trataba de un austriaco amable y conciencioso que alardeaba de tener el carné número 49 del Partido Nazi y de haber sido galardonado con la *Blutorden*, condecoración que se reservó a los pocos que tomaron parte en el fallido golpe de Estado de Munich de 1923 conocido como «Putsch de la Cervecería» y que, sin embargo, se había negado a llevar puesta tras la *Anschluss*, que le había producido una profunda indignación. Pieber solía caer bien a los prisioneros, en buena parte debido a su costumbre de arrimarse al sol que más calienta cuando lo pedía la ocasión. Se dieron cuenta de ello cuando los fríos vientos de la guerra cambiaron de rumbo para volverse contra Alemania y Pieber se convirtió en un excelente amigo.

El *Feldwebel* Hermann Glemnitz había trabajado en Yorkshire antes de la guerra y en consecuencia, no sólo hablaba bien inglés sino que además comprendía la mentalidad británica, lo que quizá suponía incluso una mayor y más valiosa ventaja. También él había sido ingeniero y se acabaría ganando el respeto de los prisioneros en los años siguientes por su habilidad para descubrir sus túneles. Era un hombre astuto y sagaz, por lo que los *Kriegies* le apodaron irónicamente con el sobrenombre de *Dimwits* («el Tarado»).

El capitán Gustav Simoleit, jefe de la *Lagerführung* (la oficina de «control» del recinto formada por cuatro oficiales del servicio de inteligencia encargados de vigilar los posibles preparativos de fuga de los prisioneros), había sido antes profesor de geografía, historia y etnología y también hablaba bien el inglés. Al principio le produjo cierta preocupación verse apartado de su batería antiaérea para convertirse en un mero carcelero, pero al poco tiempo empezó a disfrutar de la compañía de los «razonables y bien educados» hombres que tenía bajo su custodia. Más tarde comentaría «que el campo de concentración de prisioneros de guerra de Barth era uno de los pocos sitios del mundo en que, en medio de una guerra despiadada, los soldados de ambos ejércitos combatientes podían conocerse y llegar incluso a intimar».

El cabo Karl Griese no llegó a entablar tan buenas relaciones con los prisioneros. Griese llegaría a ser jefe de los «hurones», como se conocería al equipo de guardias especialmente creado en Barth para rastrear y descubrir posibles intentos de fuga. Con el tiempo, dado que su papel fue cobrando importancia, irían equipados con unas varas muy largas de hierro para sondear el suelo y con perros de rastreo. A diferencia de los guardias habituales, los «hurones» llevaban mono de trabajo para poder rebuscar bajo los barracones y en los altillos de los tejados sin mancharse el uniforme. Griese se apodaba *Rubberneck* («Cuello de goma») porque tenía un cuello tan largo que parecía que podía asomar por cualquier esquina en cualquier momento. Rubberneck se entregó a sus obligaciones con una pasión psicopática. Despreciaba profundamente a los aviadores aliados y a su vez no caía bien ni a los prisioneros ni a sus colegas alemanes. Había otro «hurón» al que llamaban simplemente *Keen Type* («el Entusiasta»), por razones obvias, y otro apodado *Adolf* por su asombroso parecido con el *Führer*.

En general, los alemanes se portaban bastante bien con los prisioneros que estaban bajo su custodia. Uno de los oficiales de la Luftwaffe se ofreció a enseñar alemán a los prisioneros. Sin duda alguna, su intención era en cierta medida descubrir qué prisioneros dominaban bien el idioma, pero también se trataba de un gesto amistoso del que sacaron buen provecho algunos prisioneros que no sabían alemán, como fue el caso de Jimmy James (que también empezó a aprender ruso). En el calor del verano, los alemanes permitían a los prisioneros que prometían firmar la libertad bajo palabra apuntarse a darse un chapuzón en el riachuelo de la localidad y una vez por semana se podía salir de paseo fuera del campamento (también sólo para aquellos que estuvieran dispuestos a respetar la libertad condicional). Las relaciones mejoraron más todavía cuando los alemanes introdujeron un tipo de moneda de cambio para el campo (*Lagergeld*) que se deducía de su paga y que se podía utilizar para comprar tabaco o un vino bastante malo que los presos denominaban «*Red Biddy*» («tinto para viejas»). A pesar de todo, los prisioneros seguían llamando «animales» a los guardias alemanes y algunos, los más jóvenes y quizá más inmaduros oficiales de la RAF, no podían resistir la tentación de «fastidiar a los animales» para sobrellevar mejor el aburrimiento de la cautividad.

En esta primera fase, también, empezaba a aflorar la distinción entre la Luftwaffe y los altos cargos nazis. Un *Kommandant* fue inmediatamente destituido de su cargo tras enviar una noche varias cajas de cerveza al recinto de la RAF con una nota de cortesía. Sin embargo, no se puede culpar a los nazis de todos los resentimientos. Las relaciones se deterioraron cuando dos prisioneros escaparon del campo después de incluirse entre un grupo de presos que habían firmado el registro de libertad bajo palabra para ir a nadar al río. Ambos fueron atrapados tres días más tarde y nadie culpó especialmente a los alemanes cuando se restringieron los privilegios como

consecuencia de ello.

En Barth había varios factores que jugaban a favor de la evasión de los prisioneros y otros tantos que jugaban en contra. En primer lugar, las técnicas de seguridad y vigilancia alemanas eran bastante rudimentarias en aquella época. La detección de las fugas dependía de la mera observación, poco sistemática, de dos intérpretes del campo. No existía un sistema de permisos para los alemanes que entraban y salían de los distintos recintos del campo. Los barracones estaban recubiertos de madera que llegaba hasta el suelo, de forma que dejaban fuera de la vista cualquier excavación que se estuviera llevando a cabo bajo los edificios. El recinto había sido construido, además, en una zona muy estrecha por lo que había que excavar un túnel relativamente corto para llegar al otro lado de las alambradas.

En cuanto a los factores en contra, el nivel hidrostático rara vez estaba a más de dos metros de la superficie. En consecuencia, los túneles tenían que excavar a muy poca profundidad y se podían detectar fácilmente (a pesar de que los micrófonos subterráneos no se introdujeron hasta el verano de 1941). Además, a pesar de las muchas oportunidades que se les presentaban para escapar, los prisioneros no habían organizado un comité de fugas. En consecuencia, los intentos de fuga que se llevaron a cabo se fueron al traste por falta de planificación.

A pesar de las dificultades, los prisioneros de la RAF de Barth podían presumir de una enorme proliferación de operaciones subterráneas. Se construyeron al menos 43 túneles desde el recinto de oficiales y de los suboficiales en menos de dos años desde la inauguración de Barth. Un prisionero logró llegar a casa tras escapar por un túnel. Fueron muchos los intentos de fuga, algunos cómicos por su simplicidad, otros francamente descarados por su audacia. Otro prisionero (como se verá más adelante) se las ingenió para volver a Inglaterra mediante un método diferente al de escapar por un túnel. El índice de éxitos puede parecer poco halagüeño, pero de todos modos pocos de los que intentaban fugarse creían realmente que podrían regresar a casa.

Las fugas cumplían varias funciones. En primer lugar, minaban los recursos del enemigo, que tenía que gastar un tiempo y unos efectivos valiosísimos vigilando los campos de prisioneros de guerra y persiguiendo a los evadidos. También servía de distracción para los propios prisioneros, que de otro modo se hubieran vuelto locos en su deprimente confinamiento. Y, en menor medida, la evasión era una forma de espionaje. La información recogida por los evadidos acerca de los emplazamientos del enemigo, la moral de los civiles, etcétera, era útil para las autoridades militares de Whitehall, a quienes llegaba a través del movimiento de resistencia clandestino. Era una forma rudimentaria de recopilación de información, especialmente al principio. Pero, como se verá más adelante, los oficiales aliados convertirían pronto sus actividades de fuga en un formidable ejercicio de recogida de datos estratégicos que resultaría extremadamente útil para los gobiernos de Londres y Washington y fue en

Barth donde estas actividades atrajeron la atención de la Gestapo por primera vez, y el primer sitio en el que se imputó seriamente a un oficial la inquietante acusación de «espionaje». Desde el punto de vista técnico se trataba de espionaje, por supuesto, y todo el mundo lo sabía.

Cuando Jimmy James llegó a Barth se encontró con que ya estaban construyendo un túnel desde su barracón, que era el más occidental de los dos bloques y por aquel entonces se denominaba el Barracón Oeste. Los excavadores habían abierto un pozo de acceso de unos dos metros de profundidad que debía recorrer unos 140 metros bajo la alambrada en dirección norte. Al principio, los hombres excavaban en la oscuridad, lo que era una experiencia amedrentadora en sí misma. Pero a un oficial de Rhodesia se le ocurrió la ingeniosa idea de derretir la mantequilla de las latas que los prisioneros recibían en los paquetes de la Cruz Roja y usar los cordones de los pijamas como mecha. Las «lámparas de aceite» resultantes se convertirían en un elemento esencial para la construcción de túneles, incluso cuando los excavadores tenían la suerte de conseguir cable que conectaban al suministro eléctrico del campo.

Mientras se excavaba este túnel, los alemanes estaban construyendo un tercer barracón al oeste del Barracón Oeste (lo que consecuentemente derivó en que el de Jimmy James pasara a ser el Barracón Central). Contrariamente a sus deseos, Jimmy James no pudo tomar parte en este intento de fuga porque cuando llegó los planes estaban ya en una fase muy avanzada. Se vio en la extraña e inusual situación (para él) de tener que esperar sentado y observar sin poder hacer nada.

Cuando el verano dio paso al otoño, muchos de los nuevos prisioneros que ingresaban en el Stalag Luft I habían sido abatidos sobrevolando Francia mientras perseguían a bombarderos y cazas alemanes que habían participado en ataques aéreos sobre Gran Bretaña. Los presos tuvieron noticias a través de ellos de lo que Churchill denominaría más tarde la «Batalla de Inglaterra», aunque por aquel entonces los combatientes lo consideraban simplemente un prolongado y casi incesante asedio. Los prisioneros recuperaron en cierta medida la moral con la llegada de un paquete de ropa que venía envuelto en un ejemplar del *Daily Express* fechado el 15 de septiembre de 1940. El titular decía: «184 aviones alemanes derribados».

Entre los recién llegados ese verano se encontraba Lawrence Reavell-Carter, que fue abatido en un bombardero Hampden mientras participaba en una misión de sembrado de minas. Ravell-Carter era un distinguido deportista olímpico. Poco después llegó a Barth Dick Churchill. El teniente de aviación Sidney Albion Churchill (que no estaba emparentado con el primer ministro británico) sólo tenía 20 años cuando su bombardero Hampden del Escuadrón 144 fue abatido sobre Ludwigshafen en septiembre de 1940. Le faltó tiempo para unirse al núcleo de los fugitivos reincidentes.

Lamentablemente, en noviembre los alemanes descubrieron el primer túnel (que

partía del que ahora era el Barracón Central) justo cuando acababa de pasar por debajo de la alambrada. Los prisioneros fueron castigados a tres semanas de aislamiento en las diminutas y abarrotadas celdas del *Vorlager*, de donde les permitían salir solamente una hora al día. Cuando pudieron volver al recinto descubrieron que los alemanes habían puesto en práctica algunas innovaciones que se extenderían a todos los campos para prisioneros de guerra. Habían quitado las tablillas que cubrían la parte inferior de los barracones y habían introducido un nuevo tipo de guardias que iban vestidos con un mono azul oscuro, adornado con un simple cinturón de cuero y la gorra de las Fuerzas de Campaña de la Luftwaffe. Por su aspecto, más que soldados parecían conserjes. No iban armados pero llevaban unas varillas metálicas muy largas que hincaban en el suelo en busca de túneles. Este nuevo tipo de personal se convirtió pronto en un elemento omnipresente en el campo, siempre arrastrándose bajo los barracones o por los falsos techos a la búsqueda de arena procedente de una excavación. Los prisioneros les pusieron inmediatamente el mote de «hurones». Uno de los requisitos para el puesto era hablar perfectamente inglés, por lo que muy pronto los prisioneros tuvieron que acostumbrarse a toparse con un «hurón» tratando de escuchar a escondidas sus conversaciones. Los «hurones» tenían permiso para entrar en cualquier barracón siempre que quisieran, por lo que podían irrumpir sin avisar en cualquier momento.

Aquella fue una Navidad deprimente. El horrible clima del Báltico no hacía sino empeorar aún más las cosas. Los prisioneros apreciaron los esfuerzos de los alemanes por infundirles un poco de espíritu festivo por medio de una sustancia empalagosa que ellos llamaban «pudín de Navidad», aunque no sirviera para levantarles la moral. A pesar de todo, la situación en el campo no hacía sino mejorar. Los prisioneros recibieron papel pintado para alegrar un poco sus sombríos barracones. Los alemanes les proporcionaron juegos de mesa, mesas de ping-pong y una biblioteca bastante bien surtida. En el recinto de los suboficiales se representaban ocasionalmente obras de teatro y conciertos. Al acercarse el invierno, los alemanes recibieron algunos abrigos que repartieron entre los prisioneros. Los oficiales construyeron una pista de hockey sobre hielo entre dos de los barracones y pronto empezaron a llegar paquetes de la Cruz Roja, a razón de uno por hombre cada semana. Resultaba un progreso muy satisfactorio. Jimmy James rememora las reacciones ante la llegada de estos lujosos regalos:

Comimos sin parar durante lo que nos parecieron horas, conforme iban surgiendo delicias de las latas: queso, carne en conserva, estofado, pastas secas, ciruelas pasas, incluso cacao, pero lo mejor de todo: un té exquisito. Teníamos la precaución de comer despacio; un hombre de otro campo murió después de engullir demasiado deprisa todo el contenido de su primer paquete

de la Cruz Roja.

Por aquel entonces, ya había empezado a tomar forma lo que se convertiría en otro de los pasatiempos habituales de la vida de los prisioneros de guerra. En el comedor se representaban regularmente obras de teatro y, a la vez que se empezaba a formar el núcleo de los fugitivos persistentes, también se desarrollaba un grupo de actores que trataba de aliviar las penas de la cautividad con esta inocente, y a veces instructiva, forma de evasión.

Algunos prisioneros trataban de superar el problema del aburrimiento destilando su propio aguardiente casero bajo los auspicios de uno de los prisioneros que en sus tiempos había sido empleado de la destilería de whisky Johnnie Walker. Al principio los prisioneros recurrieron a las peladuras de patata, pero el resultado no acababa de convencerles. Cuando empezaron a llegar los paquetes de la Cruz Roja aprendieron a utilizar ciruelas pasas que, mezcladas con la levadura que les proporcionaba un amistoso guardia y calentadas a 98 grados, producían un brebaje que era auténticamente alcohólico y de sabor bastante agradable. Grupos diferentes de prisioneros producían sus propias «etiquetas» y competían entre sí para ver quién conseguía destilar la mejor.

A principios de 1941 llegaron a Barth cuatro personajes relevantes, dos de los cuales pertenecían al Escuadrón 9 de Jimmy James. El teniente de aviación Johnny Marshall era piloto de Spitfire de la 3ª Unidad de Reconocimiento Fotográfico (Photo-Reconnaissance Unit, PRU) y fue abatido sobre Francia en enero. Ya había tratado de fugarse del tren que le llevaba a Barth desde el Dulag Luft y consiguió disfrutar de dos días de libertad antes de caer exhausto en manos de la Policía. Cuando le apresaron se enteró de que Tim Newman, un oficial de la RAF de origen neozelandés, también había conseguido escapar de ese mismo tren junto con un camarada australiano. También a ellos les habían atrapado después de haber permanecido evadidos durante algo más de un día.

John Shore y *Cookie* Long, pertenecientes también al Escuadrón 9, llegaron a Barth después de Newman y Marshall. Habían caído en manos del enemigo tras tirarse en paracaídas a consecuencia de un fallo del motor de su Wellington después de un bombardeo aéreo sobre Colonia. A Long le llamaban en Honington por su verdadero nombre, James, pero pronto adquiriría el sobrenombre de «Cookie» («Cocinillas») por su legendaria habilidad para preparar alcohol ilegal. De igual modo, John Shore empezó a ser conocido como *Death* Shore («Costa de la Muerte») porque los demás prisioneros pensaban que su entusiasmo por todo tipo de espeluznantes planes de fuga le acabaría llevando a la muerte de una forma u otra.

A principios de 1941, poco después del fracaso del primer túnel, se empezó a trabajar en otro. Éste partía del Barracón Este. Esta vez Jimmy James tomó parte en

las excavaciones. El problema era encontrar la forma de dispersar la arena. Los prisioneros cavaron zanjas debajo de los barracones que fueron descubiertas enseguida por los alemanes, con lo que el túnel quedó clausurado. Algo más tarde, Jimmy James fue transferido al nuevo Bloque Oeste y empezó a trabajar en otro túnel desde allí. Sería el precursor de los futuros túneles. Llegaría a tener unos 30 metros de largo y salvaba una distancia de 10 metros al otro lado de la alambrada. Contaba con una bomba de aire y una rudimentaria tubería de ventilación hecha de papel pintado. No hacía falta apuntalarlo y la arena la dispersaban bajo el Barracón Este para distraer la atención del Oeste.

Entretanto, al teniente Harry Burton se le ocurrió otra forma de evasión más fácil y original. Burton era un adusto escocés que había sido instructor de la Unidad de Instrucción Operacional (*Operational Training Unit, OTU*) de Jimmy James, y ambos habían acabado compartiendo habitación en Barth. Burton estaba pasando una temporada a la sombra en la «nevera» por alguna falta leve cuando descubrió una nueva manera de fugarse. En mayo de 1941, se las ingenió para que le volvieran a encerrar en el calabozo y esta vez pasó a escondidas una pequeña sierra de arco. Durante las cinco noches siguientes fue serrando los barrotes de la ventana de su celda. A las 23.00 horas del quinto día retiró los barrotes y saltó por la ventana. Se arrastró en la oscuridad hasta la *Kommandantur*. Una vez allí, trató de hacer un hoyo bajo la puerta con una pieza de metal que había encontrado en el camino. Sus esfuerzos se vieron interrumpidos por el cambio de guardia y la llegada de otro alemán que simplemente quería fumarse un pitillo y charlar con el centinela de guardia. Burton aguardó el momento oportuno entre las sombras del calabozo durante varios inquietantes minutos. El siguiente obstáculo resultó ser un perro guardián alsaciano al que dejaban campar a sus anchas al otro lado de la cerca exterior. Finalmente, consiguió escarbar un hoyo bajo la puerta, atravesar rápida y silenciosamente la zona de oficinas administrativas alemanas y saltar la cerca, que estaba patrullada pero sin iluminar. A las 02.30 horas era un hombre libre.

Iba vestido con un pantalón de uniforme que había teñido de negro y llevaba consigo una manta, los enseres para el afeitado, una toalla y dos tabletas de chocolate. Equipado con tan escasas provisiones, Burton emprendió la marcha rumbo a Stralsund. En la medida de lo posible, caminaba de noche siguiendo las vías del tren y atravesando bosques y de día se escondía. El 28 de mayo por la mañana temprano llegó a Stralsund, donde se encontró con un puente de medio kilómetro de longitud que comunicaba con la gran isla de Rugen. En cuanto empezó a andar por el puente se dio cuenta de que estaba vigilado por cinco centinelas, apostados a intervalos regulares a lo largo del recorrido. Consciente de que era demasiado tarde para dar la vuelta siguió andando despacio, como si tal cosa, y al pasar delante de ellos les saludó con un «*Guten Morgen!*».



Burton anduvo otros 80 kilómetros a través de la isla hasta llegar a Sassnitz, desde donde salían transbordadores a Trelleborg, en Suecia. Eran las 03.00 horas de la madrugada del 30 de mayo. Burton vio un transbordador en el que ondeaba la bandera sueca y se enteró de que partía a las 16.30 horas del día siguiente. Descansó aquella noche. Al día siguiente, cuando llegó al punto de embarque, vio que todos los posibles accesos al barco estaban cercados con alambre de púas y vigilados por centinelas. Sólo había dos alternativas: tratar de entrar como un pasajero más o colarse por la entrada reservada para camiones. Burton iba indocumentado, por lo que no tenía elección. Encontró un camión que podía servir y se escondió debajo, colgándose del eje. Lo subieron a cubierta a las 16.15 horas y Burton permaneció oculto en los bajos hasta que desembarcaron. Cuando el transbordador llegó a Trelleborg, el fugitivo siguió el mismo procedimiento y, una vez a salvo en tierra firme, se entregó a la policía sueca. Era la tarde del 31 de mayo y Burton estaba en territorio neutral. Poco después, fue enviado a la Legación Británica y repatriado a Gran Bretaña. Ésta fue la primera evasión de la RAF que salió bien y cuando la noticia del éxito de Burton llegó hasta Barth, contribuyó a subir la moral considerablemente.

Al mismo tiempo, en el campamento se estaba tramando un ingenioso plan que contemplaba cavar un túnel bajo una estructura compacta que había en la parte sur del recinto. Lo llamaban el «incinerador» pero, aunque arrojaban allí las basuras, nadie había visto que las incineraran nunca. Su principal función hasta la fecha había sido la de servir de tribuna improvisada para los prisioneros que seguían los partidos de fútbol que se jugaban en el campo de recreo adyacente. Sin embargo, una mente inspirada sugirió al Comité de Fugas que si se pudiera excavar un túnel desde debajo del incinerador, sólo tendría que tener unos 7 metros de largo para llegar hasta el campo de recreo. Desde allí sería mucho más fácil escapar porque, al igual que en Dulag Luft, el campo estaba rodeado solamente por una alambrada baja. Dos oficiales empezaron a excavar un túnel, pero al poco tiempo se desechó la idea por considerarse demasiado arriesgada.

Jimmy James encontró un alma gemela con la llegada a Barth de un piloto escocés de Hampden llamado Ian *Muckle* Muir. El capitán Muir tenía un formidable bigote a lo «P/O Prune» (el subteniente Prune, un popular personaje de tiras cómicas que aparecía en los manuales de capacitación de la RAF) y un espíritu indómito acorde con el mismo. Entre los dos formaron un equipo de excavación y empezaron a abrir un pozo desde el Barracón Este. Lamentablemente, éste fue descubierto pronto por los «hurones» y los dos se unieron entonces a los que cavaban un túnel desde el Barracón Oeste. Dicho túnel estaría listo seguramente para facilitar una fuga a finales de verano de 1941. Estaba planeado que escaparan por él 30 hombres en total. Habían modificado sus uniformes para que parecieran lo más posible ropa de paisano, pero

nadie disponía de ningún tipo de documentación falsa. Jimmy James hacía el número 13, que resultaría ser un número de mal agüero. La noche del 20 de agosto, la primera noche sin luna, se respiraba entusiasmo en el ambiente. Los 30 fugitivos se introdujeron incómodamente apretujados en el túnel y se tendieron de la cabeza a los pies, uno tras otro, en espera de recibir la orden de avanzar. Cuando llegó el momento de hacerlo, los hombres que estaban tumbados bajo tierra empezaron a inquietarse por el sonido amortiguado de disparos de fusil que venía de arriba. Los primeros tres hombres en salir por la desembocadura del túnel habían sido descubiertos por los «animales» en cuanto se asomaron al exterior. A uno de ellos se le habían caído los pantalones al arrastrarse para salir, lo que resultó bastante cómico. Se puso a correr medio desnudo a través del recinto con los pantalones en la mano, mientras lo perseguían los guardias alemanes y los perros. Los tres hombres consiguieron alejarse de las inmediaciones de Barth pero los acabaron pillando a los pocos días.

Este intento de fuga llevó a pensar a los alemanes, una vez más, en la conveniencia de su aparato de seguridad. Una de las innovaciones del túnel del Barracón Oeste había sido la utilización de latas de leche Klim de los paquetes de la Cruz Roja para construir un canal de ventilación. Habían cortado la base y la parte superior de cada lata y después la habían unido entre sí y la habían dispuesto en fila a lo largo del túnel, de forma que el aire pudiera llegar hasta el final. Los prisioneros aún no habían inventado más que un rudimentario método de bombear el aire a través de las latas, pero la ventilación con la que contaban suponía un buen complemento a la práctica de abrir orificios de ventilación en el techo del túnel. En cualquier caso, al descubrir el ingenioso uso que los prisioneros habían hecho de las latas de Klim, los alemanes decidieron asegurarse a partir de entonces de que todas las latas fueran desechadas inmediatamente una vez usadas. Colocaron un gran contenedor en el recinto y los guardias recogían todas las latas de Klim que encontraban y las tiraban al contenedor. Pero no se dieron ni cuenta de que algunos oficiales de la RAF habían recortado una trampilla en la base del contenedor ni de que uno de ellos se había escondido bajo la pila cada vez mayor de latas. Cuando sacaron el contenedor del campo, el prisionero se dio a la fuga. Todos se partían de risa. Después de todo, la fuga se había llevado a cabo con el espíritu de una travesura colegial. Lamentablemente, el fugitivo fue apresado poco después. Esta experiencia hizo que Peter Fanshawe empezara a pensar que ya iba siendo hora de que los planes de fuga adquirieran un aire algo más profesional.

Durante aquel verano llegó una nueva partida de oficiales procedentes del Dulag Luft: el grupo de los «primeros grandes evasores», liderado por Wings Day y Johnny Dodge, que fueron enviados allí después de ser capturados. Era la primera vez que Jimmy James veía a Day desde su breve encuentro en el campo provisional el año anterior, y estaba encantado de poder volver a saludarle. Day y sus camaradas se

vieron sorprendidos y ligeramente irritados por la hostilidad con que les recibieron algunos de los oficiales cuando llegaron a Barth. Varios les abuchearon y silbaron cuando entraron al recinto, mientras otros proferían insultos, y otros tantos se limitaron a mirarlos fijamente con una hostilidad mal disimulada. Day estaba muy enfadado al principio por el recibimiento al que les habían sometido, pero cuando supo la razón, simpatizó con los hombres de Barth. La mayoría de ellos había pasado por el Dulag Luft y por consiguiente comparaban el refinado ambiente del campo temporal de Frankfurt con las atroces condiciones que ellos habían tenido que soportar. Se difundían rumores poco halagüeños por toda la red de prisioneros de guerra acerca de cómo los prisioneros del Dulag disfrutaban de paseos regulares por el bosque, incluso visitas a Frankfurt, por no hablar de las cordiales cenas con los oficiales alemanes y las generosas provisiones de vino y tabaco. Sin embargo, cuando los hombres de Barth se enteraron de por qué sus colegas de Frankfurt habían sido enviados allí, de repente cesaron todas las hostilidades en su contra.

Roger Bushell no se encontraba entre ellos. Quizá porque los alemanes le habían identificado ya como un peligroso alborotador en potencia. Bushell había sido enviado a un campo que se encontraba más al norte, cerca de Lübeck, en un entorno aún más desagradable si cabe. Pasarían varios meses antes de que Wings y Bushell volvieran a encontrarse en el campo aún por construir del Stalag Luft III, y para entonces ambos hombres habrían aprendido lecciones de vital importancia en el arte de la fuga. En el Stalag Luft I, a Wings Day se le volvió a asignar el puesto de oficial superior de los oficiales británicos.

La llegada del grupo del Dulag Luft supuso el inicio de una organización debidamente instituida y controlada para la planificación de fugas. Hasta entonces, se habían dejado llevar por el entusiasmo. Tras realizar algunas investigaciones sobre el sistema de fugas, Day estableció un sistema semejante al modelo del Dulag Luft, en el que se basaría la organización de todas las fugas futuras en los campos de concentración de la RAF. Se ordenó a Jimmy Buckley que se dedicara a tiempo completo a la organización de los planes de evasión y que fundara un Comité de Fugas.

Tras la llegada de los fugitivos del Dulag Luft llegaría a Barth otra figura clave: el teniente de aviación Sydney Dowse, otro piloto de la PRU, abatido cerca de las costas francesas en su Spitfire el 20 de agosto de 1941. Había estado fotografiando el *Gneisenau* y el *Scharnhorst*, los dos imponentes cruceros de combate que habían causado tantos estragos entre los convoyes atlánticos y en las rutas de abastecimiento del Ártico de los Aliados. Tras ser derribado, había intentado entrar en contacto con la Resistencia, pero fue capturado al poco tiempo. En cualquier caso, debido a que había resultado herido en una pierna, fue enviado en un principio a un campo de concentración cerca de Leipzig, desde el que consiguió escapar. Le volvieron a

apresar y le enviaron a Barth.

El potencial del «incinerador» como base para un intento de fuga había sido sometido a debate. De hecho, se había iniciado ya un pequeño túnel de metro y medio aproximadamente, pero los trabajos fueron pospuestos debido a que los oficiales pensaban que el riesgo de que lo descubrieran era demasiado elevado. El incinerador era una pequeña construcción cuadrada situada dentro del recinto, cerca de la alambrada que lo rodeaba, que se utilizaba para depositar la basura. Si se pudiera abrir un túnel desde el incinerador, los excavadores sólo tendrían que avanzar unos 7 metros para llegar al exterior. Tenía un tejadillo que se inclinaba ligeramente hacia el campo de recreo que había al otro lado de la alambrada, lo que hacía de él una «tribuna» ideal para ver los dos partidos de fútbol que se disputaban a diario. En el lado de la alambrada había un pequeño boquete a través del cual se echaba la basura. Por dentro, era una estructura sombría de un metro de altura, dividida en dos partes, de unos dos metros cuadrados cada una. La que daba al lado de los barracones tenía una puerta por la que se recogía la basura y era un contenedor de desperdicios bastante sucio. El otro compartimiento, que estaba separado por un pequeño tabique de escasa altura, era el que podía resultar útil para una fuga. Los prisioneros habían cavado un pequeño túnel debajo, oculto por una trampilla.

Los trabajos se habían realizado varios meses antes y luego se había desechado la idea. Pero en este momento, Death Shore sugirió a su antiguo camarada del Escuadrón 9, Jimmy James, que volvieran a reconsiderar el plan. A falta de algo mejor que hacer, James accedió. El plan era que ambos hombres se metieran a escondidas en el incinerador durante el partido de fútbol matutino, protegidos por la muchedumbre de espectadores que se congregaban alrededor y encima del edificio. Dick Churchill, Lawrence Reavell-Carter y Paul Royle estarían entre los espectadores. Shore y James cavarían durante todo el día. Y durante el partido de la tarde volverían de nuevo al barracón, arropados por la masa de espectadores para ocultar su aspecto sucio y desaliñado. Los dos excavadores avanzaron bastante. Se encontraron con que no hacía falta apuntalar el túnel siempre que el techo formara un resistente arco. Avanzaban a una media de casi 30 cm por hora. La tierra extraída se disimulaba entre la basura del incinerador. Disponían de unas siete horas de trabajo al día. En cuatro días consiguieron recorrer bajo tierra los 7 metros requeridos, y la trampilla de salida del túnel estaba a 15 cm de la superficie.

El plan era repetir el exitoso viaje de Burton: llegar a pie hasta Sassnitz, cruzar a Rugen y embarcarse en un transbordador hacia Suecia. Otros cuatro prisioneros, entre los que estaban Muckle Muir y Tim Newman, les habían preguntado si podían seguirles. Shore y James accedieron pero a condición de que les dejaran una ventaja de al menos cuatro horas. La conspiración casi se fue al traste cuando un día los hombres vieron a un guardia alemán vaciar la basura del incinerador y subirla a un

carro tirado por un caballo. Por suerte, el alemán no pareció darse cuenta de que gran parte de la carga era arena procedente de la excavación

En esta ocasión, los fugitivos desecharon la idea habitual de esperar a la primera noche sin luna y decidieron probar suerte en cuanto se produjera la primera señal de incursión aérea. En cuanto comenzaba un ataque aéreo, Barth se quedaba totalmente a oscuras, se desconectaba la electricidad y los «animales» no estaban tan pendientes de ellos. El único problema era que no era posible predecir cuándo se produciría el siguiente ataque aéreo, de manera que los seis hombres tenían que estar preparados para entrar en acción en cualquier momento. Por lo tanto, más de una noche se fueron a la cama con el disfraz puesto y con todo el equipo necesario para la fuga encima, en espera de que sonara la primera señal de alarma de la sirena.

El 19 de octubre llegó por fin el momento esperado y todas las luces del recinto cercado se apagaron de pronto. Shore y James agarraron a toda prisa las mochilas con sus bártulos y unas raciones de emergencia que tenían preparadas para la fuga. El plan era deslizarse por una trampilla que había debajo de su barracón y atravesar a toda prisa el recinto a oscuras hasta el incinerador. Pero cuando los dos hombres salieron de debajo del barracón, el recinto estaba plagado de sombras borrosas de guardias alemanes y perros. James dudó sin saber qué hacer por unos segundos que resultaron vitales, lo que lamentaría más tarde. En vez de seguir corriendo decidió tirarse al suelo. Pero poco después se inquietó al ver a uno de los guardias venir directamente hacia donde él se encontraba, linterna en mano. James ya no tenía ninguna posibilidad de llegar hasta el incinerador sin ser visto, por lo que comenzó a avanzar serpenteando por el suelo de vuelta al barracón. Lamentablemente, al llegar allí no pudo encontrar la trampilla, por lo que no le quedó otra alternativa que permanecer tendido en silencio con la esperanza de que no se percataran de su presencia. De hecho, los «animales» no le habían visto, pero los perros empezaban pronto a husmear su rastro. El juego había terminado. Tras unos desconcertantes segundos, James decidió salir de su escondite en vez de esperar a que los sabuesos le hincaran el diente. Los guardias le condujeron al recinto, que ahora estaba totalmente iluminado por una deslumbrante luz. Su único consuelo era que los alemanes no tenían forma de saber por dónde había planeado escapar.

La captura de James sirvió de gran ayuda a Death Shore porque la aparición del amedrentado oficial de la RAF había distraído la atención de los «animales». Shore había aprovechado la vorágine para salir del túnel y atravesar el campo de recreo, donde esperó ansioso durante algunos minutos en el punto de encuentro acordado. Al ver que su compañero no daba señales de vida, partió en dirección a Barth y desde allí a Stralsund. Shore repitió, poco más o menos, la misma epopeya que Harry Burton, con algunas variaciones en cuanto a los medios de transporte y sin utilizar exactamente el itinerario. Tuvo sólo un encuentro especialmente espeluznante con la

Gestapo, pero Shore acabó navegando por el Báltico en un transbordador rumbo a Suecia y poco después se encontraba sentado, con cara de satisfacción, en las dependencias de la Legación Británica. Llegó a Gran Bretaña el 29 de octubre y posteriormente fue condecorado con la Cruz al Mérito Militar. Durante el resto del tiempo que duró la guerra, Jimmy James tuvo que vivir con la frustración de pensar que, de no ser por su indecisión inicial, también podía haber sido uno de los pocos en escapar de Alemania. Por el contrario, tuvo que soportar otros cuatro años más de cautividad.

Pero, admirablemente, se mantuvo impertérrito y en cuanto salió de la «nevera» volvió a excavar otro túnel por debajo de su barracón. «Herr James», como le llamaban afectuosamente los «animales», empezaba a tener cierta fama de ser uno de los fugitivos más recalcitrantes. Una vez más, fue enviado al calabozo. En noviembre de 1941 se encontraba allí cumpliendo su condena cuando llegó a Barth otro piloto de su Escuadrón 9: Lester *Johnny* Bull. Faltaban sólo un par de días para su vigésimo cuarto cumpleaños, cuando al Wellington que pilotaba le fallaron los motores mientras sobrevolaba Francia. El Wimpy había salido de Honington en una misión de recogida de datos estratégicos sobre la red de radares alemana que se extendía a lo largo de la costa francesa. Todos los miembros de la tripulación se tiraron en paracaídas y acabaron siendo capturados. Para Bull supuso una funesta forma de celebrar su cumpleaños pero su reticencia a dejar que decayeran los ánimos queda patente en el hecho de que, a los pocos días de llegar, ya estaba cavando un túnel con otro miembro de la tripulación del Wimpy, Jack Crisman, que era hijo de un cartero y había sido en sus tiempos chofer del embajador británico en Bagdad. Ambos hombres se dedicaron resueltamente a abrirse paso a través de un suelo duro como una piedra durante todo el invierno.

La Navidad de 1941 fue más deprimente aún que la anterior para el resto de los presos de Barth. Los rusos se derrumbaban ante la arremetida de la Operación Barbarroja de Hitler, y el *Prince of Wales* y el *Repulse*, dos de los buques más imponentes de la Marina Real, habían sido hundidos. Sin embargo, siguiendo una tradición británica, los prisioneros montaron una pantomima navideña e invitaron a asistir a la representación a los oficiales alemanes de mayor graduación. La obra se titulaba *Alice and her Candle* («Alicia y su candela») y Wings se sintió absolutamente abochornado desde el mismísimo instante en que se levantó el telón. «Las primeras cuatro frases del diálogo disipaban toda esperanza de que se tratara de un entretenimiento inocente», recordaría él más tarde, al constatar que la obra se volvía más lasciva y vulgar con cada frase. Es imposible saber si los alemanes sintonizaron o no con el peculiar género teatral que era la pantomima inglesa, ya que ellos permanecieron sentados con expresión imperturbable hasta el final. Pero al acabar, el *Kommandant* felicitó a Wings por «el magnífico nivel de inglés

shakesperiano».

Aquella Navidad hubo otras dos llegadas significativas. El jefe de escuadrón Tom Kirby-Green se había criado en Nyasalandia (actualmente Malawi). Hijo de un gobernador colonial, sus padres eran la viva personificación del tipo de aristocracia excéntrica inglesa que solía dar el continente negro. Kirby-Green se había educado en Inglaterra y su sueño de llegar a ser piloto de la RAF se vio cumplido en 1937, antes de que fuera trasladado al Escuadrón 9 de Jimmy James, en Honington. Después, pasó a prestar servicio como instructor de vuelo para el Escuadrón 311 de los pilotos checos de la RAF y finalmente en el Escuadrón 40, al que pertenecía cuando fue abatido mientras sobrevolaba Alemania en un Wellington, en octubre de 1941. En Barth se convirtió en un tipo popular, con sus coloridos caftanes a rayas, sus pantuflas de andar por casa, sus discos de música latina y los paquetes de comida exótica que le llegaban de casa. Tenía un par de bongos con los que deleitaba a sus compañeros de barracón. Uno de ellos, a quien tenía subyugado, era el capitán Roy Langlois, un joven nativo de las islas del Canal, cuyo Wellington tuvo que realizar un aterrizaje forzoso tras un ataque aéreo sobre Aquisgrán. Al menos, los dos nuevos prisioneros tenían un motivo para mantener la moral alta: la declaración de guerra de Estados Unidos a Japón y Alemania.

A lo largo de los meses invernales se llevaron a cabo cada vez más tentativas de fuga por medio de túneles, lo que no fue óbice para que otros prisioneros adoptaran otras tácticas de evasión.

Algunos trataron de salir del campo vestidos como los guardias alemanes. Un fugitivo, que tenía un parecido asombroso con uno de los «hurones» alemanes, Karl Pfelz (a quien los prisioneros llamaban *Charlie*), casi lo consiguió. Jimmy James tuvo la original idea de esperar a que se produjera un ataque aéreo que hiciera que se apagarán las luces, dirigirse con paso firme hacia los guardias ataviado con un uniforme alemán, y exigir que le dejaran salir. Estaba a punto de conseguirlo cuando se volvieron a encender las luces y, en el último minuto, tuvo que regresar a toda prisa a su barracón. Ninguno de los intentos de fuga llegó a buen fin y uno de ellos acabó en tragedia cuando un suboficial fue abatido a tiros por los guardias.

De hecho, los prisioneros tenían de qué preocuparse, como descubrirían al poco tiempo. Durante los últimos meses de 1941, los alemanes habían estado construyendo un campo más grande y complejo en el corazón de Silesia. Su construcción se realizó bajo las órdenes directas de Hermann Göring y de acuerdo con la consigna específica de que resultara «a prueba de fugas». La mayoría de los presos de Barth serían trasladados allí enseguida. Pero, como muy pronto descubrirían los alemanes, el término «a prueba de fugas» no existía en el vocabulario inglés.

### 3

#### *El campo de fugas de Göring*

El Stalag Luft III se construyó por orden expresa de Göring para acoger al creciente número de aviadores abatidos sobre los territorios ocupados por Alemania. Con la entrada de Estados Unidos en el conflicto, la cantidad de prisioneros de guerra aumentaba de día en día, y con ello las dificultades para mantenerlos a buen recaudo. El Stalag Luft III era el mayor de los seis campamentos construidos por los alemanes. Se construyó con la idea de que fuera el campo de concentración perfecto: tan protegido como para que fuera imposible escapar de él y a la vez suficientemente confortable como para que los reclusos se convencieran, tal vez, de que no valía la pena intentar fugarse.

«Teníamos sábanas limpias prácticamente todas las semanas y venían ordenanzas a cambiárnoslas», comentaría Bub Clark, de forma algo exagerada, queriendo expresar con ello que su existencia no era ni mucho menos tan dura como la de muchos otros prisioneros de guerra. «El régimen de vida, las condiciones sanitarias y las raciones de comida estaban bien. Probablemente éramos los prisioneros de guerra mejor tratados del mundo en aquel momento.»

El campo se construyó cerca de la ciudad histórica de Sagan, a unos 165 km al sudeste de Berlín y a medio camino entre la capital alemana y Breslau. Al principio constaba sólo de dos recintos de seis barracones cada uno: uno para oficiales (el Recinto Este) y otro para suboficiales (el Recinto Central). No obstante, fue creciendo rápidamente hasta convertirse en un campamento mucho más grande, que se iría ampliando sobre la marcha a medida que iban llegando más aviadores que habían sido abatidos en pleno vuelo. El paisaje que rodeaba Sagan era una monótona e interminable sucesión de llanuras, interrumpidas por extensas franjas de sombríos y espesos pinares. Justo al sur de la ciudad había un bosque de unos 40 km de ancho, y fue en el extremo septentrional de esta gigantesca masa de recios árboles donde Göring ordenó que se construyera su campamento modélico. Separado de Suiza, al sur, por unos 800 km y del mar Báltico, al norte, por más de 300 km, Sagan se encontraba lo más lejos posible de estos dos apartados rayitos de esperanza para los aviadores capturados.

El campo propiamente dicho era una gran extensión de terreno blando y arenoso cubierto por una fina capa de tierra, siendo lo único destacable los feos troncos de los árboles que habían sido talados para dejar sitio para el campamento y una hilera tras otra de barracones idénticos. No se veía ni una brizna de hierba. En verano, el sucio suelo gris se desmenuzaba en polvo y en invierno se mezclaba con la arena amarilla



de debajo (que resultaría ser de por sí uno de los obstáculos para fugarse) y se convertía en lodo. El calor estival podía llegar a ser insoportable, mientras que los gélidos vientos invernales de Silesia que azotaban el campamento alcanzaban los 30 grados bajo cero. Pese a todo, para la mayoría de los hombres, Sagan constituía una mejora con respecto a Barth. En los amplios recintos abiertos de Sagan no había la sensación de claustrofobia ni la extraña atmósfera de desolación infernal que envolvían al Stalag Luft I.

Todos los barracones tenían el mismo diseño. Estaban revestidos con paneles prefabricados de madera y cubiertos por un techo revestido de tela asfáltica. Medían 50 metros de largo por 12 metros de ancho. Los que estaban destinados a los oficiales se dividían en habitaciones que alojaban a entre cuatro y ocho hombres y que se alineaban a los lados de un largo pasillo central. Los de los suboficiales estaban partidos en dos por la mitad. Cada barracón tenía una pequeña estufa para calentarse y cocinar y un rudimentario urinario para la noche. Para cuando se abrió el Stalag Luft III, en abril de 1942, los alemanes habían tomado nota de errores pasados y habían incorporado multitud de nuevas medidas de seguridad. Con ellas, la Luftwaffe confiaba en hacer de él un campo totalmente «a prueba de fugas». Para empezar, todos los barracones estaban edificadas sobre pilotes, y las únicas «partes ocultas» que descendían hasta el suelo eran unos pilares de hormigón que soportaban la pequeña área dedicada a la cocina y los servicios. Los «hurones» y sus perros tenían bien a la vista lo que sucedía debajo de cada edificio, de modo que, si los prisioneros planeaban escapar por un túnel, tenían que excavarlo a través del hormigón. Además, en el interior de los barracones, por todo el techo y el suelo había trampillas que permitían realizar inspecciones rápidas para detectar cualquier actividad clandestina. Los prisioneros no lo iban a tener fácil para esconder toda aquella arena amarilla en el tejado.

Cada barracón se encontraba a una distancia considerable de su vecino, con lo que se reducían las posibilidades de que el campo se llenara de noche de sombras transitando de un lado a otro intentando disimular actividades furtivas. Además, el campamento podía quedar inundado por la luz de las torres de vigilancia que rodeaban cada recinto y que se alzaban a 4,5 metros del suelo, a intervalos de unos 100 metros. En Sagan, los barracones más periféricos estaban a 30 metros de distancia como mínimo de la alambrada y a 60 metros de la linde del bosque que se había hecho talar parcialmente a propósito para dejar alrededor de los recintos un amplio espacio despejado. Para que un túnel pudiera desembocar al abrigo del bosque, debía tener al menos 90 metros de largo y estar a la profundidad necesaria para eludir los nuevos sismógrafos que cercaban el campamento, en alerta permanentemente ante cualquier ruido subterráneo.

Los recintos propiamente dichos estaban rodeados por dos alambradas de tres

metros de alto, rematadas por alambre de cuchillas. El espacio que distaba entre ambas alambradas, de unos dos metros, estaba cubierto por más espirales de alambre de cuchillas apiladas en capas. Las garitas de los «animales», guarnecidas permanentemente por guardias con ametralladoras y potentes focos, se alzaban a intervalos regulares por toda la alambrada exterior, por donde patrullaban perros guardianes. Además, había un «alambre de disparo» de poca altura (45 cm), a nueve metros de distancia de la primera alambrada, que los prisioneros tenían prohibido cruzar sin permiso.

Además de incorporar estas nuevas medidas de seguridad físicas, los alemanes habían perfeccionado sus sistemas de vigilancia. Los «hurones» ya conocían bien su trabajo e iban equipados adecuadamente. Era frecuente verles aparecer de improviso por parejas para pillar desprevenidos a los prisioneros. Otros «hurones» patrullaban entre las sombras de los bosques, vigilando con prismáticos las actividades de los prisioneros parapetados detrás de «vallas de hurones». El Stalag Luft III era tan «a prueba de fugas» como podía serlo en aquella época. No obstante, el campo no tuvo el efecto desalentador sobre los nuevos reclusos que los alemanes habían esperado. Como reflexionaría el indómito evasor Jimmy James, ningún campo de concentración puede ser verdaderamente a prueba de fugas. Pesa más el ingenio humano (y las limitaciones humanas) que los obstáculos físicos, cuya superación ha conformado la evolución humana. Por otro lado, los alemanes no lo habían previsto todo a la perfección. El Stalag Luft III presentaba un grave fallo de seguridad: estaba ubicado a poco menos de un kilómetro de distancia de la ciudad de Sagan, una de las intersecciones ferroviarias más transitada de Alemania. Casi se podía decir que el campo quedaba a tiro de piedra de un tráfico constante de trenes de pasajeros y mercancías que pasaban silbando mientras se dirigían a todos los rincones de Alemania y más allá.

Sagan era una ciudad agradable pero anodina. Estaba en una zona con mucha historia, habiendo sido la sede del duque de Courland en la época en la que Courland era una provincia rusa. Las llanuras que rodeaban la ciudad fueron el marco de la histórica derrota de Federico el Grande ante los rusos. En la época de Napoleón, Sagan fue capturada por Francia y el duque de Sagan gobernó desde la suntuosidad de un impresionante castillo construido siguiendo el estilo del siglo XVIII francés. El castillo todavía estaba en pie en 1942, aunque había sido confiscado por los alemanes mientras durara la guerra.

En Sagan, además, había otro gran edificio señorial destacable. La mansión Jeschkendorf no era tan majestuosa, pero tenía un cierto encanto provincial. La mansión, edificada con un estilo autóctono, era la residencia del coronel Friedrich von Lindeiner, que había sido miembro del Estado Mayor personal de Hermann Göring en la Luftwaffe, y que hacía poco tiempo había sido designado *Kommandant*

del Stalag Luft III.

Friedrich-Wilhelm von Lindeiner-Wildau no era para nada como el personaje incapaz y más bien torpe (llamado con el nombre ridículo de «Von Luger») que aparece en la película de Hollywood *La gran evasión*. Este veterano de la Primera Guerra Mundial, condecorado con dos Cruces de Hierro (y herido tres veces), era un hombre valiente, y su valor fue puesto a prueba tanto por los nazis como por los Aliados cuando la guerra alcanzó su punto más sangriento. Von Lindeiner no tenía un talante, ascendencia y perfil muy distintos a los del comandante Theo Rumpel del Dulag Luft. Como él, creía en la caballerosidad propia de los estamentos oficiales y en la afinidad natural entre las clases superiores. Puede que en nuestra época más democrática nos parezca un punto de vista clasista y anticuado, pero si la historia del Stalag Luft III y de lo que sería la Gran Evasión nos enseña algo, es que había una marcada distinción entre los que eran nobles y los que no. Los hombres de la Gran Evasión, cuyos orígenes eran muy diversos, demostraron que la nobleza no tiene nada que ver con dónde se ha nacido o de quién se es hijo.

Von Lindeiner procedía precisamente de un linaje aristocrático modesto y antes de la guerra se había casado con una baronesa holandesa. El matrimonio se había afincado en las propiedades holandesas de ella, y no regresaron a Alemania hasta que los nazis llegaron al poder. Se sentían alarmados por los drásticos cambios que había traído el nuevo y autoritario régimen al país en un período de tiempo relativamente corto. Por su parte, Von Lindeiner hizo todo lo posible por evitar verse involucrado en él.

Como muchos de los de su clase, se vio andando en la cuerda floja, en conflicto permanente entre sus propios valores tradicionales y las crudas circunstancias creadas por el nuevo gobierno. No obstante, en ningún país totalitario se pueden eludir por completo las exigencias del todopoderoso Estado. Von Lindeiner y la baronesa tenían un apartamento en Berlín, pero preferían pasar el tiempo en la soledad de la que creían que podrían disfrutar en su finca de Jeschkendorf. Allí vivían al estilo de la nobleza rural, tratando con altivo desdén los dictados nazis de los funcionarios locales en auge. Cuando empezó a tomar forma el fantasma de la guerra, el coronel se unió al Estado Mayor de Hermann Göring en la Luftwaffe (aunque éste no llegó a conocerle personalmente), la menos nazi de todas las fuerzas armadas alemanas. Tal vez fuera natural que la Luftwaffe lo considerara el candidato perfecto para administrar el Stalag Luft III cuando se inauguró el campamento. El coronel tomó el mando del campo teniendo ya 61 años. Von Lindeiner, como el comandante Rumpel, asumió sus nuevas funciones de «vulgar carcelero» con cierta reticencia, pero resolvió ejercerlas con el espíritu de cortesía que le pareció que requería la difícil situación.

«La mayoría de nosotros sentía mucho respeto por el coronel —recuerda el

teniente general Albert *Bub* Clark—. Su trabajo era extremadamente difícil. Siempre quería ser justo. Intentó observar el Convenio de Ginebra. Nos proporcionó equipos de hockey y de baloncesto. Teníamos orquestas y bandas excelentes. Las bibliotecas estaban bien surtidas. Tenía la teoría de que si nos trataba bien y nos dejaba tener todo el material deportivo y recreativo que necesitábamos, se nos quitarían las ganas de escapar. No podía estar más equivocado.»

Los nuevos prisioneros empezaron a llegar entre marzo y abril, procedentes de campos de toda Alemania. El aviador canadiense Tommy Thompson llegó de Spangenberg junto con su compatriota George McGill, que era observador en el Escuadrón 103 cuando fue abatido en enero. Del Oflag VIB de Warburg procedía el comandante de ala Douglas Bader, un as de la aviación que había perdido las piernas, y Stanislaw *Danny* Krol, un polaco menudo y bravucón. Danny Krol era campeón de esgrima y acostumbraba a bañarse desnudo en la nieve durante su estancia en Warburg. Se unió a las Fuerzas Aéreas polacas antes de la guerra, pero tuvo que limitarse a presenciar cómo la *Blitzkrieg* nazi invadía su país porque los aviones de su escuadrón habían quedado fuera de combate durante las primeras horas del ataque. Entonces se dirigió a Francia, donde el general polaco Sikorski estaba reagrupando las Fuerzas Aéreas de su país. Tras la caída de Francia, Krol fue evacuado a Inglaterra. Allí se unió al Escuadrón 74 de aviones Spitfire, y fue abatido sobrevolando Francia en una misión. Lo que fue una pérdida para su unidad se convertiría en una gran adquisición para el Stalag Luft III, pues Krol llegaría a ser uno de los más eficaces colaboradores de la Organización X.

No obstante, era de Barth de donde procedían la mayor parte de los nuevos reclusos, entre ellos Wings Day y Johnny Dodge, Jimmy Buckley y Mike Casey, Peter Fanshawe y Cookie Long, Jimmy James, Johnny Marshall y Muckle Muir, todos ellos veteranos artistas de la evasión que acabarían constituyendo el núcleo de la organización de fugas del Stalag Luft III.

La primera impresión de Jimmy James sobre el nuevo campamento no difiere demasiado de la de muchos otros: «Los pinares silesianos desfilaban sombríos en torno a las defensas de alambre de púas [...]. Recintos desolados y arenosos [...]. Barracones austeros de madera [...]», escribía en *Moonless Night*. Al menos, Sagan no le llenaba de tanta pesadumbre como Barth:

No experimenté la misma sensación de irrevocabilidad que tuve cuando entré en el Stalag Luft I, casi dos años antes. A pesar de que los ejércitos alemanes hacían retumbar las estepas rusas en su avance hacia Estalingrado, Rommel hacía retroceder a nuestro ejército en el desierto de Libia y los japoneses se abrían paso hacia Birmania, se presentía, sobre todo una vez que los estadounidenses entraron en la guerra, que no tardaría en ser detenido el

avance de los tanques alemanes y japoneses, y que aquello podía llegar a ser el principio del fin.

Una incorporación clave de aquella época fue Wally Floody, un piloto de caza canadiense que había sido ingeniero de minas en su vida civil.

El Stalag Luft III se creó específicamente para alojar a todos los prisioneros de las fuerzas aéreas. Por desgracia, el número de aviadores aliados derribados en pleno vuelo siempre superaba el que preveía el Alto Mando Alemán. (En efecto, se llegaron a abatir cerca de 90.000 aviadores aliados en los cielos europeos, de los que sólo sobrevivieron la mitad para convertirse en prisioneros de guerra. El Mando de Bombarderos perdió 58.000 hombres.) En consecuencia, se tuvieron que construir (o reabrir, como en el caso de Barth) otros campamentos para aviadores. No obstante, el Stalag Luft III seguiría siendo el campo de concentración principal para oficiales de las fuerzas aéreas británicas y estadounidenses hasta el fin de la guerra. En un principio estaba constituido por dos recintos preparados para albergar unos 2.500 oficiales y suboficiales, pero se amplió rápidamente hasta constar de seis recintos que alojaban a más de 10.000 oficiales y a sus ordenanzas. El Stalag Luft III acabó estando tan masificado que finalmente se decidió trasladar a los suboficiales a un campamento sólo para ellos. En su parte más larga, la verja que cercaba el Stalag Luft III tenía más de ocho kilómetros de longitud. Así pues, no se trataba del campamento pequeño e íntimo que se deduce de la película sino de una comunidad bulliciosa y en constante crecimiento formada por muchas nacionalidades distintas, si bien es cierto que se recluyó a los que llegaron primero en el relativamente pequeño Recinto Este, compuesto por ocho barracones, además de otros barracones independientes para las cocinas, letrinas y duchas.

Wings Day conservó el acostumbrado puesto de oficial superior británico y se instaló en el despacho que los alemanes le proporcionaron para él y su personal. No obstante, si Von Lindeiner se figuraba que Day utilizaría estas instalaciones limpias y relativamente bien equipadas para limitarse a presidir la eficaz administración de los prisioneros británicos, andaba muy equivocado. Pocas horas después de haber llegado, Day colocó a Jimmy Buckley al frente de la Organización X.

El traslado a Sagan coincidió con un período de reflexión para Wings, durante el cual formuló un nuevo estilo de evasión. Hasta aquel momento, se había tomado las fugas como la mayoría de los demás hombres, casi como un deporte en el que la Cruz Roja ejercía el papel de arbitro. Ahora, en cambio, comunicó a sus hombres que había llegado el momento de «poner más carne en el asador». Los prisioneros de guerra debían dejar de considerarse a sí mismos como semineutrales por el mero hecho de que habían visto la muerte de cerca y caído en manos enemigas, explicó, y debían convertirse en una extensión del esfuerzo bélico aliado. Su frente de batalla serían los

afilados alambres de espino que les rodeaban por los cuatro costados. Antes de llegar a Sagan, Day veía las fugas como una forma de mantener el orgullo y elevar la moral de los prisioneros, pero ahora los intentos de evasión tendrían como objetivo principal obstaculizar el esfuerzo bélico alemán, por lo que el efecto sobre la moral de los hombres pasaría a tener una importancia secundaria. La idea de llevar el frente de batalla a Sagan tendría consecuencias profundas para sus hombres, y Wings no tomó esta decisión a la ligera. En el pasado había mantenido la política de aconsejar prudencia a hombres como Death Shore, que proponía intentos de escapada que eran claramente suicidas. En el campo de batalla, por el contrario, las decisiones operacionales no se calibraban en función de si podían terminar causando muertes o no, ni del grado de turbación que provocarían en los combatientes. De hecho, en general se aceptaba que era inevitable causar muertes. Lo principal era descargar un golpe contra el enemigo que fuera lo más fuerte posible. Así pues, en adelante sería así como se tomarían las decisiones en el campo de batalla de Sagan.

Las huidas se planificarían con más cuidado. Buckley dividió el Comité de Fugas en tres secciones operacionales que coordinaban tres tipos diferentes de evasión: por debajo (por túneles), por encima (por la alambrada) y a través (por las puertas). Aunque se llevaran a cabo intentos de evasión de los tres tipos con resultados diversos, los túneles siguieron siendo la forma de evasión más popular. La huida por túnel garantizaba una ventaja de salida de al menos ocho horas y era la forma de evasión que más problemas causaba a los alemanes. En Barth se habían construido 100 túneles y se construirían otros tantos en Sagan hasta que el más famoso de todos pondría punto final a la excavación de túneles.

Buckley puso en marcha el reclutamiento de otros veteranos de la fraternidad de evasión, mayoritariamente entre los artistas de la evasión y los agitadores procedentes de Barth. Además, la constante afluencia de nuevas adquisiciones procedentes de otros campos resultaba muy provechosa para el Comité de Fugas, ya que aportaban la experiencia de sus propios intentos de fuga y contribuían con sus excepcionales habilidades a la organización. Los alemanes habían aprendido de sus errores, pero los prisioneros también habían tomado buena cuenta de los suyos. Muchos de ellos se habían convertido en expertos de las artes de falsificación, cartografía y confección. Otros habían aplicado todo su ingenio en la invención de toda clase de artilugios, mecánicos y de otro tipo, que se emplearían en las fugas. Además, el material de evasión ya no se produciría de cualquier manera ni improvisadamente. La Organización X, reagrupada en el Stalag Luft III, supervisaría el advenimiento de una nueva forma de producción en masa a escala industrial.

No todos deseaban escapar, como recuerda Bub Clark: «Un tercio de los hombres preferían esperar sentados a que terminara la guerra y finalizar sus estudios. Habían dedicado muchos esfuerzos a su educación y algunos de ellos hasta eran titulados.

Cerca de otro tercio de ellos no querían hacer nada más que leer, hacer pesas, gimnasia o sentarse a cotillear. El tercio restante estaban entregados a la evasión. En cualquier caso, prácticamente todo el mundo en el campamento estaba dispuestos a ayudar de una forma u otra a cualquiera que planeara fugarse. Yo diría que un 60 o un 70 por ciento del campamento participaba de algún modo en los intentos de fuga».

El Comité de Fugas se vio inundado inmediatamente con propuestas de fuga por túnel, pero desde el principio se decidió que sólo se autorizaría un número reducido de ellas, al considerarse que, si se concentraban los recursos en tres túneles profundos (para evitar que los detectaran los sismógrafos) que partieran de tres barracones distintos, los hombres tendrían más posibilidades de tener éxito teniendo en cuenta las difíciles circunstancias a las que se enfrentaban en ese momento. No obstante, pronto se hizo difícil hacer cumplir esta restricción. Los prisioneros que iban llegando al Stalag Luft III se sentían excluidos de las oportunidades de escapar. Cuando se descubrió uno de los tres túneles profundos, la organización cambió drásticamente de estrategia. Llegó a la conclusión de que, cuantos más túneles hubiera, más probable era que al menos uno llegara a terminarse. Cuesta creer que, durante el verano de 1942, se empezaran unos 30 o 40 túneles en los barracones del Recinto Este. Por desgracia, todos estos intentos de fuga fracasaron menos uno.

A los excavadores veteranos como Peter Fanshawe y Johnny Marshall se unieron el bullicioso escocés Bob *Crump* Ker-Ramsay y el piloto de caza canadiense y ex ingeniero de minas Wally Floody, que quedaron a cargo de las excavaciones. En Canadá, Wally Floody había trabajado para el magnate de las minas Harry Oakes, que pasó de pobre a multimillonario y murió en circunstancias misteriosas en las Bahamas durante la guerra. Floody se incorporó al Escuadrón 401 de la Real Fuerza Aérea canadiense y fue destinado a Biggin Hill, la legendaria base de la RAF de Kent. Se encontraba en uno de los tres escuadrones de aviones Spitfire que sobrevolaban St. Omer, en Francia, y fueron atacados por más de 200 Messerschmitt 109. Antes de que Floody tuviera tiempo de reaccionar, su máquina explotó y tuvo que lanzarse en paracaídas sobre la campiña francesa. Aterrizó literalmente ante la puerta de una casa de campo y la señora de la casa le estaba ofreciendo un buen trago de coñac cuando llegó un pelotón de soldados alemanes para hacerle prisionero. No tardó en encontrarse en el Dulag Luft para ser interrogado.

Uno de los problemas inmediatos que tenían que resolver los excavadores era que el suelo gris sobre el que se asentaba el campamento ocultaba a poca profundidad una desigual tierra arenosa y amarillenta que era difícil de dispersar y, como descubrirían más tarde, todavía más difícil de excavar. Por otro lado, Sagan no estaba exento de ventajas. La más notable era que el nivel freático del agua se encontraba a unos 100 metros por debajo de la superficie, con lo que el entorno era ideal para la construcción de túneles.

Jimmy James fue uno de los primeros que empezaron a cavar. Su compañero de habitación era Charles Bonnington (padre del futuro alpinista Chris Bonnington), un capitán de paracaidistas derribado sobre el desierto Occidental. Fue él quien tuvo la idea de excavar un túnel desde el barracón cercano a las duchas, a 90 metros por debajo del campo de deportes. James accedió a encargarse del trabajo de excavación. El túnel avanzaba perfectamente cuando un día James quedó aplastado por un desprendimiento. Se encontraba solo en el túnel y no podía mover las extremidades. Por suerte, pudo mover la cabeza y gritar pidiendo ayuda. Alguien vino a rescatarle. Los hombres se habían topado con uno de los mayores obstáculos que debían afrontar los excavadores de Sagan.

«Al principio pensamos que la arena sería fácil de excavar y que tal vez podríamos avanzar hasta dos metros al día —afirma el propio James—. La verdad era que resultaba fácil. Pero el problema que tiene la arena blanda es que siempre acaba cayéndote encima.» Los hombres estaban empezando a darse cuenta de que para que un túnel permitiera salir de Sagan tendría que ser apuntalado concienzudamente.

Mientras, se estaban construyendo literalmente decenas de otros túneles en aquellos meses de primavera y verano. La mayoría de ellos eran poco profundos y casi todos terminaron derrumbándose o siendo descubiertos por los «hurones». Nada más llegar al campamento, Bub Clark se ofreció a ayudar en las tareas de excavación y no tardó en trabajar con Wally Floody en uno de aquellos túneles poco profundos. A veces, los hombres se quedaban allí aislados toda la noche, cavando mientras sus camaradas dormían en la superficie.

«No era un trabajo que pudiera hacer cualquiera —reconoce Clark—. No teníamos luz a menos que utilizáramos las lamparitas de grasa, pero solían apagarse alrededor de las cuatro de la mañana, lo que da una idea de lo viciado que estaba el aire allí abajo. De todos modos, aparte del tremendo dolor de cabeza con el que terminabas al cabo de la noche, todos aguantábamos más que las lámparas, lo que no dejaba de sorprenderme.»

Los alemanes, por supuesto, sabían lo que estaba pasando y durante mucho tiempo se paseaban por el campamento en un pesado camión de bomberos, con el que una vez inundaron el suelo de agua. Los problemas saltaban a la vista. La arena no sólo era inestable, sino que además era difícil de ocultar. Los prisioneros escondían gran parte de ella en los tejados de los barracones, pero cuando se venía abajo alguno de aquellos tejados, el juego quedaba al descubierto. La mayoría de los túneles necesitaba agujeros para la ventilación, y los «hurones» los descubrían fácilmente. Las distancias que tenían que recorrer los túneles eran demasiado abrumadoras. Muchos de los excavadores quedaban enterrados por la arena aunque, sorprendentemente, y a pesar de la multitud de derrumbamientos que se produjeron, ningún excavador perdió la vida en el Stalag Luft III.



A Muckle Muir se le ocurrió una de las ideas más brillantes para la construcción de un túnel, y el Comité de Fugas convino en que podría dar resultado donde todos los demás intentos parecían estar fracasando. El plan consistía en excavar un túnel a escasos metros de profundidad, seguido de un túnel mucho más profundo. El primer pozo de entrada llegaría a los dos metros y medio de profundidad y proseguiría en sentido horizontal unos 12 metros, hasta llegar a un aparente punto muerto. Si los alemanes descubrían este túnel, como habían encontrado todos los demás, supondrían que había sido abandonado. No obstante, bajo una trampilla hábilmente oculta, habría otro pozo que se sumergiría seis metros y que conduciría a otro túnel más profundo. Wings Day pensó que era una idea magnífica y ordenó que se le concediera la mayor prioridad.

Peter Fanshawe se encargó de la dispersión de arena y Wally Floody coordinó a los hombres que excavarían el túnel. Se formaron dos equipos de 17 excavadores subordinados a Harry Marshall y Bob Ker-Ramsay, que trabajarían en turnos seguidos. Decidieron empezar el túnel en el Barracón 66 porque, al estar situado a más de 100 metros de la alambrada, los alemanes creerían que nadie sería tan estúpido como para empezar a excavar desde allí. El túnel avanzaría hacia el barracón de la cocina, que estaba cerca de la alambrada, y luego se alargaría hacia atrás, en dirección al Barracón 67. Este túnel resultaría ser un campo de pruebas para todos los demás intentos de evasión subterránea y ofrecería al Comité de Fugas las primeras pistas sobre los problemas que presentaba el tener que cavar a tal profundidad. En primer lugar, estaba el problema de la seguridad. Si alguien quedaba atrapado en un derrumbamiento a un metro de profundidad, no le resultaría difícil salir arrastrándose a la superficie. En cambio, si un excavador quedaba enterrado bajo la arena a ocho o diez metros de profundidad, las consecuencias podían ser mortales. Los hombres descubrieron también que a aquella profundidad había problemas de ventilación. El oxígeno escaseaba tanto que apenas se podía respirar. Las lámparas de grasa que utilizaban no solían durar más de unos pocos minutos. Para superar estos problemas, los hombres diseñaron unos tubos de ventilación con latas de leche Klim mucho más elaborados que los que habían utilizado anteriormente. A veces, para tener luz se conectaban al suministro eléctrico del campamento por medio de trozos de cable robado a los alemanes. Además, el túnel de Muckle Muir inauguró el uso de las vagonetas subterráneas con vías que llegarían a ser imprescindibles para la dispersión de arena y el transporte de los excavadores al «frente de extracción».

Los excavadores tardaron tres meses en llegar a los cimientos de hormigón del barracón de la cocina. Para cuando llegaron hasta allí, Fanshawe ya tenía graves problemas para dispersar la gran cantidad de arena que habían excavado. Se habían quedado literalmente sin sitios donde dejarla. Los tejados de algunos barracones se estaban combando por el peso de la arena sobre las vigas. Fue entonces cuando a

Ker-Ramsay se le ocurrió otra genial idea. El Barracón 68 tenía paneles laterales que llegaban hasta el suelo. ¿Y si excavaban un pequeño ramal del túnel bajo el Barracón 68 y escondían la arena en el espacio intermedio? Así, los prisioneros que dispersaban la arena en otras partes del recinto no tendrían que salir a la superficie con ella y despertar las sospechas de los alemanes. El plan fue aprobado y los excavadores empezaron a construir otro túnel.

Mientras el ingenioso túnel de Muckle Muir progresaba, hubo nuevas e importantes llegadas al campamento. Aquel verano, Wings fue relevado del cargo de oficial superior británico cuando el coronel de aviación Herbert Massey llegó al Stalag Luft III. Massey poseía una Orden de Servicios Distinguidos y una Cruz al Mérito Militar y había estado en el Real Cuerpo Aéreo (RFC) durante la Primera Guerra Mundial. Estaba a punto de ser ascendido a general de brigada cuando fue abatido mientras volaba en un Lancaster como pasajero. No obstante, Massey se convirtió en oficial superior británico sólo de nombre, ya que ordenó a Wings Day que siguiera ejerciendo las funciones que había estado desempeñando tan bien. Ambos eran viejos amigos, y habían servido juntos en Egipto. Massey sufría cierta discapacidad por una lesión en el tobillo que le hacía renquear. Por otro lado, reconocía que Day tenía mucha más experiencia que él en cuestiones relativas a los prisioneros. Otro recién llegado fue Des Plunkett, derribado el 20 de junio de 1942 sobre Holanda. De nuevo, una pérdida para la RAF se convirtió en una valiosa incorporación para los del Stalag Luft III: Plunkett acabaría siendo indispensable para la Organización X.

En julio de 1942, se produjeron dos nuevas llegadas al Stalag Luft III. El teniente de la RAF Bob van der Stok desempeñaría un papel primordial en los futuros intentos de fuga del Stalag Luft III y ocuparía un lugar importante en la historia de la Gran Evasión. Van der Stok nació el 30 de octubre de 1915 en la Sumatra holandesa. Era uno de los cuatro hijos (tres chicos y una chica) de un ingeniero de la Shell, cuyo trabajo obligaría a la familia a desplazarse por todo el mundo. Los cuatro hermanos pasaron su infancia en Borneo antes de trasladarse a Curacao, en las Antillas Holandesas. Todos ellos se educaron en Rotterdam. Bob estudió posteriormente en el prestigioso Lyceum Alpinum de Suiza y acabó ingresando en la Universidad de Leiden para estudiar Medicina. Sin embargo, su afición a los deportes (sobre todo al remo y al hockey sobre hielo), repercutió en su rendimiento académico y no llegó a titularse. Se planteó seriamente la posibilidad de hacerse jugador profesional de hockey en Canadá pero, siguiendo el consejo de su padre, se unió a la Real Fuerza Aérea holandesa para un servicio breve. Se formó como piloto de cazas y desarrolló una gran pasión por las acrobacias aéreas, hasta el punto de que una vez presentaron cargos contra él por hacer pasar un avión por debajo de un puente. Pasado un tiempo, Van der Stok dejó las fuerzas aéreas para reanudar sus estudios de Medicina, esta vez

en la Universidad de Utrecht, con el firme propósito de finalizarlos.

La guerra acabó con sus ambiciones. Con la escalada de las hostilidades, Van der Stok se reincorporó a las fuerzas aéreas y terminó pilotando aviones Fokker contra los alemanes en la invasión del 10 de mayo de 1940. A él se atribuyó la destrucción de al menos uno de los Messerschmitt del enemigo, que eran aparatos superiores, pero Holanda cayó en cuestión de días y las hostilidades cesaron abruptamente. El 15 de mayo, las autoridades ocupantes le ordenaron, como a los demás soldados holandeses, que reanudara su vida civil. Así lo hizo durante un tiempo, pero no tardaría en lanzarse a la aventura para asumir el papel que desempeñaría durante gran parte del resto de la guerra: el de uno de los hombres de la Gran Evasión.

Cuando dos aviadores de la Fuerza Aérea holandesa huyeron a Gran Bretaña en un avión robado, los alemanes empezaron a recluir a sus compañeros en tierra. Van der Stok pasó a la clandestinidad y se propuso huir él también hacia la libertad. Tras casi un año y tres intentos de fuga, se acercó nadando a un barco neutral que estaba en el puerto de Rotterdam y se escondió en su interior. Después de haber dejado atrás el puerto, el barco fue detenido por un buque de la Marina Real Británica y Van der Stok, con otros hombres que habían huido con él, salieron de sus escondites y se ofrecieron voluntarios para unirse a la causa aliada. Durante la mayor parte de los dos años siguientes, Van der Stok fue piloto de Spitfire en la Real Fuerza Aérea británica para el Escuadrón 91 en misiones de defensa por la costa meridional. Más tarde fue asignado al Escuadrón 41 y pilotó aviones Spitfire en misiones de barrido sobre Francia. El 14 de julio de 1942, en una escaramuza con un grupo de aviones Messerschmitt, su aparato recibió un impacto fatal y Van der Stok se lanzó en paracaídas sobre territorio enemigo. Durante su tiempo de servicio en la RAF se le llegaron a atribuir otras seis destrucciones, pero ahora volvía a ser prisionero de los alemanes.

Cuando llegó al Stalag Luft III, a Bob van der Stok se le ofreció un trabajo en el hospital gracias a su formación médica, y pensaba que ésa iba a ser su principal actividad, pero acabó convirtiéndose en un evasor infatigable. Sus dos primeros intentos de fuga fueron un tanto chapuceros y propios de un principiante. En el primero de ellos, él y otro oficial se propusieron cavar sin más un agujero bajo la alambrada por la noche y salir corriendo. Sus planes se vieron truncados cuando un disturbio en otra parte del campo hizo sonar la alarma y tuvieron que retirarse precipitadamente a su barracón. En otra ocasión, su compañero y él consiguieron esconderse en el barracón de las duchas con un par de palas, con la intención de salir por la noche de su escondite y de nuevo cavar rápidamente un agujero bajo la alambrada, pero su intento se frustró cuando los guardias notaron su ausencia al pasar lista.

La segunda llegada importante de aquel verano fue la de Roger Bushell, que se

reunía por fin con sus antiguos camaradas, que no le habían visto desde que desapareció en la «Gran Evasión» del Stalag Luft. Bushell llegó al Stalag Luft III acompañado de tres oficiales de la Gestapo. Tras su intento de fuga del campo temporal de Frankfurt, Bushell había sido separado del resto de prisioneros y recluido en el Stalag XC, en Lubeck. Fue por eso por lo que estaba entre el contingente de prisioneros que había sido destinado a Oflag VIB, en Warburg. Durante el trayecto en tren, Bushell y otros oficiales consiguieron agujerear las tarimas del suelo y dejarse caer a las vías desde el tren. Bushell escapó con un oficial checo, Jack Zafouk, y los dos se dirigieron a Praga, donde el movimiento de resistencia encontró un piso franco para ellos. Estuvieron allí esperando mientras se les preparaba un itinerario de fuga, pero el 27 de mayo de 1942 se produjo la intervención del destino. El *Obergruppenführer* de las SS Reinhard Heydrich, adjunto del Reich en Bohemia y Moravia, fue asesinado en una emboscada en Praga realizada por partisanos checos lanzados en paracaídas sobre Checoslovaquia por los británicos.

Los alemanes respondieron al magnicidio con represalias inmediatas e implacables, encerrando a más de mil miembros del movimiento de resistencia y a cualquiera que estuviera remotamente vinculado a él. (Incluso arrasaron un pueblo entero, donde asesinaron a todos los hombres y enviaron a las mujeres y a los niños a campos de concentración.) Bushell y Zafouk tuvieron la mala suerte de verse traicionados en el marco de este frenesí de represalias bárbaras y terminaron recibiendo fuertes palizas a manos de la Gestapo. A Zafouk le mandaron al castillo de Colditz, en Sajonia, otro campamento «a prueba de fugas» que resultó ser cualquier cosa menos a prueba de fugas.

Por un motivo u otro, Bushell terminó siendo enviado a Sagan, aunque el porqué siempre ha sido un misterio. Paul Brickhill, autor del libro *La gran evasión*, que también estuvo prisionero en el Stalag Luft III, sugiere que se debió a la intervención del censor del campamento, el cabo Hasse, que conocía y apreciaba a Bushell. Otros insinúan que fue el coronel Von Lindeiner quien intervino. Lo que es seguro es que, cuando se dejó a Bushell de nuevo en manos de la Luftwaffe, fue con la advertencia explícita de que se le fusilaría si volvía a intentar escapar. Bushell siempre se mostró reacio a hablar de la temporada que pasó custodiado por la Gestapo pero, por lo visto, aquella experiencia alteró radicalmente la opinión que tenía de los alemanes. Anteriormente había profesado una tremenda simpatía por la nación alemana en general (lo que no es de extrañar, dado que había pasado tanto tiempo esquiando con alemanes antes de la guerra). Su actitud respecto a los nazis era ambivalente, pero no le gustaban los cambios que estaban produciendo en el que consideraba uno de los países más civilizados del mundo. En cualquier caso, cuando llegó al Stalag Luft III, parecía detestar con todas sus fuerzas a todos y cada uno de los alemanes, y su deseo de escapar se agudizó hasta extremos casi mesiánicos.

En el bochornoso calor de un típico día de verano en Silesia, algunos prisioneros de la RAF idearon una ocurrente estratagema (aunque adolecía de fallos de bulto), para minar la moral alemana. El Stalag Luft III tenía su propia piara, que se alimentaba del vertedero de basuras. Los oficiales británicos pensaron que, si arrojaban sus cuchillas de afeitar usadas a la basura, los cerdos se atragantarían con ellas, por lo que las provisiones de panceta y jamón de los alemanes se verían reducidas, aunque fuera modestamente (al parecer, los oficiales no cayeron en la cuenta de que se podría hacer panceta igualmente de los cerdos muertos). Por desgracia, aquella jugarreta no surtió el efecto esperado. Los cerdos siguieron atiborrándose con la basura aunque hubiera cuchillas en ella. Eso sí, a los alemanes no les pasaron por alto las cuchillas, ya que algunos de ellos se cortaron las manos al limpiar la basura. Aquello les irritó sobremanera, y decidieron tomar represalias negándose a partir de entonces a sacar la basura. El resultado fue que el apestoso montón de basura que se formó generó una constante nube de moscas y provocó varios brotes de disentería. La situación se volvió tan insoportable que los británicos terminaron claudicando. Wings Day ordenó que no se arrojaran más cuchillas al vertedero y los alemanes accedieron a limpiar la porquería. No obstante, para entonces el enjambre de moscas se había convertido en una presencia permanente, agravada por el endémico mal funcionamiento de las letrinas, que habían sido mal diseñadas. En aquel estado de cosas, los inquilinos del Recinto Este agradecieron la llegada de un joven oficial estadounidense, que acababa de ser abatido en su Spitfire sobre Francia.

El padre del teniente coronel Albert *Bub* Clark había sido inspector sanitario en Colorado. En su juventud, en tiempos de la Depresión, Clark había viajado con él a campamentos del Cuerpo de Conservación Civil (*Civilian Conservation Corps*) de Colorado. En consecuencia, Clark tenía amplios conocimientos sobre la construcción de retretes con fosa. Con el consentimiento del oficial superior británico, obtuvo de los alemanes el material y las herramientas que necesitaba para mejorar las instalaciones sanitarias, cubriéndolas con mosquiteras e instalando trampillas de ventilación. De hecho, sus mejoras fueron tan efectivas que los alemanes adoptaron su diseño en otros campamentos. Además, Wings Day nombró a Clark «Gran S» o jefe de seguridad de la Organización X.

Albert Patton Clark era más conocido como *Bub* («chaval») debido a su aspecto juvenil, o a veces *Red* («pelirrojo») por su pelo. Larguirucho, con 188 cm de altura, recordaba físicamente al ídolo de Hollywood James Stewart, y compartía con él una apariencia abierta y afable. Sin embargo, tras la inocencia juvenil de Clark se ocultaba una mente sagaz, como descubrirían muchos prisioneros aliados al tratar con él en los años siguientes. A pesar de su juventud, era segundo en el mando de uno de los primeros escuadrones de cazas estadounidenses que llegaron a Gran Bretaña. Para

que se familiarizara, junto con otros aviadores estadounidenses, con las tácticas y los aviones británicos, Clark fue asignado al 31° Grupo de Cazas, con base en Tangmere, en la costa meridional de Inglaterra. El Canal era lo único que separaba del enemigo a la base de cazas, y en el 31° Grupo volaban los aviones que tanto apreciaban los jóvenes pilotos estadounidenses, los Spitfire. La posición de honor de Clark como único estadounidense de un grupo compuesto principalmente por pilotos veteranos de la Batalla de Inglaterra pudo haber sido la causa involuntaria de su caída. Mientras sus compañeros de la RAF compartían alojamiento en el campo de aviación principal, se agasajó a Clark hospedándolo en un hotel local donde la comida era mejor que el rancho de la base y las condiciones eran considerablemente más cómodas. Pero ésta fue la razón de que, cuando su chofer le llevó al campo de aviación la mañana del domingo 2 de mayo de 1942, se hubiera perdido la sesión de orientación y no viera otra cosa que a sus compañeros atravesando a toda prisa el campo de aviación para abalanzarse hacia sus aparatos. Clark no tuvo más remedio que seguir su ejemplo. Todavía llevaba puestos sus pantalones de color claro y su chaqueta de piel, y no tuvo tiempo de ponerse el uniforme de vuelo reglamentario. Sólo pudo colocarse un casco de aviador e instalarse en la cabina del piloto del Spitfire sin tener ni idea de cuál era la misión. «Probablemente era el aviador peor informado que había aquel día en el cielo», reflexionaría posteriormente con gesto torcido.

De hecho, se había mandado al grupo a un barrido sobre Abberville, una de las bases principales de la Luftwaffe en la costa septentrional francesa, que alojaba unos 1.000 cazas alemanes. El cometido del escuadrón de aviones Spitfire era tomar por sorpresa al enemigo y causar la mayor destrucción posible. Sin el beneficio que le hubiera supuesto contar con esta información, Clark se limitó a pegarse al grupo, dirigió el morro de su Spitfire en la misma dirección que los demás y sobrevoló el Canal de la Mancha. Clark formaba parte de la Escuadrilla Amarilla. El jefe de escuadrilla, Amarillo Uno, era un canadiense llamado Freddie Green. Clark era Amarillo Dos. Atravesaron el Canal a altitud cero y empezaron a ascender al llegar al otro lado. Clark no tardó en experimentar la sensación de peligro que despierta el ver los minúsculos Focke-Wulf y Messerschmitt rodando por la pista de despegue. Amarillo Uno salió de la formación para atacar. Clark, como Amarillo Dos, hizo lo mismo. Amarillo Tres y Amarillo Cuatro quedaron tan sorprendidos por esta acción repentina que perdieron el contacto con sus jefes. Así, Clark y su jefe canadiense no tardaron en encontrarse peligrosamente solos entre el grupo de aviones Focke-Wulf 190 alemanes.

Los dos aviones aliados se abatieron sobre el enemigo mientras los alemanes iniciaban el despegue. Uno de ellos recibió un impacto, pero cuando Amarillo Uno asumió la envergadura de la fuerza contra la que se enfrentaban, dio media vuelta y se alejó todo lo rápido que le permitió el amplificador de potencia de emergencia del

Spitfire. Por desgracia, el aparato de Clark no parecía estar tan bien afinado. Mientras veía alarmado cómo su jefe desaparecía a lo lejos, los Focke-Wulf seguían reduciendo distancias. Cuando se dirigía a toda velocidad hacia el mar, a sólo 15 metros por encima de la superficie, uno de los aviones alemanes le acertó en el ala derecha. No se distinguía a ninguno de sus compañeros. Clark empezó a luchar por su vida, entre giros y rizos, mientras los Focke-Wulf le seguían de cerca. En un momento dado, efectuó un giro de 180 grados para enfrentarse de cara a dos de ellos; sin dejar de dispararse los unos a los otros, los aviones se cruzaron surcando el aire como una exhalación. Mientras atravesaba el Canal a escasos metros del agua, Clark acabó teniendo nada menos que a cuatro de ellos pegados a la cola, acelerando con un ruido atronador. Clark dio otro giro de 180 grados y abrió fuego contra el perseguidor que tenía más cerca. Éste, cogido por sorpresa, se separó del resto y voló de vuelta a la base.

Aliviado, e incluso algo sorprendido por sus propias habilidades combativas, Clark trató de hacer lo mismo, rozando el oleaje sobre el Canal. Sin embargo, poco después, cuando ya le fallaba el motor, distinguió lo que creyó que era la costa de Inglaterra y, salvando los acantilados, efectuó un brusco aterrizaje forzoso. Sus maniobras le habían dejado totalmente desorientado: no estaba en Inglaterra sino en Francia. Poco después de salir de la cabina del piloto, magullado y conmocionado, unos soldados apostados en un emplazamiento de batería cercano salieron a su encuentro. Clark pasaría el resto de la guerra en cautividad.

Aquella noche, Clark fue invitado a una amistosa cena en el Club de Oficiales de la Luftwaffe en St. Omer. Varios pilotos de caza que habían intervenido en la escaramuza de aquella mañana le estuvieron haciendo preguntas. Clark llegó a la conclusión de que lo que más les interesaba era saber cuál de ellos le había derribado. (Hasta la fecha, Clark sigue sin conocer la respuesta, aunque incluso a finales de los años 90 le dieron unas fotografías de su avión abatido que no había visto nunca.) De allí fue enviado al Dulag Luft, donde llegó tras una larga y penosa ruta por Francia y Bélgica. Las autoridades del campamento temporal se quedaron desconcertadas al descubrir que un coronel estadounidense había combatido en un Spitfire de la RAF. Lo retuvieron allí durante un mes antes de trasladarlo a Sagan, al nuevo centro de la Luftwaffe para prisioneros: el Stalag Luft III.

La primera impresión de Clark sobre el Stalag Luft III fue la habitual: «Alambrada de púas, casetas grises, barracones prefabricados de una sola planta y torres de vigilancia. Y todo era gris, incluso el polvo que flotaba sobre el suelo. Se oían los ruidos de la ajetreada estación y las maniobras de los trenes, pero por lo demás uno se sentía muy aislado».

La llegada de Clark, el primer recluso estadounidense de Stalag Luft III, provocaría además que aparecieran las primeras señales del ligero pero perceptible

distanciamiento entre la forma de entender la cautividad de los británicos y la de los estadounidenses. Muchos de los primeros prisioneros de guerra británicos habían asistido a colegios privados y algunos ostentaban un distinguido linaje aristocrático, lo que se reflejaba en su actitud. Por ejemplo, se dedicaban a menudo a «fastidiar a los animales» porque sí.

«Los oficiales británicos demostraban mucho valor en la forma en que se enfrentaban a los alemanes —comenta Clark—. Pero a veces esto ocasionaba más problemas que provecho. Algunos oficiales que llegaban al campo se quedaban conmocionados, verdaderamente conmocionados, al ver cualquier tipo de trato, y no digamos si era amistoso, entre los oficiales y los alemanes. Pero no se puede llevar un campo sin gente que traiga la comida y se lleve la basura. Necesitábamos la buena predisposición de los alemanes. Un día, el comandante de ala Bader dio un discurso en el momento de pasar lista en el que dijo que no debía confraternizarse más con el enemigo. Luego los alemanes le mandaron a un campo de castigo y ya no le volvimos a ver.»

El comandante de ala Douglas Bader era famoso por ser cojo de ambas piernas, que perdió en una insensata acrobacia aérea que terminó mal. Desde entonces, volaba con dos piernas artificiales y, cuando su avión recibió un impacto sobre territorio enemigo y Bader descubrió que las piernas se le habían quedado atrapadas en el asiento de la cabina, le bastó con quitárselas para poder lanzarse en paracaídas. Los alemanes dejaron, en un gesto de generosidad según ellos, pasar a un avión de la RAF para que soltara desde el aire un par de piernas nuevas para Bader. A pesar de ello, el aviador no dejó de ser un incordio para sus guardianes. Un día, Von Lindeiner le comunicó de forma terminante que lo trasladarían al recinto médico de Lamsdorf, donde recibiría una atención médica más adecuada. Bader se negó a ir con la misma energía, amenazando con arrojarse al depósito de agua para incendios. Entonces, el *Kommandant* envió a un grupo de guardias fuertemente armados al recinto para que se lo llevaran. Una multitud acudió a la escena para abuchear a los alemanes. Finalmente, el comandante de ala salió del campamento escoltado por dos columnas de guardias armados. Poco después, Bader escapó de Lamsdorf, pero volvieron a capturarlo y le enviaron a Colditz.

Esta marcada diferencia de actitud respecto a los alemanes fue una constante. Por lo general, los estadounidenses acudían al *Appell* de forma ordenada. Los británicos, en cambio, conseguían que los «animales» vivieran una pesadilla casi cada vez que se pasaba lista, jugueteando con los demás con ostensibles muestras de burla y moviéndose de un lado para otro para que a los alemanes les resultara imposible efectuar el recuento. Siendo así, los británicos tenían que formar el doble de tiempo, y a veces más, que los estadounidenses, y sólo sacaban algún provecho cuando tenían que ocultar la ausencia de algún compañero fugado, aunque de todos modos este



comportamiento les delataba. No es difícil estar de acuerdo con la tesis de Clark cuando expone que la mayoría de los intentos de «fastidiar a los animales» eran poco más que gamberradas de niños bien. En su defensa hay que señalar que, efectivamente, muchos de ellos apenas acababan de dejar el colegio, aunque lo mismo podía decirse de los aviadores estadounidenses, que en su mayoría parecían demostrar una actitud más madura y comprensiva con sus enemigos.

Más adelante, en otoño de aquel año, Paul Royle empezó un túnel que avanzaba hacia la alambrada desde el Barracón 68, idéntico en diseño al de Muckle Muir y de trayectoria casi paralela. Más o menos al mismo tiempo, se produjo un osado intento de fuga que se ganaría los elogios del coronel Von Lindeiner. Dos oficiales habían encontrado un «punto ciego» en las vallas circundantes, creado por la disposición de las torres. Ken Toft y William *Red* Nichols se percataron de que la capa intermedia de alambre de cuchillas era tan densa que probablemente podrían abrirse paso a través de ella sin ser vistos. El Comité de Fugas aprobó el plan, proporcionó documentos falsos a los hombres y organizó un torneo de boxeo que sirviera para distraer la atención mientras los dos hombres se ponían manos a la obra. Al final les vio uno de los guardias, pero sólo a lo lejos, cuando ya corrían hacia los abetos. Por un motivo u otro no disparó para detenerles, y Toft y Nichols quedaron libres, al menos de momento. Por desgracia para ellos, fueron capturados posteriormente cuando se toparon con un funcionario que no se dejó engañar por sus documentos. A su regreso al Stalag Luft III, el irlandés Toft y el estadounidense Nichols, que había combatido en uno de los escuadrones Eagle de la RAF, se encontraron con la sorpresa de recibir de parte del *Kommandant* una botella de whisky como reconocimiento a su audacia.

Muchos de los prisioneros no veían claro que fuera posible poder salir por un túnel que empezara en uno de los barracones. Partiendo de este planteamiento, algunos recuperaron una idea que había empezado a debatirse en Barth. Consistía en encontrar un punto en el suelo que estuviera cerca de la alambrada y en el que fuera posible excavar un túnel, mientras que la trampilla y la excavación en sí pudieran mantenerse ocultas de una forma u otra.

Durante aquel primer verano en Sagan se efectuó el primero de estos intentos de fuga, una «topera» en el suelo, pero el más acertado de todos ellos fue, de lejos, el que planearon Bill Goldfinch y el neozelandés Henry Lamond. Junto con el tercer miembro del equipo, Jack Best, propusieron la idea al Comité de Fugas. El mayor obstáculo consistía en encontrar un lugar que estuviera lo suficientemente cerca de la alambrada. La solución con la que dieron fue inundar a propósito el barracón de las duchas y quejarse a los alemanes de que el sistema de desagüe funcionaba mal. Los alemanes eran conscientes de que el problema debía resolverse con celeridad porque las concentraciones de agua estancada eran un fértil caldo de cultivo para el tifus. Cuando los oficiales plantearon el problema a Pieber, éste se mostró perplejo y

preocupado, pero no estaba dispuesto a relevar a sus hombres de sus tareas de vigilancia para que cavaran zanjas de desagüe. Así, prefirió acceder a la petición de Wings Day de proporcionar a los prisioneros las herramientas necesarias para que se ocuparan ellos mismos de hacer el trabajo. No obstante, les advirtió de buen principio de que había contado bien la cantidad de palas que les cedía. Seguidamente, los prisioneros empezaron a cavar una profunda zanja que se llevara el agua.

La labor de excavación se fue realizando durante algunos días según lo acordado para que los alemanes no tuvieran dudas sobre las intenciones de los prisioneros. Finalmente, Best, Goldfinch y Lamond empezaron a perforar un estrecho túnel en el final de la zanja, de unos 60 cm de profundidad, que se dirigiría a un punto de la alambrada equidistante entre dos sismógrafos. Tras varios días de actividad clandestina, el túnel había avanzado 15 metros y estaba lo suficientemente cerca de la alambrada como para iniciar el intento de fuga. La noche del 21 de junio, después del *Appell*, los prisioneros dejaron a los tres oficiales dentro del túnel, taparon la salida y llenaron de agua la zanja de desagüe. La única ventilación que tenían eran tres estrechos agujeros. Cuando se cerró el campamento a las 22.00 horas, los tres empezaron a abrirse camino bajo tierra hacia la alambrada. Goldfinch, que iba delante, escarbaba con una pala y pasaba la arena a Lamond. Éste la arrastraba hacia atrás y Best la recogía y la pisoteaba tras él lo mejor que podía. Fueron avanzando a rastras con penosa lentitud. Aquella noche consiguieron excavar 7,5 metros de túnel hasta que decidieron detenerse por temor a ser descubiertos. Para los tres hombres totalmente sepultados en la oscuridad, iba a ser una noche muy larga.

Los hombres lograron soportar el resto del día siguiente bajo tierra sin alertar a los guardias de su presencia, mientras excavaban 23 metros más. Al caer la noche, calcularon que ya sólo les separaba un cómodo margen de la alambrada, y decidieron que saldrían a la superficie a primera hora de la mañana siguiente. Los compañeros que observaban desde los barracones se dieron cuenta con preocupación de que tres columnas de vapor que surgían visiblemente de los agujeros de ventilación delataban la posición de los hombres bajo tierra. Finalmente, Goldfinch y compañía salieron al aire libre e iniciaron su huida, que se prolongó durante tres días y que permitió a los hombres llegar hasta el Oder. Allí, robaron un bote con el que pretendían navegar hacia el Báltico, lo que provocó que fueran detenidos, ya que el indignado propietario del bote les siguió la pista y les denunció a la policía. Así terminó uno de los intentos de fuga más audaces y valientes de la guerra. Goldfinch y Best fueron mandados de inmediato a Colditz, pero Lamont volvió a Sagan.

El éxito de esta tentativa inspiró diversos intentos de fuga subterráneos similares, algunos con mayor fortuna que otros. Los alemanes se alarmaron tanto ante esta epidemia de agujeros que el oficial superior del *Abwehr*, el comandante Peschel, decretó que se excavara un foso en torno a todo el recinto para impedir que se

produjeran más intentos de fuga de este calibre. El foso sería lo suficientemente profundo como para hacer que cualquier plan de este tipo fuera inviable. Sus hombres se pasaron dos semanas bajo un abrasador sol de estío excavando un foso de 2,5 metros de profundidad y un metro de ancho. Sin embargo, aquel foso, que llegó a ser conocido como la «Locura de Peschel», no hizo más que propiciar la excavación de más túneles. Al ser tan profundo, los guardias de las garitas de los «animales» no tenían forma de saber si había alguien escondido en el fondo del foso. En una ocasión, varios prisioneros se escondieron allí antes de que se cerrara el campamento y, al hacerse de noche, empezaron a abrirse paso cavando bajo la alambrada. El intento de fuga fracasó, pero a finales del verano los alemanes comprendieron que aquel foso era una insensatez y lo volvieron a llenar de tierra.

Una nueva llegada al campamento a finales de aquel verano fue la del oficial noruego de la RAF Per Bergsland, que entró con el nombre falso de Peter Rockland. Bergsland había vivido personalmente los horrores del nazismo. Siendo estudiante en Alemania en 1939, participó en una protesta contra la quema de sinagogas y el trato que recibían los judíos. En represalia, los nazis le expulsaron de la universidad y le repatriaron a Oslo. Al estallar la guerra contra Alemania, se unió al ejército noruego y, tras una breve campaña, escapó por el mar del Norte a Escocia, donde se pasó a la RAF. Tras recibir adiestramiento en Little Norway, en Toronto (Canadá), regresó a Inglaterra en 1942, y allí fue asignado al Escuadrón 332 de aviones Spitfire. Se alistó con el nombre de Peter Rockland para proteger a su familia de Oslo en el caso de que cayera prisionero, lo que acabó sucediendo al poco tiempo, en agosto de 1942, cuando fue abatido por un FW 190 sobre Dieppe. Al ser interrogado en Dulag Luft, afirmó que era un aviador inglés llamado Peter Rockland y que su familia había fallecido en Londres durante el *Blitz*. Poco después fue recluido en el Stalag Luft III, donde conoció a Jens Einar Muller, otro aviador noruego que había sido abatido el 19 de junio de 1942 mientras volaba con el Escuadrón 331 de la RAF y que había llegado al Stalag Luft III en junio. Los dos hombres tuvieron una participación importante en las actividades de la Organización X y, junto con Bob van der Stok, ocuparían un lugar de excepción en la historia de la Gran Evasión.

Una semana después de que se destruyera la «Locura de Peschel», sus hombres arrancaron los paneles laterales del Barracón 68 y descubrieron los montones de arena del túnel de Muckle Muir. Los alemanes no tardaron en seguir el túnel que partía de allí hasta descubrir el túnel más profundo. Por aquel entonces, el túnel había llegado a la pasmosa longitud de 90 metros. Los alemanes quedaron sorprendidos por el tamaño y la complejidad de la obra. Les costaba creer que pudiera existir un túnel de tal sofisticación. No hundieron el túnel inundándolo de agua con las mangueras hasta no haberlo fotografiado para dejar constancia. Algo bueno en medio de aquel desastre fue que los alemanes no descubrieron el otro túnel que Paul Royle había

empezado en el Barracón 68 y que estaba avanzando hacia la alambrada a buen ritmo. En cualquier caso, el Comité de Fugas se vio obligado a plantearse otras alternativas. Lo que había quedado claro era que los accesos de los túneles debían ocultarse de forma más ingeniosa. Además, había que explorar las posibilidades de abrir un túnel fuera de los barracones.

En octubre de aquel año llegó el que sería uno de los miembros más importantes de la Organización X. George Harsh era otro estadounidense singular que desempeñaría un papel destacado en la verdadera historia de la Gran Evasión. Harsh era un joven procedente de una familia estadounidense adinerada y bien situada. Su padre le había legado 500.000 dólares, lo que a finales de los años 20 constituía una enorme fortuna. Pero Harsh era el primero en reconocer que era un muchacho consentido y hastiado. Por desgracia, Harsh mató de un disparo a un joven dependiente de una tienda en su ciudad natal de Atlanta. Junto con otros cuatro jóvenes ricos había planeado asaltar la tienda buscando emociones fuertes. El grupo se preguntaba si era posible cometer el crimen perfecto. Harsh no tenía intención de utilizar el pesado Colt 45 que empuñaba cuando entró en la tienda gritando «¡Esto es un atraco! ¡Abran la caja!», pero no contaba con que su víctima también iría armada. Lo que sucedió seguidamente se presta a discusión. Harsh siempre sostuvo que el dependiente disparó primero, agachado tras el mostrador. Harsh resultó herido en la ingle y respondió instintivamente con un disparo. Poco importa ahora si aquella fue o no la verdadera cadena de acontecimientos, porque Harsh terminaría por pagar la deuda moral que había contraído por su crimen y reformarse. En todo caso, el efecto inmediato que tuvo aquella acción fue que él estaba herido y que su víctima pronto moriría a causa del disparo.

Harsh no se entregó a las autoridades y habría salido impune de no ser porque la criada de la casa de su amigo descubrió la ropa manchada de sangre que él había tirado y que presentaba un agujero de bala. Harsh y su cómplice principal, el hijo del conocido propietario de un periódico, fueron llevados a juicio. «Dos estudiantes de Atlanta confiesan cometer un crimen para divertirse», denunciaba un titular de prensa. El jurado tardó sólo un cuarto de hora en condenar a ambos a muerte, sin recomendación de clemencia en virtud de su temprana edad. Sólo se redujeron ambas condenas a cadena perpetua después de que ambas familias desembolsaran el equivalente a varios millones de dólares actuales para interponer un recurso. Harsh acabó viéndose en una cadena de presos, teniendo como compañeros, entre otros, a un indio cherokee y a un sacerdote jesuita apartado de la orden.

Allí, la vida de Harsh podía haber terminado miserablemente de no ser por dos incidentes que allanaron su camino a la redención. En el primero, dos presos redujeron al jefe de la cadena de presos, le mataron a sangre fría y escaparon. Harsh y sus compañeros se quedaron al margen. Cuando llegó la hora de relatar lo sucedido,

su descripción de los horrores de la vida en la cadena de presos animó a las autoridades (sometidas a la presión de la prensa nacional) a trasladar a Harsh a una cárcel convencional. Allí obtuvo el puesto de camillero en el hospital penitenciario. Un día, un preso negro de 60 años ingresó con dolor de estómago. Harsh se dio cuenta de que el apéndice del hombre estaba a punto de reventar. No había ningún médico presente y una intensa tormenta había cortado las comunicaciones con el exterior. El enfermo moriría en dos horas si nadie intervenía, así efectuó él mismo la operación. De no haber tenido éxito, el paciente sin duda habría muerto, pero resultó que el hombre salvó la vida. Poco después, el gobernador indultó a George Harsh.

Harsh había permanecido encarcelado durante 12 años. El gobernador resolvió: «Este hombre ha cumplido 12 años de condena en prisión por quitarle la vida a un hombre. Sus acciones recientes han devuelto la vida a otro hombre. Desde mi punto de vista, la balanza está equilibrada.» Tal vez lo estaba desde su punto de vista, pero no desde el de Harsh, que seguía cargando sobre sus hombros el peso de la muerte de aquel joven dependiente. El invierno de 1940 estaba cerca. Harsh dio un nuevo paso adelante en el camino a la redención. Estados Unidos todavía no estaba en guerra con Alemania, pero muchos estadounidenses se dirigían al norte para cruzar la frontera con Canadá y alistarse como voluntarios en una de las ramas de las fuerzas armadas de la Commonwealth para combatir a Hitler. En la oficina de reclutamiento de la RAF en Montreal, un joven oficial británico preguntó a Harsh en qué rama de las fuerzas aéreas deseaba servir. «Ametrallador», respondió, sabiendo que la posición del ametrallador de cola era la más peligrosa en un bombardero. Además, era la respuesta que le llevaría más rápidamente a Inglaterra. Después de tres meses de adiestramiento en la Academia de Combate Aéreo de la Real Fuerza Aérea Canadiense (RCAF) de Ontario, Harsh se graduó con excelentes calificaciones. Para unirse a la RCAF tenía que renunciar a la ciudadanía estadounidense. Cuando finalmente entró en servicio, los pelos de la nuca debieron de haberse erizado ligeramente al pronunciar su declaración de lealtad al Jorge VI, Rey de Inglaterra, Irlanda, Escocia y los Dominios de Ultramar, y Defensor de la Fe. Poco tiempo después, Harsh ya estaba en Inglaterra como oficial de tiro del 4º Grupo del Escuadrón 102.

George Harsh escribió personalmente la crónica de la asombrosa epopeya que transformó a un niño mimado en una de las figuras principales de la Gran Evasión. *Lonesome Road* («Carretera solitaria») contiene algunos de las mejores descripciones de la guerra aérea, y sobre todo de la peligrosa vida de los ametralladores de cola (o «Tail-End Charlies», como también se les conocía), que pueda encontrarse en cualquier libro. Que Harsh sobreviviera tras dos años de vuelo operacional es un pequeño milagro en sí mismo. Su buena suerte se acabó finalmente la noche del 5 de octubre de 1942, cuando el bombardero Halifax en el que volaba fue derribado sobre

Colonia. Harsh se lanzó en paracaídas. No fue el más armonioso de los saltos, y sintió cómo se le rompían las costillas. Cayó al suelo con un golpe seco, desconcertado al ver cómo iban a su encuentro unos alegres soldados alemanes que parecían encontrar tremendamente divertido su suplicio. Un comandante de la Wehrmacht le ofreció coñac, diciéndole que lo mejor de haber invadido Francia era que se conseguían mejores licores. Poco después, Harsh fue llevado a un hospital de Colonia administrado por Hermanas de la Caridad de la Iglesia católica. El tiempo que pasó allí fue casi tan peligroso como el que había pasado combatiendo en el aire. El oficial alemán que estaba a cargo del hospital no le permitió refugiarse en el sótano durante los ataques aéreos. Una de las monjas se apiadó de él y se quedó valerosamente junto a su cabecera, cogiéndole de la mano mientras las bombas caían sobre la ciudad. Harsh sobrevivió, no sin haber experimentado el terror que los bombardeos aliados traían a las ciudades de toda Alemania. Cuando se le consideró recuperado, Harsh fue conducido al Dulag Luft.

El relato que hizo el propio Harsh de su viaje a través de Alemania ilustra las extrañas incongruencias que puede crear la guerra. Su guardián era un joven soldado de la Luftwaffe llamado Adolf. El trayecto se efectuó en tren. En una estación de ferrocarril atestada de gente, Adolf sufrió un repentino ataque de diarrea. La plataforma y la sala de espera eran un hervidero de miembros de la Wehrmacht y de las SS. Cuando, presa del pánico, Adolf corrió al servicio, se quitó la pistola Luger con la funda e, inexplicablemente, se la entregó a Harsh. Los soldados alemanes que rodeaban a aquel hombre con uniforme de la RAF le miraban con aire torvo mientras él custodiaba la mortífera arma con cierto nerviosismo. No obstante, nadie dijo ni hizo nada. Cuando Adolf volvió, con una expresión de alivio estampada en la cara, Harsh le devolvió el arma y ambos prosiguieron su viaje a Frankfurt. En el tren se encontraron viajando en el mismo compartimiento que unos soldados alemanes de permiso que regresaban del Frente ruso. Los hombres no pudieron evitar demostrar su simpatía hacia el oficial aliado herido y le invitaron a beber aguardiente con ellos. Agradecido, y como muestra de auténtica camaradería, Harsh se unió al coro que empezó a cantar a voz en cuello el himno nazi *Horst Wessel Lied*. Finalmente, Harsh llegó al Dulag Luft. Su estancia allí fue breve, y al cabo de poco tiempo pasaría a ser uno de los primeros prisioneros en ocupar el Stalag Luft III.

Con las ansias de evasión de los oficiales intactos claramente intactas, la Luftwaffe enseguida se dio cuenta de que tal vez no había sido tan buena idea meter a todas las manzanas podridas en el mismo saco. En consecuencia, decidió enviar a otro campo de concentración a algunos de los prisioneros. En noviembre de 1942 se envió una remesa de oficiales al Oflag XXI B, un campamento militar en Szubin, en el nordeste de Polonia. Entre los hombres seleccionados había algunos de los evasores más recalcitrantes: Jimmy Buckley, Dick Churchill y Peter Fanshawe, entre

otros. Jimmy James estaba también incluido y aceptó la orden con su acostumbrada serenidad, razonando que un cambio de aires le sentaría tan bien como un descanso. Wings Day no estaba en la lista pero pidió ir con el grupo porque muchos de los hombres eran amigos suyos. Johnny Dodge también estaba en el tren que llevaba a los prisioneros al este, y aprovechó un momento de tranquilidad para apearse ilícitamente. Por desgracia, no tardó en ser escoltado de vuelta con sus compañeros. «No se pierde nada intentándolo», se excusó, mientras los guardias alemanes le llevaban a empujones hacia el tren.

Como James había esperado, el Oflag XXI B suponía un cambio respecto a los omnipresentes barracones de madera de Sagan y Barth. Situado en las suaves pendientes que coronaban Szubin, estaba constituido por barracones de ladrillo, un gran edificio blanco que había sido una escuela femenina, una capilla y otros edificios entre los que se intercalaban huertos y pequeños jardines. En Szubin, los prisioneros de la RAF se vieron en compañía de muchos oficiales del Ejército Británico procedentes del campo de Warburg, entre ellos el futuro escritor y locutor Robert Kee y el futuro ministro británico de Hacienda Anthony Barber. Los oficiales del Ejército tenían sus propias formas de manejar la cuestión de las fugas. Uno de los métodos que adoptaron fue el de formar cuatro grupos de diez evasores, cada uno de ellos equipado con escaleras de cuerda. Los hombres saboteaban la red eléctrica para sumir el campo en la oscuridad y, seguidamente, acometían la escalada del alambre con precisión militar para escapar corriendo. Esta táctica había surtido éxito en Warburg. De allí escaparon un par de docenas de oficiales, de los cuales dos consiguieron volver a Gran Bretaña. Por desgracia, cuando se aplicó a Szubin, los alemanes conectaron rápidamente el suministro eléctrico de emergencia, de forma que los oficiales tuvieron que batirse precipitadamente en retirada.

Poco después llegaron a Szubin algunos aviadores estadounidenses bajo el mando de su oficial superior, el coronel Charles *Roho* Goodrich, graduado en West Point. Goodrich era un joven bajo y fornido, de complexión mediana y pelo rojo e hirsuto. Pese a contar 35 años, su posición era superior a la de Wings Day, pero le permitió gustosamente seguir al mando de los prisioneros porque reconocía que los británicos tenían mucha más experiencia en la gestión del campamento y en las actividades clandestinas. Ambos se convirtieron en estrechos colaboradores y Wings mantenía siempre a Roho al corriente de todo lo que concernía a la actividad evasora de los británicos.

Con la ausencia de gran parte de la Organización X, los prisioneros del Stalag Luft III no se aventuraron a poner en práctica planes demasiado ambiciosos, aunque no cesaron de producirse todo tipo imaginable de intentos de fuga individuales. Dos prisioneros, Des Plunkett e Ivo Tonder, intentaron salir escondidos bajo un montón de basura que se tenía que sacar del campamento en un camión. Bob Ker-Ramsay les

había ayudado a enterrarse bajo un montón que acabó siendo descomunal, tanto que no podía ser más alto. Los dos hombres no se atrevían a moverse en su interior sin provocar un alud de latas y tarros a su alrededor. Decidieron echarse atrás y, abandonando toda precaución, salieron dando puñetazos y empujones. El escándalo que provocaron fue tan monumental que creyeron que iban a despertar a todo el campamento. Asombrados al ver que nadie había parecido oírles, se animaron a volver a intentar la jugada, pidiendo a Ker-Ramsay que esta vez les cubriera con un poco menos de basura. Así lo hizo, y de forma tan lograda que, cuando una pareja de guardias se acercaron para arrojar una buena cantidad de cenizas ardientes sobre la basura, no tardaron en surgir las dos figuras de Plunkett y Tonder, que se sacudían frenéticamente el humo de la ropa. Lo extraño del asunto fue que, una vez más, ninguno de los guardias alemanes pareció darse cuenta de lo ocurrido.

Un oficial sudamericano repitió con mayor éxito el procedimiento de fuga de Toft y Nichols aprovechando un punto ciego. Los «animales» habían procurado cambiar la distribución de las torres para eliminar puntos ciegos, pero al eliminar unos, sólo consiguieron crear otros. El teniente John Stower, nacido en Buenos Aires, había llegado recientemente al Stalag Luft III, en noviembre, pero no tardó en ofrecerse voluntario para llevar a cabo un intento de fuga. Logró atravesar la verja exterior del recinto pero, al ser descubierto por un guardia, tropezó y cayó al suelo, lo que probablemente le salvó la vida. Sydney Dowse y Danny Krol formaron equipo para atravesar la alambrada, pero el intento terminó casi tan pronto como empezó, y ambos fueron encerrados rápidamente en la «nevera». No era un comienzo muy alentador para la temporada navideña.

Al llegar la Navidad, los aviadores de Szubin recibieron con alegría unas felicitaciones navideñas en forma de tarjeta firmada por el rey y la reina, con fotografías de los monarcas y de las jóvenes princesas. Aunque este detalle les elevó un poco la moral e impresionó a los alemanes, los aviadores vivían con desconcierto el verse sometidos al mando de un coronel de la Wehrmacht que no compartía los sentimientos caballerescos de la Luftwaffe hacia los reclusos. En una ocasión obligó a Wings Day a cuadrarse para hablarle, a pesar de que el oficial británico le había recordado que el grado militar de ambos era comparable. El carácter autoritario del nuevo régimen irritó tanto a Wings que el tono de su discurso de Año Nuevo fue inusualmente áspero:

*Como bien saben, el deber de todos ustedes es fugarse siempre que sea posible. Hasta ahora, yo había recibido un trato cortés y correcto por parte de los Kommandant de la Luftwaffe. Aquí no he sido objeto de esta cortesía. De hecho, este Kommandant de la Wehrmacht ha sido muy grosero conmigo. Su intención es retirarse con el grado de general. No será así. Estoy decidido*



*a sacar a mucha gente de aquí. Manos a la obra, pues. Feliz fuga y feliz Año Nuevo.*

Los prisioneros contaban con el apoyo tácito de Hermann Glemnitz, que les había acompañado desde Sagan. Los hombres del Ejército Alemán también habían tratado al *Feldwebel* de la Luftwaffe de forma desconsiderada. Glemnitz dijo a los aviadores: «estos *Dummköpfe* del Ejército son unos inútiles; por mí, ¡escápense!».

Poco después, un oficial murió al ser disparado a sangre fría cuando intentaba subirse por la alambrada. El teniente de aviación Edwards, incapaz de aguantar más, había realizado su intento de fuga a plena vista del guardia, que le dio el alto. El oficial siguió adelante sin hacer caso y recibió una ráfaga de metralleta mortal y totalmente innecesaria. Aquella muestra de brutalidad conmocionó a los prisioneros y endureció su actitud hacia sus captores del Ejército alemán. También fue en Szubin donde los hombres de la RAF empezaron a entrever lo que estaba ocurriendo con la población judía europea bajo el yugo nazi. Jimmy James recuerda haber visto cómo se obligaba por la fuerza a un grupo de judíos polacos a trabajar para los alemanes. Según describiría, se les trataba de forma despiadada, y a las mujeres se les obligaba a orinar delante de los guardias. Poco sospechaba James en aquel entonces que antes de que terminara la guerra él mismo se vería encarcelado junto con las desdichadas víctimas de los campos de exterminio de Himmler y presenciaría personalmente la barbarie del régimen nazi.

Jimmy James y Charles Bonnington fueron de los primeros que expresaron su decisión de abrir un túnel en Szubin. El túnel partía de lasapestosas inmediaciones de las letrinas, y excavarlo fue una labor ingrata. Mientras tanto, se empezó a trabajar en varios túneles más. El de Jimmy James tuvo que abandonarse al cabo de un tiempo, y en su lugar se empezó un túnel desde otras letrinas que dio sus frutos. La entrada se encontraba en uno de los retretes (pues los prisioneros supusieron, acertadamente, que los alemanes se lo pensarían antes de inspeccionar un lugar así) que conducía a una trampilla situada en una pared de ladrillo. Al otro lado se hallaba uno de los túneles más sofisticados que se habían construido hasta el momento, con entablado, ventilación y una zona de trabajo. Se tardó la mayor parte del invierno en terminarlo. Acabó teniendo unos 45 metros de largo y alcanzó una profundidad de más de cinco metros para eludir los sismógrafos.

En febrero de 1943, los prisioneros oyeron el rumor de que el contingente de aviadores iba a ser trasladado de vuelta a Sagan. Como no querían ver malgastados sus esfuerzos, decidieron que la fuga coincidiría con la primera noche sin luna, que sería en marzo. La tarde señalada, los prisioneros que iban a fugarse descendieron al túnel, donde tendrían que pasar horas esperando entre el *Appell* de las 17.00 horas y el cierre de las 21.00 horas. Se calculó que en el túnel podían permanecer 33 personas

durante aquel espacio de tiempo sin asfixiarse, pero la experiencia fue horrenda para los que fueron designados. Tuvieron que pasar horas respirando el aire de los demás, siendo su única ventilación la que procedía de la bomba que absorbía el aire de las letrinas. Entre ellos se encontraban Jimmy Buckley, Wings Day, Anthony Barber, Robert Kee y Danny Krol. Poco después de las 21.00 horas, el túnel desembocó la superficie y, uno a uno, los hombres salieron en silencio. Curiosamente, el túnel no fue descubierto el día siguiente como los hombres creían que ocurriría. En total se escaparon 34 hombres, ya que un sudafricano que no formaba parte de los 33 previstos decidió probar suerte al ver que los alemanes todavía no habían descubierto el túnel.

Los cuerpos de seguridad de Szubin se sintieron ultrajados. Los alemanes emplearon a más de 300.000 hombres para que se dedicaran exclusivamente a buscar a los fugados durante más de dos semanas. Uno a uno terminaron regresando excepto Buckley, que desapareció sin dejar rastro tras unirse a un oficial naval danés que trataba de escapar de Copenhague a Suecia en un pequeño bote. El cadáver del danés fue recuperado en las costas de Copenhague pero no el de Buckley. Se especuló con que el bote había sido arrollado por un buque más grande.

Este intento de fuga, que acabó siendo precursor de la Gran Evasión, resultó muy embarazoso para los alemanes. Fue el primero que atrajo la persistente atención del *Sicherheitsdienst* (SD), la sección de inteligencia de la Gestapo. Muchos de los oficiales de la Wehrmacht fueron sometidos a un consejo de guerra. Los alemanes decidieron que había llegado el momento de poner fin al paréntesis polaco de los prisioneros. En abril de 1943, la totalidad de los 800 prisioneros de las fuerzas aéreas que estaban en el Oflag XXI B fueron evacuados al Stalag Luft III.

Como nota al margen sobre este período en Polonia, cabe mencionar que la única fuga del Oflag XXI B que terminó felizmente fue llevada a cabo por un suboficial, el sargento P. T. Wareing, que burló la vigilancia de los guardianes que le acompañaron a buscar pan a la estación de ferrocarril de Szubin. Seguidamente, recorrió a pie y en bicicleta el camino hasta Danzig y desde allí embarcó como polizón en un barco de carbón destinado a Halmstad (Suecia), donde llegó en Navidad de 1942.

Cuando volvieron al Stalag Luft III, los prisioneros de guerra se sorprendieron al ver cuánto había crecido el campamento en tan poco tiempo. Durante su ausencia, habían llegado a Sagan decenas y decenas de prisioneros, muchos de ellos estadounidenses. Los *Kriegies* que acababan de volver descubrieron que las habitaciones alojaban al doble de prisioneros de su capacidad teórica. Los alemanes estaban inmersos en la tarea de construir otro recinto en el extremo opuesto a la *Kommandantur* para alojar al excedente de prisioneros. En marzo de 1943 se terminó de edificar el Recinto Norte, como se llamó al nuevo espacio. Con cerca de 1,5 km de circunferencia, era más grande que los recintos Este y Central juntos y también era

considerablemente más cómodo. Los barracones no sólo contaban con cocina, sino también con ducha y retretes con cisterna.

Los alemanes ofrecieron a los prisioneros la opción de trabajar en la construcción del nuevo recinto, ocasión que los aviadores aprovecharon para tomar buena nota de las dimensiones de su futura residencia, los sistemas de desagüe y cualquier otra información que pudiera ser de utilidad. También aprovecharon para recopilar material clandestino. En abril de 1943 se trasladó a 850 prisioneros del Recinto Este al nuevo Recinto Norte.

Entre los recién llegados estadounidenses estaba David Jones, que ingresó en las Fuerzas Aéreas de Estados Unidos poco después de terminar sus estudios en la Universidad de Texas. Fue asignado a un grupo de bombardeo y pasó los meses previos a la guerra practicando maniobras en el desierto. Después de Pearl Harbor, Jones se ofreció voluntario para una misión altamente secreta y peligrosa, en la que su oficial al mando sería el coronel Jimmy Doolittle. El plan consistía en asestar un golpe contra los japoneses que produjera un daño psicológico equivalente al del ataque no provocado de éstos sobre la flota estadounidense del Pacífico establecida en Hawai. Cuatro escuadrones de bombarderos B-25, un total de 16 aviones, cruzarían el Pacífico a bordo del portaaviones *Hornet*. A unas 650 millas de la costa japonesa, despegarían en dirección a Tokio, donde descargarían su devastadora sorpresa sobre la capital nipona. Sólo había un problema: tras llevar a cabo su misión, no había forma posible de que un avión del tamaño del B-25 pudiera volver a aterrizar en la cubierta de un portaviones. Por lo tanto, los bombarderos tendrían que encontrar algún lugar donde aterrizar en China, en la oscuridad y en un territorio no cartografiado.

El *Hornet* zarpó el 1 de abril de 1942, acompañado por otros dos portaaviones y ocho destructores. Según el plan, se atacaría Tokio al anochecer del 18 de abril pero a primera hora de la mañana de aquel día, el portaaviones fue detectado y atacado por un buque japonés. Doolittle dio la orden de que los B-25 despegaran de inmediato. Estaban a más de 800 millas de la costa japonesa, por lo que no tenían ninguna posibilidad de volver a China tras la misión. Jones consiguió llegar hasta Tokio y soltar la carga de su B-25. Gracias a un golpe de suerte, el avión encontró un fuerte viento de cola en el camino de vuelta y alcanzó la costa china. No obstante, con la luz del anochecer no podía discernir más que montañas debajo de él, por lo que Jones ordenó a su tripulación que saltara en paracaídas. Así empezó una aventura en los exóticos parajes de la misteriosa China en la que Jones y uno de sus camaradas terminaron siendo recibidos como héroes por el alcalde de una pequeña ciudad. Los lugareños se habían enterado por la radio del ataque de Doolittle. Más de 5.000 personas acudieron a aclamar a Jones y a sus compañeros, que no tardaron en regresar a Estados Unidos.

Jones fue ascendido de capitán a comandante y enviado a Inglaterra para seguir combatiendo. En noviembre de 1942 llegó a Túnez para respaldar la invasión de África del Norte. Poco después, mientras efectuaba un ataque a baja altura contra posiciones alemanas, Jones fue abatido. Entonces le llevaron a la base de la Luftwaffe en el desierto, donde su anfitrión era un comandante joven y gallardo que lucía una Cruz de Hierro. El resto de pilotos alemanes le recibieron de forma amistosa y pronto estuvieron bromeando con él. Al poco tiempo, Jones fue conducido al mismo corazón de la Alemania nazi. Cuando en enero de 1943 llegó al Stalag Luft III, fue recibido por Bub Clark, que por aquel entonces todavía era el oficial superior estadounidense (Clark fue sustituido un par de meses después, cuando Roho Goodrich llegó de Barth). David Jones sería uno de los excavadores más infatigables y obstinados del Stalag Luft III, en un período en que evadirse estaba convirtiéndose en un asunto mucho más peligroso.

En abril de 1943, el Alto Mando expidió una orden que expresaba:

Debe informarse a todos los prisioneros de guerra de que, en el caso de que escapen en ropa de civil o con uniformes alemanes, no sólo serán sometidos a medidas disciplinarias sino que se arriesgan a ser juzgados en consejo de guerra por espionaje y actividades de guerrilla, y a ser condenados a muerte en caso de considerárseles culpables.

Aquel mismo año, Von Lindeiner se sintió obligado a escribir a los oficiales superiores de todos los recintos para concretar los casos en los que un prisionero de guerra podía ser sometido a consejo de guerra por las autoridades alemanas. Llevar ropa de civil o uniforme alemán constituían algunas de estas infracciones (aunque, en contra de la idea generalizada, el Convenio de Ginebra no prohibía que los oficiales se evadieran en ropa de civil). Von Lindeiner especificó que incluso el robo de listones de las camas o la excavación de túneles se considerarían un atentado contra el esfuerzo bélico alemán y que por lo tanto podía ser causa de un consejo de guerra. De hecho, la orden abarcaba tantos casos que prácticamente cualquier prisionero que llevara a cabo cualquier actividad evasora, cualquiera que ésta fuera, podía llegar a ser juzgado en un consejo de guerra alemán.

*Tom, Dick y Harry*

Por aquel entonces, la Luftwaffe ya había decidido que el Stalag Luft III sería un campo de prisioneros sólo para oficiales. En consecuencia, los suboficiales fueron trasladados aquella primavera al campo que se había reservado para ellos. El coronel Von Lindeiner creía que, si procuraba que el nuevo Recinto Norte fuera lo más cómodo posible, los prisioneros se conformarían y aguardarían a que acabara la guerra sin meterse en líos. Por consiguiente, les consentía hasta un punto que sus superiores en Berlín llegaron a considerar irritante pero que muchos de los aliados agradecieron. En efecto, muchos se referirían posteriormente a la apertura del Recinto Norte como el principio de «la era dorada» en la historia del Stalag Luft III. Había más espacio, más comida y más actividades recreativas y atléticas que nunca. Contraviniendo el consejo de los cuerpos de seguridad, Von Lindeiner permitió que se conservaran unos árboles en el espacio que separaba el recinto y la *Kommandantur* y dio permiso a los prisioneros para que construyeran un teatro. Para hacerlo, emplearon madera sobrante donada por los alemanes y cajas viejas de la Cruz Roja. Durante el año siguiente, en aquel teatro se escenificarían todo tipo de obras: desde *Hamlet* y *El sueño de una noche de verano* hasta *La importancia de llamarse Ernesto* y *El hombre que vino a cenar*.

Además de por la benevolencia natural de Von Lindeiner, su generosidad venía motivada también porque le habían inducido a creer que los prisioneros habían decidido abandonar sus planes de fuga. Esta impresión se había creado en parte gracias a que Roger Bushell, siguiendo el consejo de Wings Day, había limitado las actividades evasoras durante los últimos meses de 1942 y los primeros de 1943. El *Kommandant* estaba tan convencido de la buena voluntad de los prisioneros que permitió que los trasladaran al nuevo campamento meses antes de que terminara de construirse. El resultado fue que los prisioneros dispusieron de tiempo de sobra para asegurarse de que el material de fuga más diverso pudiera trasladarse al nuevo recinto. También tuvieron tiempo para planificar y llevar a cabo el desmontaje de la radio que habían fabricado a partir de válvulas, cable y baterías robadas, y para planear su siguiente fuga. Los prisioneros empezaron a llegar poco a poco al nuevo recinto a finales de marzo. Posiblemente, Von Lindeiner no se dio cuenta de que había elegido para el traslado principal de prisioneros al Recinto Norte una fecha que no presagiaba nada bueno: el 1 de abril (el Día de los Inocentes, que se celebra en países de habla inglesa con el nombre de *April Fools' Day*).

Antes incluso de instalarse, los prisioneros ya estaban elaborando planes para una

evasión en masa del Recinto Norte. Antes de que Jimmy Buckley hubiera sido transferido a Szubin junto con Wings Day, el oficial superior británico de aquel entonces nombró a Roger Bushell «Gran X» o presidente del Comité de Fugas. No es del todo cierto, aunque muchos lo hayan afirmado, que las amenazas de la Gestapo dejaran completamente indiferente a Roger Bushell. «Reflexionó detenidamente sobre ello —recuerda Bub Clark, que trató con Bushell durante un tiempo—. Sólo después de muchas cavilaciones accedió a asumir de nuevo sus funciones de coordinación de fugas.» No obstante, se puede decir sin temor a exagerar que Bushell estaba empeñado en causar a los alemanes la mayor cantidad posible de problemas. «Tenía ideas muy radicales sobre las fugas. Su sueño era llevar a cabo una evasión en masa. Le daba lo mismo si llegaban todos a casa o no. Lo principal era desbaratar al máximo el esfuerzo bélico de los alemanes.»

El nombramiento de Bushell marcó un nuevo principio para la Organización X. Atrás habían quedado los intentos de aficionado del pasado y los riesgos insensatos de los fugitivos románticos; a partir de entonces, la cuestión de las fugas sería tratada de forma profesional, de manera que cada plan sería evaluado con detenimiento y se ejecutaría minuciosamente, prestando atención al más mínimo detalle. Desde aquel momento, el Comité de Fugas pasaría a estar dominado por los llamados «Cuatro Grandes», que supervisarían los aspectos principales de las fugas. Bushell estaba al mando general de la planificación y la estrategia. Peter Fanshawe era responsable de la pesada tarea de dispersar los cientos de toneladas de arena. Wally Floody estaba a cargo de las excavaciones. Por último, Bub Clark era el «Gran S», encargado de crear un sistema de seguridad infalible, capaz de mantener todas estas actividades en secreto.

Bajo la dirección de Bushell, el Comité de Fugas pronto tomó tres decisiones importantes que regirían las futuras escapadas. En primer lugar, toda fuga se sometería a la supervisión del comité. Anteriormente, el comité se había limitado a consentir y autorizar los distintos planes de fuga para que no coincidieran unos con otros y a ofrecer a los implicados cualquier tipo de ayuda y asesoramiento posibles. A partir de entonces nadie podría hacer planes por su cuenta; el comité daría el visto bueno, autorizaría y controlaría todas las fugas.

En segundo lugar, se decidió que la actividad evasora se centraría principalmente en los túneles, y que éstos serían tan largos y complejos como fuera posible. En el pasado muchos túneles se habían visto comprometidos por la mala calidad del trabajo o se habían abandonado por falta de seguridad. De hecho, un barracón llegó a hundirse sobre sus cimientos porque había demasiados túneles pasando por debajo de él. En adelante, el sistema de seguridad sería infalible y la Organización X sería dirigida con eficacia militar. La dispersión de arena, que anteriormente había delatado a menudo la actividad excavadora y había provocado que los «animales» realizaran

registros exhaustivos, sería ahora una operación controlada meticulosamente.

La organización de fugas se estrenaría construyendo tres túneles que constituirían en sí pequeñas obras maestras de ingeniería. Según el plan, los túneles tendrían 7,5 metros de profundidad para eludir el anillo de sismógrafos que los «hurones» habían instalado alrededor del recinto. Se excavarían siguiendo el modelo de los pozos de minas industriales, con tuberías de ventilación, bombas de aire, vagonetas y electricidad desviada de la red eléctrica del recinto. A Bushell no le preocupaba que los alemanes llegaran a descubrir alguno de los túneles. Quedarían tan impresionados por el hallazgo que no se les pasaría por la cabeza que pudieran existir otras estructuras similares al mismo tiempo.

En tercer lugar, se decidiría a priori la dirección que tomaría cada túnel. Los prisioneros no tenían muchas opciones respecto a esto. La *Kommandantur* estaba situada directamente al este del Recinto Norte (detrás de la tupida masa de árboles que Von Lindeiner había accedido amablemente a conservar) y más allá se encontraban el Recinto Central y el Recinto Este. Pasar por debajo de los alemanes sería demasiado peligroso, además de que la distancia que tendría que recorrer un túnel antes de llegar al abrigo del bosque era demasiado grande. Ir hacia el sur planteaba un problema similar. El Recinto Sur todavía estaba por construir, pero allí ya había un campo de deporte y el bosque estaba también varios cientos de metros más allá. Los túneles deberían orientarse al oeste y al norte. El Comité de Fugas optó por tomar ambas direcciones. Dos túneles irían al oeste, la vía de salida del campo más directa. Uno partiría del Barracón 123, cerca de la alambrada, y el otro del Barracón 122, contiguo al 123 y un poco más cerca del centro del Recinto Norte. El tercer túnel saldría del Barracón 104 para ir directamente al norte, pasando bajo el almacén de paquetes y la «nevera». Para que ninguna mención a la palabra «túnel» alertara a los alemanes, se dio un nombre a cada uno: Tom, Dick y Harry respectivamente. Si el coronel Von Lindeiner no estaba al corriente de que el 1 de abril era el Día de los Inocentes en Gran Bretaña, era poco probable que comprendiera el carácter sarcástico de «Tom, Dick y Harry» (los tres nombres juntos equivalen a decir «cualquier hijo de vecino»).

Se dio la paradoja de que la preocupación de Von Lindeiner por la comodidad de sus custodiados creó las circunstancias que permitieron a los prisioneros ocultar las entradas de los túneles. El nuevo campamento era verdaderamente de lujo en comparación con el anterior. En el Recinto Este, los prisioneros tenían que ir caminando a las duchas comunes y a los barracones de letrinas, hiciera frío o calor. En el Recinto Norte, cada barracón estaba dotado con sus propias instalaciones de letrinas, aseos y una cocina básica. Al igual que en el recinto anterior, cada barracón se erigía por encima del suelo sobre pilares. Sin embargo, los nuevos barracones contaban al menos con una pequeña sección de albañilería de ladrillo macizo y

hormigón debajo de las nuevas instalaciones de uso doméstico. Por mucho que los «hurones» y sus perros husmearan a su antojo por debajo de los barracones, nunca podrían ver lo que ocurría detrás del hormigón y el cemento. Probablemente los alemanes pensarán que sería imposible ocultar la entrada de un túnel en el suelo liso de cemento de las duchas o bajo las estufas. Estaban muy equivocados.

Las trampillas de entrada de los túneles estaban dispuestas de forma muy ingeniosa. Y no podía ser de otra forma, dado que, en cierto modo, los alemanes tenían razón: no era fácil disimular un agujero en una superficie lisa de hormigón. La tarea de camuflar los accesos se encomendó a un grupo de oficiales polacos de la RAF, que eran expertos ingenieros y además contaban con las mejores herramientas que se habían ido hurtando o consiguiendo de cualquier parte durante los meses anteriores. Por otro lado, tuvieron la suerte de poder disponer fácilmente de cemento, que había en grandes cantidades gracias a las numerosas obras y arreglos que debían llevarse a cabo casi a diario. No se debe subestimar la aportación de estos oficiales polacos a la creación de los túneles. Sin sus aptitudes e ingenio es difícil que los túneles hubieran pasado de la fase de planificación.

La entrada del túnel Tom estaba situada en un pasadizo que había en los barracones de los oficiales polacos, cerca de la estufa. Probablemente era el más audaz de todos los accesos, puesto que se hallaba en un área por donde los alemanes pasaban asiduamente. Así pues, debía construirse con tal precisión que ningún sonido hueco ni resquicio pudiera delatar su existencia ante quien se tomara la molestia de mirar. Se trataba de un hueco cuadrado de 45 x 45 cm excavado en el suelo de hormigón, con la anchura justa para que un hombre pudiera pasar por él. El hueco estaba oculto por una losa cuadrada de hormigón con un marco de madera, cuyas medidas se correspondían al milímetro con las del hueco. El marco de madera permitía la colocación de dos asas de alambre a ambos lados. Las asas quedaban por debajo de la superficie, pero podían subirse insertando un cuchillo creado a propósito en la diminuta rendija que rodeaba la losa de hormigón. Para que la rendija quedara bien disimulada, se cubría con cemento y se rociaba por encima con polvo del suelo. Los oficiales polacos habían llevado a cabo su tarea con tal precisión que incluso a ellos les resultaba difícil a veces encontrar el borde de la trampilla.

La entrada de Dick, en el Barracón 122, también atravesaba una base de hormigón, pero se había ideado de forma completamente distinta a la de Tom. Se había construido en las duchas, donde había dos lavamanos a cada lado. El agua usada de los lavamanos caía por dos caras de un sumidero de desagüe que había en medio de la sala. Este sumidero tenía 45 x 45 cm de ancho y unos 60 cm de profundidad. Por la tercera cara pasaba el conducto de las aguas residuales. El sumidero solía estar medio lleno de aguas residuales, lo que ofrecía un perfecto disfraz. Los prisioneros vaciaron el sumidero y separaron la cuarta cara, que no tenía



ningún conducto de agua. En su lugar pusieron una losa de cemento que podía subirse y bajarse y que era la entrada del túnel. Cuando estaba en su sitio, quedaba herméticamente cerrada gracias a una mezcla de barro y cemento. Las aguas residuales que volvían a verterse en el sumidero hacían que la entrada quedara prácticamente invisible para cualquiera que la inspeccionara.

La trampilla de Harry estaba debajo de una de las estufas que había en una esquina de todas las habitaciones. Estas estufas de hierro fundido se mantenían sobre una superficie embaldosada de unos 120 x 120 cm. Las baldosas cubrían una capa de cemento que formaba parte de un pilar macizo de ladrillo y hormigón que se hundía en el suelo arenoso de debajo del Barracón 104. Los ingenieros construyeron la trampilla despegando una por una las baldosas y colocándolas sobre una plancha de hormigón que habían construido con idénticas medidas. Esta losa de hormigón tenía el mismo diseño que la de Tom: estaba rodeada por un sólido marco de madera con asas de alambre que podían sacarse de las rendijas con un cuchillo y que servían para abrir la trampilla. Esta estaba unida al suelo con bisagras y al abrirse quedaba en posición vertical. Antes, por supuesto, había que separar la estufa de hierro fundido del suelo embaldosado, lo que se hacía con láminas extraídas de las camas y transformadas en palancas. La última precaución que debían tener en cuenta los prisioneros concernía al tubo de salida de humos, que partía de la estufa y desembocaba en una chimenea de ladrillo de la pared. Al separar la estufa, los excavadores interrumpirían obligatoriamente la salida de humos. Por ello, se fabricó una extensión del tubo, de quita y pon, que se colocaba formando un ángulo con la pared para que el humo siguiera saliendo por la chimenea.

Uno de los principales problemas que había que salvar al crear los accesos era el de disimular el ruido del cemento al quebrarse. La solución la aportó Johnny Dodge, que dirigía ensayos de canto coral cada vez que debían realizarse trabajos ruidosos (este ardid fue immortalizado en la película de *La gran evasión* por el personaje ficticio de Cavendish).

El diseño de estas tres trampillas de entrada constituía todo un hito de la ingeniería. No menos impresionante fue la forma en que los ingenieros polacos superaron las limitaciones en las que debían trabajar. Además, durante la creación de las tres trampillas era cuando los planes de los prisioneros corrían mayor riesgo de ser descubiertos. Así, una vez acabadas las trampillas, quedó superado uno de los principales obstáculos.

El siguiente reto fue cavar tres pozos de 7,5 metros de profundidad en el suelo arenoso en el que se asentaba cada barracón, teniendo que atravesar, en primer lugar, la capa sólida de hasta 60 cm de hormigón y ladrillo. Había tres equipos de construcción de túneles. Wally Floody, como ingeniero jefe de excavación, era el responsable de Harry; Ker-Ramsay y Harry Marshall estaban a cargo de Dick y Tom

respectivamente.

La prioridad principal consistía en crear un pozo en cada túnel que tuviera en la base tres cámaras diferenciadas: una para la bomba de ventilación, otra para la zona de trabajo y otra que almacenara temporalmente la arena extraída. Este último factor era importante porque si se sacaba la arena de los túneles a la vez que se efectuaba la excavación, los accesos tenían que mantenerse abiertos, lo que aumentaría el riesgo de que los detectaran. Los excavadores perforaban a un ritmo de metro y medio cada vez. Los túneles tenían una anchura uniforme de 60 x 60 cm, con una cavidad a un lado con espacio suficiente para alojar el tubo de ventilación. Cada metro y medio excavado, se apuntalaban firmemente las paredes con cuatro pilares de madera arrancados de cada esquina de las literas, unidos entre sí por travesaños. Una vez afirmadas, las paredes se revestían con láminas de madera de las camas, añadiendo el tubo de ventilación antes de terminar con la última pared. Este tubo se construía pegando entre sí latas de comida vacías a las que se había cortado la tapa y el fondo. También se construyó una escalera a un lado de cada uno de los pozos. Cada pozo llegó a tener cinco de estos tramos de metro y medio hasta llegar a los 7,5 metros de profundidad.

Las tres cámaras ubicadas en la base de los pozos evidenciaban la seriedad con la que Bushell asumía la construcción de estos túneles. La cámara de ventilación constaba de dos compartimientos de distinto tamaño. Uno de ellos, de 60 x 60 cm, alojaba la bomba, una de las innovaciones más importantes del Stalag Luft III. Los hombres que diseñaron las bombas eran Bob Nelson, natural de Yorkshire, que había sido capturado en el norte de África en 1942, y el piloto noruego de la RAF Jens Muller. Su invento consistía en una simple estructura rectangular elaborada con cajas de la Cruz Roja. En ellas se encajaban los fuelles tubulares fabricados con petates cosidos entre sí y reforzados con alambre. Los fuelles podían meterse y sacarse mediante un asa grande.

Unas tapas de cuero servían de válvulas que aspiraban aire por un extremo y lo expulsaban por el otro. La tubería de admisión de aire (hecha con latas de leche Klim) ascendía por el pozo de entrada hasta el suelo, donde quedaba camuflada detrás de un ladrillo de ventilación. La tubería de escape de aire estaba conectada a lo largo del túnel a los conductos de ventilación hechos con latas de Klim. Los prisioneros habían experimentado anteriormente con formas rudimentarias de bombas de ventilación, pero el invento de Nelson y Muller suponía un gran paso adelante en cuanto a fiabilidad y capacidad. Estos dispositivos eran fáciles de instalar, utilizar y reparar. Gracias a ellos, los excavadores podían disponer de más horas de trabajo en el túnel en condiciones mucho más agradables.

Adyacente al compartimiento principal que ocupaba la bomba de ventilación había otro de unos 120 x 120 cm que dejaba al operador de la bomba espacio

suficiente para moverse adelante y atrás cuando manejaba la máquina. Los tamaños de las otras dos cámaras se ajustaban a las dimensiones de las literas dobles de las que dependía el almacén. Ambas tenían 171 cm de altura y 88 cm de ancho. La longitud de la cámara de almacenamiento era de 183 cm y la de la zona de trabajo de 91 cm. Las dimensiones del almacén permitían guardar la arena excavada de unos 6 metros de túnel.

Mientras proseguía la perforación bajo tierra, en la superficie se llevaba a cabo una operación de mayor envergadura todavía. La construcción y la excavación a una escala tan descomunal originaban todo tipo de problemas de abastecimiento. La madera procedía de cajas de la Cruz Roja y del hurto de todo el material que pudieran acaparar los prisioneros en el recinto. No obstante, el suministro más constante procedía de las láminas donde se apoyaban las literas. Así pues, se impuso una «colecta» de madera de las 2.000 camas del recinto, que aumentó gradualmente a medida que avanzaban las excavaciones.

Peter Fanshawe dio pronto con la solución al problema que planteaba la eliminación de las ingentes cantidades de tierra arenosa. Fanshawe ideó un ingenioso sistema basado en lo que se vendría en denominar «pingüinos»: personas que llevaban en el interior de los pantalones unas bolsas confeccionadas con perneras de pantalones cosidas, que se llenaban con pequeñas cantidades de arena. Un cordel que iba de los bolsillos a las bolsas tiraba de un gancho que dejaba caer la arena. Así, los pingüinos no tenían que hacer más que pasearse tranquilamente por el recinto repartiendo la arena por el suelo.

Simultáneamente, cientos de prisioneros trabajaban en «fábricas» por todo el campo para producir el heterogéneo material de fuga que necesitarían los hombres cuando escaparan. Había un departamento de confección organizado por Tommy Guest e Ivo Tonder, en el que trabajaban principalmente oficiales polacos y checos. Los sastres producían trajes de paisano y uniformes alemanes a partir de los propios uniformes de los oficiales, pero también a partir de material adquirido de manos de «animales» dóciles o simplemente robado.

Tim Walenn se hizo cargo del departamento de falsificación. El teniente de aviación Gilbert William Tim Walenn era un joven de carácter tranquilo pero bromista, con un bigote estilo Dalí, largo y pelirrojo, tras el que se ocultaba una mente aguda y un talante inflexible. Apenas contaba 26 años cuando se encontró en Sagan tras haber caído en manos alemanas tras estrellarse con su avión cerca de Rotterdam, la madrugada del 10 de septiembre de 1941. En su vida civil, Walenn había sido banquero pero, por suerte para los que planeaban escapar del Stalag Luft III, había empezado a trabajar como artista gráfico diseñando papeles pintados y telas para el estudio de decoración de su tío en Londres. Hasta aquel momento, pocos aviadores fugados se habían lanzado a la aventura provistos de algo que se pareciera

remotamente a falsificaciones de calidad de cartillas, billetes de tren y documentos similares. A partir de entonces, en cambio, la Organización X decidió que una documentación fielmente falsificada debía ser una parte esencial del equipo de supervivencia de todo fugitivo. Las aptitudes gráficas de Walenn resultaron ser extraordinariamente útiles para reproducir la gran variedad de documentos falsos que serían necesarios para adentrarse en la zona nazi. Se llamó «Dean & Dawson» al departamento de falsificación, en honor a una conocida agencia de viajes londinense. Así, durante los meses que siguieron, Dean & Dawson emplearía a decenas de prisioneros para que copiaran salvoconductos oficiales y documentos mecanografiados con tal precisión que no pudieran distinguirse de los originales.

Esta tarea era importante debido a la obsesión de los alemanes por la documentación de todo tipo. Los omnipresentes *Ausweise* y *vorläufiger Ausweise* eran salvoconductos o permisos temporales respectivamente que todo civil debía llevar consigo, y era imposible circular por Alemania sin uno u otro. El *Kennkarte*, de color gris claro, era otro tipo de carné de identidad. Una *carte d'identité* bastaba para Francia. Un *Soldbuch* era el talonario sin el cual ningún soldado alemán podía sobrevivir. Un *polizeiliche Bescheinigung* era un permiso policial para trabajadores extranjeros, de los que había unos 6.000.000 en el Reich en el punto álgido de la guerra. Un *Urlaubsschein* era también un permiso para trabajadores extranjeros, un permiso temporal que permitía salir del país. El *Rückkehrschein* era el permiso que necesitaba un trabajador extranjero para que se le permitiera volver a su país y un *Dienstausweis* era un carné marrón que permitía a un trabajador extranjero estar en propiedades de la Wehrmacht. Éste es sólo un puñado de ejemplos de las docenas de salvoconductos y carnés de identidad necesarios en la vida cotidiana de la Alemania de Hitler.

Algunos de estos documentos conllevaban una gran complejidad, pues a menudo tenían intrincados dibujos entramados en el papel, a veces recargados con letra gótica. Otros eran más rudimentarios pero imitar la mayoría de ellos requería grandes dosis de paciencia y diligencia, y la elaboración de cada artículo llevaba casi un mes de trabajo. Estos documentos estaban reservados únicamente para los prisioneros que tenían posibilidades reales de escapar, pero Dean & Dawson también creaba otros tipos de documentos. Algunos eran salvoconductos, cartas e impresos totalmente falsos, que de todos modos podían ser suficientemente creíbles como para convencer a algunos de los oficiales del Reich menos avisados. Los documentos mecanografiados sencillos eran poco más que eso. Normalmente eran cartas en papel con el membrete de empresas importantes, como por ejemplo Siemens, que solicitaban que le fuera concedido el permiso de circulación a un trabajador mientras se le preparaba una documentación más definitiva. También podían ser cartas de novias, esposas o padres con las que el portador pretendería convencer a cualquiera

que le diera el alto de que era quien decía ser.

Dean & Dawson también había reunido un auténtico tesoro en documentos reales en los que basar sus labores de falsificación, adquiridos mediante hurto, soborno o chantaje por los prisioneros en el propio campo o en el transcurso de una fuga.

«Siempre había soldados alemanes que, a cambio de algunos cigarrillos americanos o de jabón en condiciones estaban dispuestos a correr riesgos considerables para ayudarnos —recuerda Bub Clark—. En la Organización X teníamos a gente cuyo único cometido era obtener este tipo de material y de información. Algunos de ellos se convirtieron en auténticos expertos. ¡Muchas veces me he preguntado a qué tipo de trabajo se dedicaron después de la guerra!» Un oficial comentó que la extorsión en el Stalag Luft III superaba a la de cualquier ciudad estadounidense pequeña.

Sydney Dowse tenía un contacto que trabajaba en el departamento de censura del *Vorlager*. El cabo Hesse era un verdadero manantial de documentos auténticos, al igual que el *Hundführer*, el alemán a cargo de los perros guardianes del campo. Uno de los oficiales aliados más eficaces era Marcel Zillessen, apodado *Scrounger* («el Sablista»), que tenía totalmente dominado a Keen Type y a quien se consideraba perfectamente capaz de apoderarse de cualquier cosa que se le pidiera. La materia prima con la que confeccionaban las falsificaciones procedía también a veces de guardias amistosos que estaban dispuestos a proporcionar papel, cartón, tinta, puntas de pluma y otros materiales de dibujo. Bob van der Stok logró crear una tinta negra indeleble a base de glicerina, éter y aceite mezclados con hollín, que le había conseguido un trabajador polaco del hospital. Además, las materias primas se sacaban también de los cientos de libros y paquetes de la Cruz Roja que recibían los prisioneros. La encuadernación de un libro podía transformarse a veces en las tapas duras de un permiso. Si eran suficientemente gruesas, las guardas podían constituir las páginas de una cartilla. Las hojas siempre podían teñirse del color adecuado mediante la técnica utilizada desde tiempos inmemoriales consistente en mojarlas en té o café. Por otro lado, a los prisioneros se les dotaba de bastante material de dibujo, como pinceles, para que se dedicaran a lo que Lindeiner suponía que eran actividades artísticas legítimas.

Los falsificadores no eran muchos, en parte porque la tarea era tan difícil que pocos podían llevarla a cabo adecuadamente y en parte por motivos de seguridad: todos los falsificadores debían tener pleno acceso a la luz del día, lo que implicaba trabajar junto a las ventanas y a veces cerca de las miradas indiscretas de los «hurones». El departamento de falsificación aprovechaba cualquier material imaginable que pudiera encontrarse en el campo. Se confeccionaron sellos oficiales con la goma de las suelas de las botas. Se utilizaba papel higiénico y las finas páginas de cortesía de los libros como papel vegetal para calcar. También había un

departamento dedicado a hacer copias de mapas que empleaba la gelatina de los paquetes de comida.

Bub Clark recuerda que el departamento de falsificación despertó en los prisioneros talentos insospechados hasta entonces. «Mi historia favorita es la de uno de los falsificadores más fabulosos que teníamos en el campo. Podía echar una ojeada rápida a un pasaporte y luego imitarlo de maravilla. Cuando se jubiló, era presidente de un banco de Blacksburg, Virginia. ¡Un tipo estupendo!»

Las actividades de producción no se limitaban ni mucho menos al departamento de confección de Tommy Guest y a los falsificadores de Tim Walenn. Un prisionero australiano, Al Hake, estaba a cargo de la fábrica de brújulas. El caso de Hake era poco común: se trataba de un suboficial que se había unido en 1941 a la Reserva de la Real Fuerza Aérea australiana. Sobrevolaba Francia con un Spitfire en una misión de escolta, cuando fue derribado por un grupo de aviones Focke-Wulf 190. Hake se lanzó en paracaídas y fue enviado al hospital para que le trataran unas quemaduras leves. Como se le había quemado la insignia del uniforme, los alemanes no tenían forma de averiguar su graduación, pero supusieron que era un oficial dado que volaba en un Spitfire. Hake no hizo nada para sacarles del error y poco después fue llevado al Stalag Luft III. Cuando llegó al campo de prisioneros, el Comité de Fugas pudo sacar partido del talento natural de Hake para el dibujo técnico y la metalurgia, fomentado desde sus años de colegio. Le gustaba inventar artefactos desde que era niño y, para fabricar las brújulas, Hake se había hecho con un gran imán gracias a uno de sus contactos alemanes e hizo acopio de tantas hojas de afeitar de los prisioneros como éstos accedieron a proporcionarle. Después, un equipo de prisioneros se dedicó a imantar las cuchillas pasándolas concienzudamente sobre el imán en la misma dirección. Este sistema requería casi un día entero de trabajo, pero al final se obtenía una cuchilla perfectamente imantada.

Seguidamente, se depositaba la cuchilla en una prensa (de hecho, una bisagra sacada de los postigos que cubrían las ventanas de los barracones) y se partía en estrechas esquirlas de metal con las que se podían producir perfectas agujas magnéticas. La cubierta de la brújula se hacía a partir de discos fonográficos de plástico de baquelita fundidos. La rosa de los vientos se confeccionaba con discos de cartón fino. Hake creó un pincel fino con su propio pelo y dibujó con esmero los puntos cardinales con pintura blanca sobre el cartón. Los puntos luminosos se sacaron de las manecillas del despertador del *Kommandant*, que le habían robado de su despacho. La esquirla de cuchilla imantada se mantenía en equilibrio sobre un pivote creado con la aguja del fonógrafo. Como broche de oro, Hake grababa en cada brújula la inscripción «Hecho en el Stalag Luft III. Patente en trámite.» Para marzo de 1944 se habían fabricado más de 500 brújulas.

Mantener toda esta actividad oculta a la mirada inquisidora de los «animales» era

el trabajo de Bub Clark. Para ello, Clark ideó un sistema de seguridad que dependía de una compleja cadena de vigilantes (denominados «comparsas»), un intrincado código de señales, unos responsables de seguridad para cada barracón (denominados «pequeños S») y, por último, unos oficiales encargados de controlar cada trampilla de entrada de los túneles (que recibían el jocoso mote de *Trapführer*, o «jefe de las trampillas»). Además, cada barracón tenía su propio «pequeño X», cuya función equivalía a la del Gran X, Roger Bushell, a nivel inferior. El recinto estaba dividido por la mitad, de norte a sur. La sección oriental de esta partición era conocida como la zona segura, o «Zona S» (del inglés *safe*), porque era la que estaba más lejos de los túneles. La sección occidental era la zona peligrosa, o «Zona D» (del inglés *danger*). La norma era que podían llevarse a cabo los trabajos de excavación y otras actividades secretas siempre que no hubiera «hurones» en la Zona D, pero en cuanto un «hurón» traspasaba la división, toda actividad debía interrumpirse.

Había decenas de prisioneros apostados por todo el recinto para vigilar a los «hurones». Todos los «comparsas» se dedicaban a actividades inocentes (leer, hacer deporte, tomar el sol o cultivar huertos), pero sus ojos seguían todos los movimientos de los «hurones», tanto dentro como fuera del recinto. Además, en las puertas del recinto hacía la guardia un «comparsa» al que se llamaba «piloto de guardia». Su trabajo consistía en contar los «hurones» y los guardias que entraban y salían del recinto de forma que en todo momento sabían cuántos alemanes estaban en el recinto y quiénes eran.

La función de los pequeños S era encargarse de que nunca hubiera «hurones» en sus barracones, ni escondidos en los altillos ni debajo del barracón. Por último, el piloto de guardia, los «comparsas», los pequeños S y los *Trapführer* se comunicaban entre sí, ya fuera de palabra o mediante el código de señales visuales desarrollado por George Harsh y George McMill, los ayudantes de Clark. Este sistema consistía a veces en signos manuales convencionales pero también en señales subrepticias, como por ejemplo las que emitía un hombre leyendo un libro. Abrirlo o cerrarlo, y la forma de hacerlo, eran formas de transmitir mensajes distintos.

El sistema no era perfecto, ni mucho menos. Debido a su posición destacada, el piloto de guardia no siempre lograba pasar inadvertido. Glemnitz y Rubberneck («Cuello de goma») se divertían a menudo recordando a los oficiales aliados que anotaran sus nombres cuando entraban o salían del recinto. Los alemanes no eran tan ingenuos como para pensar que no vigilaban sus movimientos. Muchas veces, los «animales» engañaban a los «comparsas» y conseguían eludirlos. En ocasiones, los alemanes se lanzaban a la carrera para coger desprevenidos a los «comparsas». A menudo, lo único que los prisioneros podían improvisar entonces era un «accidental» encontronazo con ellos o iniciar una pelea falsa que les cortara el paso. Estaban jugando al gato y al ratón, y con frecuencia se producían incidentes cuando un

«animal» estaba a punto de descubrir alguna de las actividades de excavación, falsificación o confección.

Gran parte del material de fuga de la Organización X se obtenía de los alemanes mediante soborno o coacción. Gracias a los paquetes de la Cruz Roja, los prisioneros se hallaban en posesión de productos de gran valor para sus desventurados guardias. Tras años de subsistir a base de los omnipresentes sucedáneos de los servicios de comedor alemanes, el chocolate, los cigarrillos y el café auténticos eran lujos tentadores para ellos. Algunos de ellos incluso llegaron a apreciar la carne de vaca enlatada británica. Gran parte de los sobornos, no obstante, consistían en dinero en metálico, y no costaba mucho esfuerzo convencer a los alemanes de que se desprendieran de artículos valiosos como cortadores de alambre, alicates o lupas, o de información igualmente valiosa, como por ejemplo los horarios de trenes.

No se tenían en cuenta los perjuicios que tales prácticas pudieran ocasionar a los alemanes. Los oficiales eran perfectamente conscientes del hecho de que estaban sirviéndose de una posición «privilegiada» para manipular a soldados alemanes corrientes que trabajaban sometidos a un régimen brutal y que se arriesgaban a penas terribles si eran descubiertos, pero muchos militares alemanes del Stalag Luft III no tenían reparos en ayudar a los prisioneros a pesar de los riesgos, especialmente cuando el curso de la guerra empezó a cambiar. Muchos prestaban una ayuda que iba mucho más allá de la asistencia ocasional. Avisaban a los *Kriegies* (prisioneros) cuando los barracones iban a ser sometidos a un registro. Proporcionaban a los aviadores copias de firmas que figuraban en diversos documentos. *Hauptmann* Pieber prestaba a los oficiales su cámara Leica y les revelaba e imprimía las fotografías que hacían. En teoría eran para mandarlas a sus familias, pero en realidad se utilizaban para los documentos falsos, y Pieber estaba perfectamente al corriente. El Comité de Fugas llegó a regalar un viaje a París con todos los gastos pagados a uno de los alemanes, que a cambio proporcionó información detallada sobre los documentos que necesitarían los fugados en la capital francesa y métodos para entrar en contacto con el movimiento de resistencia. Este tipo de tratos ilícitos entre prisioneros y sus guardianes se dan en todas las situaciones, y no hay forma de evitarlos. En Alemania aumentaron de manera exponencial en cuanto el curso de la guerra se volvió contra los alemanes.

Los prisioneros eran reacios a sobornar a los «animales» con dinero porque preferían guardarlo para su propio uso en cuanto se llevara a cabo la evasión. No obstante, parte del dinero que se empleaba para sobornar a los alemanes procedía de un «fondo común de fugas» gestionado por algunos de los oficiales canadienses del campo. El dinero del fondo se recaudaba mediante un sistema denominado *Foodacco* (del inglés *food*, «comida», y *tobacco*, «tabaco») que habían introducido los oficiales de la RAF procedentes de Warburg. Era una especie de sistema de trueque en el que



se intercambiaba comida y tabaco mediante un sistema de puntos cuya unidad era el cigarrillo. Todos los beneficios, que con los meses llegaron a ser considerables, se destinaban al fondo de fugas.

Por último estaba la no menos importante sección de inteligencia del Comité de Fugas, que se confió a Wally Valenta. La utilidad de esta sección a la hora de trazar rutas de escapada para los fugitivos y de proporcionar a las diversas unidades de producción (el departamento de falsificación de Tim Walenn, el departamento de cartografía de Des Plunkett, los sastres de Tommy Guest) la información exacta que necesitaban para producir réplicas convincentes era incalculable. El departamento de inteligencia se dividía en distintas zonas geográficas. Wally era el experto en Checoslovaquia, por razones obvias; Van der Stok estaba encargado de recopilar información sobre los Países Bajos; Bushell sobre Alemania, y Tom Kirby-Green sobre España. Arnold Christensen y Halldor Espelid se ocupaban de Escandinavia. Rene Marcinkus, un miembro lituano de la RAF, se dedicaba a la información sobre los territorios ocupados en general, pero era especialmente responsable de la referente a los puertos bálticos, que sería esencial para los planes de muchos de los que proyectaban fugarse.

La vertiente informadora de la Organización X pone en evidencia una cuestión espinosa para los prisioneros de guerra, ya que, pese a sus posteriores desmentidos, no hay duda de que llevaron a cabo actividades de espionaje, lo que contraviene frontalmente el Convenio de Ginebra. Las secciones de inteligencia no sólo recogían datos que facilitarían los planes de fuga, sino que también registraban cualquier información que pudiera resultar remotamente útil para sus gobiernos de Londres y Washington. El tipo de información que eran capaces de ofrecer abarcaba desde descripciones de la circulación aérea de la Luftwaffe, que podían observar desde tierra firme, hasta datos sobre las maniobras y emplazamientos militares fuera del campo que observaban cuando paseaban en libertad bajo palabra o cuando un prisionero escapaba. Tener una idea general de cómo andaba la moral alemana a partir de la información obtenida de los «animales» dóciles ya era importante, pero los prisioneros incluso obtuvieron de sus contactos información militar secreta, como la que proporcionaba el cabo Hesse a Sydney Dowse, a veces deliberadamente y a veces no.

Los oficiales transmitían esta información a sus países sirviéndose de diversos métodos clandestinos. En ocasiones mediante cartas que mandaban a casa con un sencillo código que un piloto de bombardero británico había creado para comunicarse con su mujer en caso de ser abatido. El código resultó ser tan fácil de utilizar que fue adoptado por las secciones de inteligencia. Así, se confiaba a grupos de oficiales la responsabilidad de mandar información estratégica en cartas dirigidas a sus familias, que seguidamente la transmitían a los servicios de inteligencia de sus países. Pero

también se producía una transmisión verbal de la información utilizando los vínculos de los prisioneros con el movimiento clandestino, con los que se contactaba mediante «animales» dóciles o cada vez que alguien escapaba. El movimiento clandestino de toda la Europa ocupada estaba en comunicación constante con el MT9 británico, el servicio secreto de fuga y evasión que se creó al inicio de la guerra para facilitar el regreso de los pilotos. Tras la caída de Francia y el desmoronamiento total de la red de espionaje europea MI6, el MI9 asumió gran parte de sus funciones de recopilación de información estratégica.

Es importante hacer constar la amplia participación de los prisioneros en actividades de espionaje, ya que todos y cada uno de ellos eran conscientes de que lo que estaban haciendo violaba el Convenio de Ginebra y de que, en calidad de espías, podían ser fusilados.

El 11 de abril se inician los trabajos de las trampillas y la mayor parte de las seis semanas siguientes se emplearon en construir los tres pozos verticales. Esta tarea no estuvo exenta de incidentes, muchas veces aterradores. Los excavadores estuvieron a punto de ser víctimas de desprendimientos en diversas ocasiones. Tener que volver a perforar en las secciones dañadas era desalentador, pero nadie resultó lesionado. Los gases producidos por las lámparas de grasa planteaban un problema importante. Causaban todo tipo de afecciones respiratorias y en algunos casos conjuntivitis. No obstante, gracias a una de las más recientes incorporaciones al campo, los excavadores pudieron contar con un trabajador infatigable que parecía ser inmune a todo tipo de enfermedades. Porokoru Patapu Pohe era un maorí de la RNZAF más conocido como «Johnny». Pohe volaba en un bombardero Halifax del Escuadrón 51 sobre Alemania en septiembre de 1943, cuando su avión resultó siniestrado por el fuego antiaéreo. Pohe era un piloto muy diestro y casi consiguió llevar el aparato hasta Gran Bretaña, pero su hazaña se limitó finalmente a efectuar con éxito un aterrizaje forzoso en el canal de la Mancha. Los tres miembros de la tripulación que quedaron flotando en el mar, se pasaron dos días en un bote a la deriva hasta que los alemanes los capturaron. Tras pasar por el Stalag Luft, Pohe fue enviado al Stalag Luft IV antes de ir a parar a Sagan. Nacido en Wanganui, Nueva Zelanda, Pohe pertenecía a una familia numerosa y creció en la granja de su padre. Siendo estudiante se interesó más por los deportes, sobre todo por el rugby, el tenis, el críquet y el golf, que por las cuestiones académicas. Antes de unirse a la Real Fuerza Aérea neozelandesa sirvió durante dos años en los Fusileros Montados de Manawatu. Cuando Pohe, que contaba 26 años de edad, viajó a Inglaterra vía Canadá, tenía siempre en mente a sus hermanas y a su hermano Kawana, un niño casi 20 años menor que él. Cuando escribía a su familia les contaba que el recuerdo del pequeño Kawana a menudo hacía que se le saltaran las lágrimas por la noche. Desde Inglaterra llevó a cabo 22 misiones aéreas operacionales sobre territorio enemigo con el

Escuadrón 51, entre ellas el lanzamiento de paracaidistas llevado a cabo en el legendario asalto a la estación de radares alemana de Bruneval. Fue en el curso de un bombardeo aéreo sobre Hannover cuando Pohe fue abatido. No obstante, aunque los alemanes consideraron que la guerra había terminado para él, Pohe nunca se daba por vencido y sumó su alegre e indómita personalidad al equipo de excavadores de Sagan.

A finales de mayo habían terminado de construirse los tres pozos y sus respectivas cámaras en la base, y se había excavado gran parte de los túneles horizontales de Tom y Dick. Los equipos de excavación empezaron a un ritmo constante, apuntalando el techo a medida que avanzaban e instalando un tramo más de vía cada 6 metros. La línea férrea para las vagonetas era una de las innovaciones que hicieron de cada túnel una obra maestra de ingeniería. Los túneles tenían sólo 60 cm de ancho, por lo que el trabajo de arrastrarse por ellos resultaba agotador y a menudo doloroso para el excavador. La incorporación de las vagonetas permitía transportar a los hombres hasta el frente de excavación y traerlos de vuelta, junto con cerca de 90 kg de arena. Las vagonetas, que tenían 75 cm de largo y 30 cm de ancho, se habían fabricado con taburetes y bancos de los barracones. Las ruedas seguían el típico modelo ferroviario y eran de madera dura con una chapa de estaño. Los ejes estaban hechos con las barras de protección de las estufas que había en todas las habitaciones. Sobre las vagonetas había un cajón extraíble que se empleaba para transportar la arena.

La excavación no resultó ser un trabajo tan peligroso como podía haberse imaginado. Había un peligro real de desmoronamiento, pero una vez quedaba bien apuntalado cada tramo, los excavadores sólo corrían riesgos en las zonas que estaban perforando. Dado que dichas zonas no solían llegar al metro y medio, incluso en el peor de los casos se tardaban sólo unos segundos en salvarlos del peligro tirando de ellos. Se trataba sin duda de una experiencia aterradora, pero nadie llegó a perder la vida en los túneles. No obstante, la excavación no dejaba de ser una ardua tarea. Los hombres solían excavar desnudos, aunque los más recatados llevaban calzoncillos largos. Sin embargo, la ropa que llevaran puesta no haría más que aumentar el trabajo posterior de lavado. Además, la ropa arrastraba la arena.

Era un laborioso proceso. El que estaba en el frente de excavación trabajaba tumbado con una palita y pasaba la arena a lo largo de su cuerpo a otro hombre que había tras él, que cargaba la arena en la vagoneta. Cuando ésta se llenaba, el segundo hombre daba un tirón a la cuerda y el que estaba tras él, en el punto de arrastre, tiraba de la vagoneta para llevarla a la cámara de almacenamiento donde se guardaba la arena. Después se mandaba la vagoneta de vuelta cargada con nuevos suministros, como paneles de apuntalamiento o latas de leche para la tubería de ventilación. Al terminar la jornada, la arena se vertía concienzudamente en unas grandes jarras de

agua metálicas que se llevaban a la entrada del pozo. Allí pasaban a ser responsabilidad de los pingüinos de Fanshawe.

Entretanto, no habían dejado de realizarse preparativos para otras fugas. A principios de junio, los prisioneros iban a llevar a cabo su primera tentativa de evasión en masa. Sería el tercer intento de Bob van der Stok y estuvo increíblemente cerca de tener éxito. La estratagema era mucho más sofisticada y arriesgada que los anteriores intentos. De vez en cuando se organizaban campañas para erradicar piojos, actividad que formaba parte de la vida cotidiana del campamento. Los alemanes temían, con razón, la aparición de piojos, ya que tales brotes podían originar una epidemia de tifus. Los prisioneros casi se alegraban cuando había un brote de piojos, especialmente si hacía buen tiempo, ya que permitía disfrutar de valiosos momentos de libertad durante el breve trecho que había que recorrer fuera de la alambrada para visitar el barracón del recinto hospitalario donde se les despiojaba. Según el procedimiento habitual, se escoltaba a grupos de prisioneros al exterior del Recinto Norte bajo vigilancia estricta. Tras cruzar las puertas del recinto, giraban a la derecha y caminaban algunos cientos de metros siguiendo la carretera hasta el Recinto Este, donde estaba situado el barracón hospitalario. La alambrada quedaba a la derecha; a la izquierda estaba el claro que precedía a la franja de bosque y más allá quedaba la tentadora posibilidad de libertad que ofrecía la línea de ferrocarril que llevaba a la estación de trenes de Sagan.

Cuando se descubrió un brote de piojos a principios de junio de 1943, los alemanes ordenaron que se llevara a los prisioneros por grupos al *Vorlager* del Recinto Este para que les despiojaran. El Comité de Fugas había fraguado previamente un plan para aprovechar la ocasión. Enviarían a un falso grupo que seguiría a los grupos que iban realmente a despiojarse. Este grupo estaría formado por 24 prisioneros escoltados por dos falsos guardias que se harían pasar por *Unteroffiziere* (suboficiales) alemanes. Estos «guardias» eran en realidad oficiales belgas que dominaban el alemán y que llevaban imitaciones bastante pasables de uniformes alemanes creadas por Tommy Guest. Bob van der Stok había chantajeado a un guardia llenándole los bolsillos de productos de la Cruz Roja y amenazándole con denunciarle por ladrón a menos que accediera a colaborar. El guardia proporcionó a Stok botones de la Luftwaffe, una gorra de campaña y algunos distintivos bordados para los hombros. Los demás distintivos y hebillas de cinturón fueron confeccionados por Jens Muller, que hizo las águilas de las solapas con papel de aluminio fundido, empleando jabón para los moldes. Las armas fueron esculpidas a partir de bloques de madera por otro oficial belga, Henri Picard, que midió las carabinas de los «animales» para reproducirlas al milímetro. Muller y otro oficial tardaron una semana en fabricar rifles falsos, los elementos más difíciles de crear de toda la utilería. Uno de los «guardias» llevaba un permiso auténtico para atravesar las puertas que había

proporcionado Hesse, el contacto de Sydney Dowse (y que Tim Walenn aprovechó además para hacer varias copias más).

Se pretendía que, después de que uno de los auténticos grupos hubiera atravesado las puertas a las 12.30 horas, los oficiales aliados acordaron verbalmente con los ayudantes alemanes que no salieran más partidas hasta las 14.30 horas. Llegando a un acuerdo verbal se pretendía no dejar ninguna nota escrita en el cuarto de guardia. El Comité de Fugas planeaba hacer salir a la partida falsa poco después del cambio de guardia, que se efectuaría a las 14.00 horas. Los integrantes del grupo llevarían ropa de paisano bajo los uniformes y llevarían consigo mapas, algunos *Reichsmarks* y paquetes de comida concentrada. La mayor parte posible de ellos contarían con salvoconductos y documentos de viaje proporcionados por el departamento de falsificación. Cuando salieran por las puertas, caminarían durante una distancia prudencial y luego saldrían corriendo de la carretera para adentrarse en el bosque.

Había otro elemento de gran importancia para el plan. Para que la partida falsa tuviera ocasión de escapar sin ser vista, había que distraer a la torre de vigilancia y a los guardias perimétricos. Para ello, Bushell organizó otro grupo falso que siguiese a la primera partida. Este grupo lo integrarían seis oficiales superiores, entre ellos los estadounidenses Bub Clark y el coronel Goodrich, y el teniente coronel Bob Tuck. Además, el grupo estaría escoltado por un «animal» falso, en este caso Bob van der Stok, que contaría también con el disfraz completo y los papeles de un cabo alemán. El grupo informaría al guardia de la entrada de que tenían una reunión de emergencia con el *Kommandant* del campo, Von Lindeiner. Enseguida se descubriría la falsedad de esta información, pero se calculó que la atención de los guardias estaría desviada el tiempo suficiente como para que el grupo pudiera huir.

El plan de fuga se topó con un obstáculo de última hora cuando se supo que los guardias alemanes que iban a escoltar a los prisioneros al exterior del campo ya no portarían rifles, sino pistolas con fundas. Al departamento de Tommy Guest le tomó cierto tiempo crear unas imitaciones pasables de piel pero, aparte de este contratiempo, el plan salió bastante bien. El primer grupo, el que llevaba el permiso auténtico, no tuvo problemas para que se le dejara pasar por las dos verjas. Nada más salir, el grupo giró a la derecha y empezó su recorrido junto a la alambrada hacia el Recinto Este. Mientras tanto, toda la atención se desvió hacia el siguiente grupo de oficiales superiores aliados. El guardia de la primera verja inspeccionó el permiso falso de Van der Stok y le hizo una señal para que pasara. Luego le tocó el turno a los guardias de la segunda verja. Esta vez, la documentación se sometió a un escrutinio más detenido. Bushell, que observaba la escena desde el interior del recinto, vio que algo iba mal: el «animal» se había oído algo. El grupo quedó retenido mientras el guardia telefoneaba al comedor de los oficiales para comprobar si realmente estaba prevista la salida de aquel grupo de oficiales superiores. Bushell supo que les habían

pillado cuando vio que Van der Stok levantaba las manos para rendirse pero, para entonces, los 26 prisioneros del primer grupo ya corrían como alma que lleva el diablo por el bosque. ¿Cuántos de ellos llegarían a coger el tren antes de que los alemanes se dieran cuenta de lo ocurrido?

De hecho, los alemanes todavía no se habían percatado de lo que estaba pasando. Durante algunos minutos, hubo un intercambio de comentarios desenfadados entre los prisioneros retenidos en la salida y los alemanes, que creían haber demostrado que sus medidas de seguridad eran infalibles. El comandante Broili, que era el jefe de seguridad, estaba entusiasmado. «No pueden engañar a nuestros guardias, ¿se dan cuenta?», se burlaba. Sólo cuando un guardia llamó al Recinto Este y descubrió que el primer grupo todavía no había llegado, Broili tomó plena conciencia de la horrible situación. Inmediatamente sonó la alarma: se enviaron guardias a los bosques entre estridentes pitidos de silbatos y feroces ladridos de perros, y se avisó a la estación de Sagan para que estuviera alerta por si aparecían los fugitivos. Aquella tarde se hizo formar a los prisioneros durante horas mientras los alemanes llevaban a cabo un recuento fotográfico para averiguar la identidad de los que faltaban.

Como era de esperar, ninguno de los fugitivos logró llegar a casa. La mayoría de ellos fueron detenidos en cuestión de horas en la estación o en el bosque, y el resto sólo siguieron libres durante un par de días. Dos de ellos eran oficiales británicos que habían llegado a un aeródromo cercano e intentaron hacer arrancar un pequeño avión de instrucción para pilotarlo hasta Suecia. No cabe duda de que esta audaz tentativa inspiró el episodio de *La gran evasión* en el que dos oficiales logran huir con un avión pero terminan haciendo un aterrizaje forzoso cuando se quedan sin combustible. Los dos oficiales de la vida real no llegaron a despegar, sino que fueron detenidos por la Luftwaffe y llevados al castillo de Colditz. Uno de los fugitivos, Ian McIntosh, incluso llegó hasta Suiza tras pasar dos semanas haciendo autostop y se puso en contacto con el movimiento clandestino checo. Su único error fue no darse cuenta de que había cruzado la frontera suiza, que estaba señalada por el cauce de un río seco. McIntosh atravesó el río por un meandro y volvió al territorio enemigo sin darse cuenta. No tardó en toparse con una patrulla alemana de fronteras.

Hubo muchos intentos de fuga consistentes en hacerse pasar por soldados alemanes. El *Offizier* Karl Pfelz, conocido como *Charlie* por los prisioneros, era un «hurón» muy alto y de porte altivo. Un aviador británico que había pasado un tiempo observándole modificó su uniforme de la RAF y se fue derecho a las puertas para salir del campo. No obstante, su osado intento de fuga fracasó cuando tuvo la mala suerte de toparse con Charlie en persona al dirigirse a la salida. Un truco similar estuvo a punto de surtir efecto cuando un prisionero que imitaba a un oficial llamado Hohendole y que incluso llevaba un carné de identidad falso logró pasar por delante del guardia de la salida sin ser descubierto. Nadie se dio cuenta de la artimaña hasta

que el auténtico *Offizier* Hohendole se presentó en las puertas del campo unos minutos más tarde. El fugitivo fue capturado poco después. Estas tentativas indujeron a Von Lindeiner a advertir a los oficiales aliados de que, a partir de entonces, quienes intentaran fugarse disfrazados de oficiales alemanes podían ser ejecutados. Sea como fuere, Per Bergsland no se dejó amedrentar por la severidad de Von Lindeiner y en 1943 salió por las puertas del campo tras haber alterado su uniforme de la RAF para que pareciera uno de la Luftwaffe. En sus papeles falsos ni siquiera figuraba una fotografía. Por suerte, hablaba perfectamente alemán y consiguió convencer al guardia de que estaba esperando una fotografía para ponerla. Su intento de fuga fue desbaratado al cabo de pocos minutos, cuando se cruzó con Glemnitz y éste le reconoció.

*El caballo de Troya*

A principios de 1943, en el Stalag Luft III ya se habían efectuado al menos 30 intentos de fuga a través de túneles. Ninguno con éxito. Lo más desalentador era que la mayoría de ellos fueron detectados mucho antes de que se hubieran acercado siquiera a la alambrada. La capacidad de resistencia, física y mental, necesaria para no abandonar la excavación de un túnel de casi 100 metros era excesiva para la mayoría de los prisioneros, y el ánimo de muchos empezó a decaer al ver cómo sus esfuerzos resultaban inútiles. Precisamente fue tras el fracaso de otro intento de fuga subterránea cuando el teniente Michael Codner y el teniente de aviación Eric Williams se encontraron reflexionando sobre aquella difícil situación mientras paseaban con aire taciturno por el Recinto Este. Codner pertenecía a la Real Artillería, pero cuando fue capturado estaba colaborando con las Fuerzas Aéreas. Había conocido en Szubin a Williams, de 31 años, siendo éste capitán de un Stirling perteneciente al Escuadrón 75, con base en Newmarket. Había sido abatido la noche del 17 de diciembre de 1942, en una misión de bombardeo sobre una fábrica automovilística al sudeste de Berlín. Antes de la guerra, Williams había sido un artista aficionado y su vida había sido un remanso de paz y tranquilidad en el que podía dedicarse a la música y a la pintura. En la austeridad del campamento, aislado entre los pinares de Silesia, aquella existencia parecía algo de otro mundo. Williams era uno de los prisioneros que optó por tratar de sobrellevar mejor el tedio de la cautividad convirtiéndose en uno de los actores de teatro más entusiastas, y figuraba en la mayor parte de las representaciones. Codner, en cambio, llevaba peor el martirio de la reclusión y sentía un deseo incontenible de escapar. A menudo contaba a Williams que se sentía especialmente avergonzado por el hecho de que en su captura rindió las armas conscientemente, mientras que Williams había sido derribado en pleno vuelo.

Mientras Williams y Codner recorrían el camino que daba la vuelta al recinto, ambos tenían la sensación de que las posibilidades de escapar del Stalag Luft III eran demasiado remotas como para plantárselo siquiera. Fue entonces cuando Codner planteó una cuestión que ya había surgido anteriormente en numerosas ocasiones: ¿Realmente hacía falta empezar el túnel en el interior de uno de los barracones? ¿No se podía perforar el pozo de entrada lo más cerca posible del «alambre de disparo»? se preguntaba Codner. Williams le recordó lo que ya sabía: que cualquier metro cuadrado del terreno era visible desde al menos tres garitas de los «animales» y que llegados a aquel punto los «hurones» ya eran capaces de olerse cualquier tipo de



excavación de «topera» imaginable. Entonces, Codner recordó una tentativa de fuga en otro campo de prisioneros de la que había oído hablar y que terminó mal. Cada día se concentraba un grupo numeroso de prisioneros cerca de la alambrada con el pretexto de escuchar a uno de ellos que tocaba el acordeón. Mientras el músico tocaba, los demás se sentaban en círculo y cantaban, pero un día, un pequeño grupo se colocó en el centro del corro y se puso a cavar discretamente un agujero en el suelo. Después de excavar toda la arena que les podría caber en los bolsillos, colocaron unos listones por encima del hoyo y los taparon con arena. Por desgracia, los alemanes descubrieron la artimaña casi desde el mismo instante en que fue urdida. Aquella misma noche, un centinela pisó la tapa de madera al hacer la ronda y cayó al hoyo.

Esta experiencia parecía confirmar la imposibilidad de empezar un túnel sin la comodidad y la seguridad que presentaba el interior de un barracón. Sin embargo, esta idea ofrecía al menos un rayo de esperanza para Williams y Codner. El truco del acordeón había sido un torpe intento de aficionados, y cabía esperar que a aquellas alturas cualquier *Kommandant* de los campos de Alemania vigilaría de cerca a cualquiera que tocara un acordeón. No obstante, ¿por qué no urdir una estratagema distinta, más inteligente? Dándole vueltas a la idea, Codner recordó de pronto la historia del caballo de madera de Troya. ¿Y si ellos construían su propio caballo de madera? Una hora más tarde, Williams y Codner ya estaban exponiendo su idea ante el Comité de Fugas.

Los hombres construirían un plinto como los que había en los gimnasios: una recia estructura oblonga con la superficie acolchada y costados sólidos de madera. En el teatro del Recinto Norte había abundante madera de buena calidad, que los prisioneros habían escondido bajo el entarimado cuando construyeron el escenario. Los alemanes eran muy aficionados al atletismo, y Von Lindeiner, siempre interesado en encontrar formas de que los prisioneros estuvieran entretenidos para que no dieran problemas, sin duda daría su consentimiento a esta actividad. El «caballo de madera» se guardaría en la cocina, que era el barracón más cercano a la alambrada. Todos los días se sacaría de allí para dejarlo exactamente en el mismo sitio, lo más cerca posible de la alambrada. El punto exacto se determinaría por medio de trigonometría elemental. Además, las pisadas de los gimnastas dejarían dos útiles marcas en el suelo. El túnel sólo debería tener 30 metros de largo. Mientras un grupo de prisioneros estuviera saltando el plinto, en el interior de éste habría un prisionero que cavaría el túnel.

Esta vez, el túnel se construiría de modo profesional. La trampilla estaría a más de 30 cm por debajo de la superficie, porque los gimnastas revolverían sin cesar el suelo al saltar, de modo que mantener oculto el punto bajo el que se encontraba la trampilla no supondría ningún problema. La arena excavada se transportaría en sacos

en el interior del plinto, al final de cada sesión de gimnasia.

El Comité de Fugas se mostró escéptico. El plan no era del todo infalible. ¿Con qué tipo de madera se construiría el plinto? Si iba a ser como los plintos que se utilizaban de verdad en los gimnasios, tendría que ser muy pesado. ¿Cuánta tierra podría meterse en su interior en el tiempo que durara una sesión de gimnasia? Y, teniendo en cuenta esta limitación, ¿cuánto avanzaría el túnel cada día? Con lo escasas que eran sus raciones, ¿podrían los otros prisioneros seguir haciendo ejercicio todo el rato que hiciera falta? ¿Podrían cargar luego con el plinto lleno de arena hasta la cocina? Otro aspecto fundamental era ¿serían tan obtusos los alemanes como para no darse cuenta de nada en el transcurso de los muchos meses que seguramente se tardaría en terminar? En cualquier caso, Williams y Codner, como padres del invento, recibieron el pleno respaldo del Comité de Fugas siempre y cuando se responsabilizaran de la fabricación del plinto de gimnasia. En junio, Williams mencionó en una carta a su madre una obra que los prisioneros habían representado utilizando disfraces alquilados a una tienda de Berlín. Seguidamente agregaba, tal vez con segundas, «ahora preparamos un melodrama que seguro que va a ser divertidísimo».

En julio se vivió un alegre respiro en el Recinto Norte. En el campo había por aquel entonces unos 500 estadounidenses, que decidieron celebrar el Día de la Independencia como lo harían en su patria. El 4 de julio, los reclusos del Recinto Norte que aún dormían se despertaron al son de tambores y cornetas, mientras un grupo de «indios» y «colonos» desfilaban por el campo. Pronto se unieron a ellos los británicos y otros oficiales de la RAF, hasta que todo el campo se convirtió en un hervidero de prisioneros ruidosos que se pasaban vasos metálicos con un fuerte brebaje alcohólico destilado clandestinamente por los estadounidenses para celebrar la festividad. A medida que avanzaba el día, los prisioneros se sumían en un mayor estado de embriaguez y, en un momento dado, Johnny Dodge y Wings Day se vieron arrojados sin contemplaciones al depósito de agua para incendios por un grupo de «rebeldes» americanos. Los alemanes contemplaron la fiesta, desconcertados al principio y luego divertidos. Pieber no pudo contener una risita de complicidad en el *Apell* de aquella noche al ver a los prisioneros esforzándose por mantenerse firmes mientras se efectuaba el recuento. El día terminó en un ambiente general alegre.

Para entonces, en el Recinto Este, los planes de fuga de Williams y Codner empezaban a tomar forma. Un equipo de carpinteros, dirigido por el teniente coronel Waw, había construido un plinto de gimnasia que cumplía sobradamente con todos los requisitos. Utilizando la madera del Recinto Norte oculta en el teatro y las cajas de contrachapado de tres cajas de la Cruz Roja canadiense, construyeron un plinto ligero pero resistente, con una almohadilla en la parte superior hecha de arpillera rellena de virutas de madera. Dentro del armazón cabían hasta tres hombres. En el

interior se instalaron unos travesaños para que pudieran sujetarse mientras eran transportados en el interior del plinto. Por dentro, colocaron una hilera de ganchos en el techo para colgar las bolsas de arena excavada. Además, el interior tenía que dar cabida a las tablas de madera con las que apuntalar el túnel. A cada lado de la estructura había dos agujeros por donde podían pasarse dos barras largas para que la transportaran entre cuatro hombres.

El Comité de Fugas quedó finalmente convencido de que el proyecto del «caballo de madera» constituía un plan de fuga viable y se dio carta blanca para que se iniciara la construcción del túnel. Antes de llevar adelante el plan, no obstante, los prisioneros tenían que llevar el plinto a los cuerpos de seguridad de Von Lindeiner para que lo inspeccionaran. Transcurrieron unos momentos de tensión hasta que los alemanes terminaron de examinar cada grieta del artefacto pero, al no encontrar nada sospechoso, decidieron que sería una forma excelente de hacer ejercicio para los prisioneros. Con gran alivio, el plinto fue llevado finalmente al barracón de la cocina, que sería su alojamiento mientras duraran los preparativos de fuga. El 8 de julio de 1943, cuatro portadores sacaron el «caballo de madera» del barracón por primera vez para llevarlo al punto previsto, a cinco metros del «alambre de disparo», casi al borde del camino que rodeaba el recinto por fuera. Estaba a punto de dar comienzo uno de los intentos de fuga más audaces.

Construir un túnel en tales circunstancias era una hazaña asombrosa, pero tampoco hay que olvidar la importancia de los cuatro prisioneros que transportaban el «caballo» a diario. Dado que los alemanes habían inspeccionado el plinto, sabían que era una estructura relativamente ligera. Por ello, era esencial que los portadores aparentaran llevar a cabo un trabajo fácil, lo que daba no pocos problemas. Al peso del plinto se añadía el de tres hombres, a veces cuatro, y en el trayecto de vuelta había que sumar el de hasta 12 sacos llenos de arena (los sacos estaban hechos con perneras de pantalones cortadas por las rodillas y cosidas). En primer lugar, los portadores tenían que sortear los tres escalones que bajaban de la cocina ante los ojos de los «animales» de las torres de vigilancia y de los «hurones» que sabían que les espiaban desde el bosque que había más allá. Tenían que llevar el plinto lo más cerca posible del suelo para que nadie atisbara lo que había dentro. A veces, a los «hurones» no se les ocurría nada mejor que sentarse en los escalones de la cocina mientras el plinto pasaba por su lado. Resulta también admirable que, aunque abrumados por el peso que llevaban, los portadores a menudo sujetaban la vara con una sola mano para dar la impresión de que su carga era ligera. Esta extraordinaria demostración de fortaleza física y mental se repetiría casi a diario durante los cuatro meses siguientes.

Una vez instalado el plinto, los prisioneros harían sus ejercicios gimnásticos durante dos o más horas bajo la supervisión de un aviador sudafricano de 24 años, John Stevens, natural de Ciudad del Cabo, que se unió a la Fuerza Aérea Sudafricana

al estallar la guerra. Fue abatido en el desierto mientras pilotaba un bombardero ligero y resultó herido de gravedad. Tras una recuperación sorprendentemente rápida, fue enviado por los alemanes a Barth y luego a Sagan, donde llegaría a ser uno de los más pertinaces planeadores de fugas. También era uno de los prisioneros más atléticos y dirigía un grupo de gimnasia todas las mañanas antes del *Appell*.

Desde el primer momento, para despistar a los alemanes, Stevens había decidido que los gimnastas harían caer el plinto a propósito, a la vista de las torres de los «animales», para demostrar a los alemanes que no había nada dentro. El ardid surtió efecto. Desde entonces, cuando se notaba claramente que había actividad dentro del plinto, siempre había un instructor al lado, y se ideó un sistema de señales con golpecitos para que los excavadores del interior pudieran comunicarse con él y viceversa. Así le podían decir cuándo habían terminado el turno y él les podía avisar si se acercaba un guardia. Muchas veces, los alemanes se acercaban para verles saltar al plinto y hasta les lanzaban gritos de ánimo. Un día se produjo un momento de pánico cuando Charlie Pfelz se plantó a menos de dos metros de distancia mientras en el interior se estaba excavando. Tras observar unos minutos a los gimnastas, Pfelz dio a Stevens el ocurrente consejo de que les resultaría mucho más fácil saltar con un trampolín. Stevens dijo que no era mala idea y que se lo pensaría. Estaba claro que los «hurones» creían sinceramente que el «caballo de madera» no era más que un ejercicio inofensivo que les ayudaba a matar el tiempo durante aquellos días aburridos.

Debajo del plinto, Codner y Williams acometieron su formidable tarea. La agitación de los saltos al potro de la superficie resultaba útil para que los sismógrafos no detectaran la excavación. Empezaron perforando un pozo de sólo un metro de profundidad y luego giraron en ángulo recto para empezar a dirigir el túnel hacia la alambrada. Para reducir al mínimo la cantidad de tierra que excavar y posteriormente transportar al comedor, hicieron el túnel lo más pequeño posible. Sólo tenía 40 x 40 cm, y arrastrarse por él resultaba muy claustrofóbico. Williams y Codner hicieron turnos para escarbar la tierra hasta terminar el túnel. Al principio, sólo bajaba un hombre cada vez, que excavaba la tierra con cuidado, la metía luego en un saco y lo colgaba de un gancho. A medida que se fueron acercando a la alambrada, la atmósfera se fue haciendo más asfixiante y húmeda. Desde el comienzo se tomó la decisión de no hacer agujeros de ventilación hasta la superficie dentro del perímetro del recinto. El riesgo de provocar un derrumbamiento, tanto desde dentro como por un guardia que pasase por encima, era demasiado elevado. El túnel tenía que apuntalarse con tablas de madera hasta llegar al camino que bordeaba el recinto. Después, los hombres sólo lo apuntalaban donde la tierra presentaba peligro de desprenderse.

Era un trabajo largo y penoso. Había que rellenar 12 sacos al día, el túnel estaba

totalmente a oscuras y el aire se volvía cada vez más enrarecido a medida que los hombres avanzaban. Éstos trabajaban desnudos y tenían que hacer pasar los sacos de arena por la espalda, inclinándose de lado, para llevarlos a la entrada del túnel. Al terminar cada turno, colocaban una trampilla hecha con tres tablas, a unos 60 cm por debajo del suelo. Después, la tapaban con la misma tierra que la recubría al principio, y luego Williams y Codner daban unos golpecitos a la madera del plinto para indicar que daban por terminada la jornada. Los cuatro porteadores, haciendo un magnífico alarde de entusiasmo, levantaban aquel peso abrumador mientras los hombres de Stevens arrastraban los pies en la arena para disimular cualquier alteración del color de la tierra.

Pero no todos los hombres estaban contentos. Saltar al plinto todos los días era un ejercicio muy pesado, sobre todo teniendo en cuenta que se alimentaban a base de raciones que ni siquiera eran adecuadas para mantener en buena forma a un adulto inactivo. Algunos hombres se quejaron de estar haciendo ellos el trabajo duro, mientras que la actividad subterránea de Williams y Codner no era tan agotadora físicamente, por incómoda que fuera. Hubo una pequeña revuelta en su barracón a consecuencia de la cual se modificó ligeramente la distribución del rancho. Mientras tanto, los dos excavadores decidieron que el equipo de fuga necesitaría a un tercer miembro y reclutaron al teniente de aviación Oliver Philpot. En cualquier caso, al principio Philpot no participó en la excavación, sino que se hizo cargo de la organización de la dispersión de arena, de la que se desembarazaba sobre todo bajo la barbería y en el tejado de la cocina.

El verano de 1943, los trabajos de excavación proseguían a ritmo acelerado en el Recinto Norte, dando prioridad a Tom y Dick (que se dirigían hacia el oeste desde los barracones 123 y 122 respectivamente) sobre Harry porque ya se estaban acercando a la alambrada. También seguían desempeñándose las actividades de distracción, que se habían convertido en un elemento habitual de la vida en el campo. Los prisioneros cultivaban pequeños huertos frente a los barracones (actividad que también ayudaba a dispersar la tierra). Los grupos de teatro habían ampliado su repertorio con obras y musicales algo más sofisticados que *Atice and Her Candle*, que tanto había exasperado a Wings Day en Barth. Muchos de los hombres hacían ejercicio asiduamente y participaban en competiciones deportivas para mantener la moral alta. Otros se apuntaban a clases de idiomas, cultura general o dibujo.

Johnny Dodge había creado un grupo de debate internacional que se había convertido en una de las mayores atracciones del campo. Dodge se había visto seducido durante algún tiempo por el socialismo, pero evolucionó hasta adquirir la firme opinión de que el capitalismo, dentro de un marco democrático, era la única forma viable de sociedad. Otros adoptaban posturas más radicales. Los reclusos crearon un simulacro de parlamento que complementaba el grupo de debate de

Dodge. Cuando Roger Bushell, que se había asignado el papel de primer diputado del Partido Laborista, presentó la moción de que tras la guerra debería nacionalizarse toda la industria, Tom Kirby-Green arguyó que los británicos debían reconocer por fin la importancia de la mayoría negra predominante en la mayor parte de su Imperio. Al plantear estas cuestiones, los prisioneros estaban haciendo exactamente lo mismo que otros miles de hombres inteligentes y reflexivos en aquella fase de la guerra. Eran hombres jóvenes y cultos empujados a una lucha bárbara entre la odiosa ideología de los nazis y las sociedades aliadas, que distaban de ser perfectas. Al volver a Gran Bretaña después de la guerra, algunos de ellos formarían parte de uno de los mejores parlamentos de la historia. Resulta intrigante pensar cómo hubiera sido el Parlamento de 1945 si personas como Roger Bushell y Tom Kirby-Green hubieran conseguido salir elegidos y hubieran tenido la oportunidad de volver a formular los argumentos que expusieron por primera vez en las áridas tierras de Silesia.

Nada más llegar los prisioneros al Recinto Norte, empezó a correr el rumor de que los alemanes iban a añadir otro recinto en el Stalag Luft III, justo al sur del Recinto Norte. Cuando los hombres de Von Lindeiner empezaron a despejar el bosque hacia el sur, se hizo evidente que los rumores eran ciertos. Los prisioneros no tardaron en descubrir que el nuevo Recinto Sur se dedicaría exclusivamente a recluir a estadounidenses. Una oleada de inquietud invadió el recinto. Los estadounidenses habían dedicado tantos esfuerzos a la construcción de Tom, Dick y Harry como cualquiera, pero ahora parecía que se les iba a sacar del Recinto Norte antes de que quedara terminado ninguno de los túneles. Bushell convocó una reunión de emergencia del Comité de Fugas.

Dick tenía ya más de 20 metros, pero estaba claro que no habría forma de terminarlo antes de que se hubiera edificado el nuevo recinto. Harry estaba todavía a medias. Tom estaba más cerca de la alambrada, pero era preocupante que el Barracón 123, de donde partía este túnel y cuya trampilla era la más vulnerable, ya había atraído las sospechas de los «hurones». Bushell propuso que, para que los estadounidenses tuvieran alguna posibilidad de escapar, el Comité de Fugas debería concentrar todos sus esfuerzos en un solo túnel. Su opinión era que tendrían mayores posibilidades de éxito si se cerraba Dick definitivamente, los trabajos en Harry se postergaban de momento y se volcaban todos los esfuerzos en Tom. También sugirió que Dick podría servir, paradójicamente, para depositar la arena extraída de Tom. Los estadounidenses protestaron. Bub Clark, al ser uno de los miembros más importantes de la Organización X y uno de los excavadores habituales, tenía una plaza garantizada en uno de los túneles. Sin embargo, arguyó que acelerar la excavación pondría en peligro la seguridad de toda la operación. Clark señaló que la trampilla del Barracón 123 era la más expuesta de las tres y que concentrar todos los esfuerzos en este túnel podría atraer más la atención de los «hurones». En cualquier caso, los

estadounidenses ya tendrían oportunidades de sobra para escapar de su nuevo recinto. Los oficiales de la RAF, no obstante, habían terminado apreciando a sus nuevos amigos estadounidenses y querían que se fugaran con ellos. La opinión de Bushell se impuso y se acordó trabajar a toda máquina en Tom.

Era una carrera contra el tiempo. Glemnitz y sus cuerpos de seguridad habían llegado ya a la certeza de que se estaba construyendo un túnel en la zona occidental del recinto, aunque les faltaba por saber de qué barracón partía. Así, los «hurones» mantenían bajo atenta vigilancia todos los barracones cercanos a la alambrada, y sobre todo el 123, en torno al cual los sismógrafos detectaban un grado de actividad anormal. Y no era para menos, porque bajo el suelo los excavadores trabajaban a un ritmo frenético, esta vez formando relevos con tres equipos de excavadores. Algunos días, los excavadores llegaban a avanzar tres metros.

Sin embargo, el tiempo dio la razón a Bub Clark. Con las prisas por acabar Tom, los hombres se habían vuelto menos estrictos en lo concerniente a la seguridad. En más de una ocasión, los «hurones» sorprendieron a los «pingüinos» sacudiéndose arena amarilla de las perneras de los pantalones. Los alemanes cavaban trincheras y sondeaban el suelo con sus varas. Conscientes de que estaban cada vez más cerca de descubrir el túnel, registraban repetidamente los barracones distribuidos a lo largo del extremo occidental del recinto, llegando un día a efectuar una tremendamente angustiosa inspección de cinco horas en el 123. Glemnitz convenció a Von Lindeiner de que debían talarse los árboles del recinto para dar mayor visibilidad a los guardias, a lo que el *Kommandant* accedió de mala gana.

Fue entonces cuando los prisioneros recibieron otra mala noticia: se iba a construir un nuevo recinto al oeste, justo a mitad de camino de Tom. Eso significaba que el túnel tendría que alargarse 35 metros como mínimo, y de nuevo surgieron dudas acerca de que los estadounidenses seguirían todavía con los demás cuando se terminara la excavación. De todos modos, al llegar septiembre los excavadores ya habían llevado el túnel a más de 85 metros al otro lado de la alambrada, con lo que éste quedaba a tan sólo tres metros de distancia del abrigo del bosque, por lo que no era cuestión de desfallecer. No obstante, septiembre resultó ser el mes más cruel de todos. Empezó con una serie de redadas muy exhaustivas de los alemanes por todo el recinto. En una ocasión estuvieron a punto de dar con la trampilla de entrada de Harry, cuya excavación se había interrumpido por aquel entonces. Una vez más, los «hurones» dirigieron su atención al Barracón 123, que dejaron patas arriba tras registrarlo con especial celo.

Como de costumbre, fue por pura suerte que los «hurones» acabaron descubriendo la trampilla del pasadizo que había en la cocina. Un «hurón» estaba dando golpecitos en el cemento con una piqueta. No obtuvo el sonido hueco que estaba buscando, pero sí que llegó a romper una esquinita de la trampilla, de modo

que quedó al descubierto una finísima línea. Lo siguiente que presenciaron los prisioneros fue la salida del barracón del hombre con una entusiasmada sonrisa de oreja a oreja mientras iba en busca de Glemnitz, dando gritos de triunfo. Los reclusos contuvieron la respiración, esperando, en contra de lo que les dictaba la razón, que no hubiera sucedido lo inevitable. Poco después, Glemnitz llegó desde la *Kommandantur* y se abrió paso entre los prisioneros que se habían agolpado allí tratando de dar la impresión, no siempre con éxito, de que no había nada que les preocupara. Los hombres observaron en un silencio sepulcral a Glemnitz subiendo con ímpetu los escalones del barracón. Un espeso nubarrón pareció cernirse sobre la multitud de *Kriegies* que esperaban fuera sin pestañear. Glemnitz salió tras lo que pareció una eternidad, mostrando esta vez una amplia sonrisa. El andar resuelto y silencioso con el que se dirigió a la *Kommandantur* hablaba por sí solo. Tom había sido descubierto tras cuatro meses y medio de deslomarse en él. No es difícil hacerse una idea de la decepción que sentían los excavadores y todos los demás hombres que habían participado en los planes de fuga, pero el descubrimiento de Tom demostró al menos que Bushell tenía razón en una cosa: los alemanes se quedaron atónitos ante lo que habían encontrado.

Tan atónitos que altos dignatarios de Berlín visitaron el Stalag Luft III para ver el increíble alarde de ingeniería que era el túnel, y el coronel Von Lindeiner parecía incluso regodearse al mostrar la obra maestra que sus prisioneros habían construido con tanto esfuerzo. También llegaron fotógrafos para sacar fotos de aquella creación. De hecho, era una obra tan perfecta que los alemanes tuvieron problemas para encontrar el modo de destruirla. Finalmente se llamó a un zapador de una unidad del ejército cercana para que hiciera desaparecer a Tom con 45 kilos de explosivos. Buena parte del Barracón 123 quedó también destruida, ante los abucheos y silbidos de los prisioneros que observaban la operación. Por extraño que pueda parecer, Von Lindeiner creó un pequeño museo de la fuga en uno de los barracones de la *Kommandantur*. Por supuesto, su intención principal era hacer ver a sus hombres los extremos a los que podían llegar los prisioneros y el ingenio del que hacían gala, pero el caso era que parecía sentirse ciertamente orgulloso cuando acompañaba a los invitados a la pequeña habitación y les mostraba las fotos y los recortes de periódico de Tom.

Había varios factores que servían de consuelo a Bushell y al Comité de Fugas. Uno era que Tom había sido descubierto por pura casualidad. De no haber sido por aquel exasperante golpe de suerte, probablemente los alemanes habrían pasado por alto las señales claras que emitía el sistema de sismógrafos creyendo que se trataba de algún tipo de anomalía o irregularidad. Además, en cuatro meses y medio se habían dispersado más de 166 toneladas de arena por un recinto de menos de dos kilómetros de circunferencia. Sin embargo, y sin tener en cuenta las escasas ocasiones en las que



se descubrió a algún prisionero sacudiéndose arena amarilla en los huertos, los alemanes no habían descubierto los puntos clave de dispersión. Por último, a tenor de la reacción que mostraron ante Tom, estaba claro que los alemanes no creían posible que pudiera existir más de un túnel (y, efectivamente, un prisionero que hablaba alemán oyó a Glemnitz comentar precisamente eso a uno de los «hurones»).

Dos días después del descubrimiento de Tom se reanudaron los trabajos en Dick y Harry. Por desgracia, los alemanes reforzaron la seguridad hasta tal punto que se hizo prácticamente imposible llevar a cabo la dispersión de arena sin exponerse a un elevado riesgo de detección. Dado que el invierno se acercaba a marchas forzadas, se decidió postergar indefinidamente toda excavación en Dick y Harry. Fue un golpe psicológico tremendo para todos. No obstante, podían consolarse de alguna forma con la certeza de que Harry ya tenía unos 35 metros de largo y de que toda su estructura había sido diligentemente apuntalada.

Aquel otoño se sacó a los estadounidenses del Recinto Norte para hacerles desfilar hacia su nuevo Recinto Sur. Por el hecho de haber servido en la Real Fuerza Aérea Canadiense, George Harsh fue uno de los pocos estadounidenses que permanecieron en el Recinto Norte, además de otros hombres que habían prestado servicio en el ejército con uniformes de la Commonwealth británica. Harsh asumió el cargo de Gran S que había dejado vacante Bub Clark. El traslado supuso una gran decepción tanto para los oficiales de la RAF como para los estadounidenses, no sólo porque se privaba a algunos de los más esforzados excavadores de la posibilidad de fugarse, sino también porque unos y otros se habían acostumbrado a su mutua compañía y habían surgido grandes amistades. Ambos grupos se trataban con un gran respeto mutuo. Los estadounidenses ya no participarían en la Gran Evasión pero se mantuvieron en contacto diario con los hombres de la RAF mediante un sistema habitual de comunicación que habían establecido. En su forma más básica se reducía a poco más que a introducir mensajes en una lata o en una pelota lanzada por encima de la alambrada. Un método más sofisticado consistía en una especie de alfabeto de señales visuales por medio de las cuales los prisioneros se comunicaban.

Roger Bushell, sin embargo, supo aprovechar ágilmente la oportunidad que presentaba la retirada de los estadounidenses. Hizo correr la voz de que eran los oficiales estadounidenses, y no los de la RAF, los que habían estado detrás de gran parte de los preparativos de fuga. Bushell incluso dio a entender que Bub Clark en concreto era uno de los mayores agitadores. Posteriormente se supo que Von Lindeiner había preguntado a Glemnitz quién era el prisionero más peligroso del campo. «Sin lugar a dudas, *Kommandant*, el coronel Clark», respondió el *Feldwebel* sin titubear.

Desconcertado, Von Lindeiner preguntó: «¿No es el jefe de escuadrón Bushell?». A lo que Glemnitz contestó: «Antes pensaba que era el jefe de escuadrón Bushell,

pero ahora está más tranquilo, *Kommandant*. Últimamente se interesa más por el teatro».

Después del traslado, los americanos se pasaron muchos meses preguntándose por qué los hombres de Von Lindeiner sometían el Recinto Sur a un escrutinio tan exhaustivo. «Los tuvimos encima las 24 horas del día durante semanas y semanas», recuerda Clark con una sonrisa.

Un aspecto negativo de la nueva situación era que Glemnitz fue enviado a trabajar al Campamento Sur, lo que dejó a los hombres de la RAF a merced de *Rubberneck Griese* («Cuello de goma»), que se adaptó a su nuevo puesto con mal disimulado entusiasmo. Su primera medida fue aplastar toda muestra de confraternización entre «hurones» y prisioneros, arrojando al calabozo a cualquier guardia alemán en cuanto hubiera la más mínima sospecha de colaboración y llegando incluso a enviar a un reprobó al Frente Oriental a expiar sus faltas. Su nuevo régimen no amedrentó a todos los alemanes. Pieber siguió revelando las fotografías de pasaporte, tomadas por Valenta con la cámara Leica que le había suministrado el propio capitán de la Luftwaffe. Y el entrañable *Hundführer* no dejó de ofrecer pequeños regalos a los oficiales aliados.

Mientras en el Recinto Norte reinaba el pesimismo, en el Recinto Este se empezaba a respirar cierto aire de prudente esperanza a medida que el plan de fuga del «caballo de madera» empezaba a cristalizar. Codner y Williams también se llevaron algún que otro susto. Una vez, el túnel se vino abajo, dejó una hendidura pequeña pero claramente visible en la superficie y Codner se quedó atrapado debajo. Simulando sufrir una lesión, uno de los gimnastas se dejó caer sobre el hueco en un intento improvisado de impedir que se viera desde las garitas de los «animales». El instructor se agachó a su lado mientras se pidió una camilla, todo bajo la mirada atenta de los guardias que había en las torres. Bajo tierra, Codner se esforzaba desesperadamente por apuntalar el túnel mientras los demás gimnastas se arremolinaban en torno al hombre «lesionado», aparentando estar preocupados por él mientras rellenaban disimuladamente con los pies el agujero con arena. Para cuando se llevaron al paciente en camilla, los desperfectos se habían subsanado milagrosamente.

No obstante, se hizo muy difícil seguir adelante. Cuando Codner y Williams llegaron a unos doce metros de la alambrada, tanto ellos como los gimnastas estaban agotados. El Comité de Fugas había asignado raciones extra a los excavadores pero, por alguna extraña razón, no hizo lo mismo con los que tenían que saltar al potro. Uno de los gimnastas había sufrido una lesión en la pierna pero, aun así, decidió con gran heroicidad no abandonar sus ejercicios. Empezaron a surgir algunas rencillas cuando algunos de los gimnastas se preguntaron por qué debían trabajar tan duro cuando ni siquiera iban a tener ocasión de escapar. Por su parte, Codner y Williams

resolvieron que, para que el proyecto no se quedara a medias, debían acelerar los trabajos.

Llegaron a la conclusión de que la única forma de poder terminar el túnel sería trabajar al unísono. A partir de entonces, bajarían dos hombres al túnel. Uno de ellos cavaría y el otro se quedaría en la entrada del pozo para subir la tierra excavada en una palangana metálica de 45 cm de hondo y 45 cm de diámetro. La palangana estaba atada a una cuerda hecha con cordel trenzado de los paquetes de la Cruz Roja. Con este nuevo sistema sacaban cada vez 36 sacos, que almacenaban cerca de la entrada del túnel y que luego se llevaban en los tres turnos siguientes.

El túnel avanzaba al penoso ritmo de 15 cm al día. Era un trabajo tan arduo que Williams enfermó por el esfuerzo, y durante algunas semanas tuvo que guardar cama en la enfermería para que le atendieran debidamente. El médico de la Luftwaffe se hubiese enfurecido, o tal vez se hubiera reído por lo bajo, si hubiera sabido la causa del mal que aquejaba a su paciente. Por lo menos, su estancia en la enfermería permitió a Williams plantearse qué harían exactamente los hombres cuando hubieran dejado atrás la alambrada, una cuestión que pronto deberían resolver. Otro de los pacientes iba a darle algunas ideas valiosas. Se trataba de un australiano a quien habían herido de bala en el hombro mientras trataba de huir y que tenía el sentido del humor sardónico típico de sus compatriotas. La enfermería tenía un gramófono, cedido generosamente por el capellán del campamento. Un día, mientras sonaba la *Segunda Sinfonía* de Beethoven, de pronto se interrumpió para un *Blitz Appell* (un tipo de llamada de emergencia para pasar lista, promovido por Glemnitz pensando que así podría pillar desprevenidos a los prisioneros si tramaban algo) y los «hurones» entraron en la enfermería. «*Ach, Beethoven*» dijo uno de los «hurones» al oír la melodía del gran compositor alemán flotando por la sala. «¡Un buen alemán!»

«Sí —asintió el australiano—. Está muerto.»

Aquel oficial australiano había llegado hasta Danzig en un incómodo tren de ganado. Williams supo por él que en los trenes rápidos los controles de identidad eran habituales, por lo que era mejor optar por trenes lentos que sólo tuvieran pequeños compartimientos, sin pasillos, y que por lo tanto propiciaran menos controles de identidad. El australiano tenía dominado a un «animal» al que llamaba *Dopey* («Bobo»). Todos los días, *Dopey* llegaba a la enfermería con noticias sobre la última catástrofe que había sufrido el otrora todopoderoso Tercer Reich. «Frankfurt: *Kaputt!* —se lamentaba—. Duisburg: *Kaputt!*», y así sucesivamente. Williams cultivaba la amistad de *Dopey* y siempre dirigía la conversación hacia los trenes. «Hamburg, Bahnhof: *Kaputt?*», preguntaba. «Hamburg: *Kaputt*», era la respuesta.

Williams se enteró de que los trenes iban casi siempre más llenos de la cuenta y de que siempre llegaban con retraso. Los trabajadores extranjeros podían viajar en ellos pero necesitaban permisos especiales de la policía de la ciudad de la que

procedían. Williams chantajeó a Dopey para obtener dos copias de esos pases.

El médico alemán consideraba que Williams estaba tan mal que había que operarle, pero el oficial de la RAF se negó a aceptar la idea. En efecto, le habría supuesto una vida más cómoda, pero por otro lado le habría impedido seguir trabajando en el túnel. Él mismo firmó su propia alta de la enfermería y los gimnastas no tardaron en reanudar sus ejercicios, algunos con algo menos de entusiasmo que otros. El descubrimiento de Tom en el Recinto Norte sumió en un estado de depresión a muchos prisioneros, pero a Codner y a Williams les dio nuevos bríos para redoblar sus esfuerzos. Para la segunda semana de octubre, el túnel tenía 30 metros de largo y llegaba de sobra al otro lado de la alambrada. El verano llegaba a su fin. El largo invierno silesiano se acercaba, y con él llegarían las lluvias y los problemas que comportan para la excavación de un estrecho túnel en terreno arenoso. Los hombres se dieron cuenta que tenían que huir de inmediato o afrontar la posibilidad de pasar la Navidad recluidos, y tal vez descubrir en Año Nuevo que su túnel había sido destruido por la acción de la naturaleza.

Codner y Williams habían superado grandes obstáculos en la parte interior de la alambrada, y en adelante tendrían que sortear otros tantos en la parte exterior. El túnel sobrepasaba en pocos metros el camino por el que patrullaban los guardias del exterior y se encontraba peligrosamente cerca de ellos, así como de las luces de las lámparas de arco situadas a una distancia de hasta nueve metros de la alambrada, tanto por fuera como por dentro. Para no ser detectados, los hombres tendrían que excavar el pozo vertical de salida con el mayor sigilo posible. Cuando salieran, tendrían que atravesar a todo correr la carretera y el campo abierto, dentro del ámbito de visión de las torres de vigilancia, hasta llegar al bosque. La evasión sólo podría intentarse en una noche sin luna, que era precisamente cuando los alemanes vigilaban con especial recelo.

Al fin, se eligió la noche del viernes 29 de octubre. Según el plan, Codner quedaría encerrado en el túnel durante el día para terminar los últimos palmos que quedaban por excavar. Serían unas horas solitarias, peligrosas y agotadoras para el oficial de la Real Artillería. Williams se reuniría con él después de que se hubiera pasado lista, junto con Oliver Philpot, el tercer integrante del equipo. Los tres hombres llevarían sus ropas de fuga, consistentes en monos y capuchas, teñidos de negro con té y granos de café, para poder pasar más desapercibidos al surgir en la oscuridad de la noche, al otro lado de la alambrada. Al bajar al túnel, llevarían estos disfraces en macutos para que no se mancharan.

Williams y Codner se harían pasar al principio por delineantes franceses. Tenían documentación que indicaba que viajaban de Breslau a la fábrica de aviones de Anklam, al norte de Stettin. Para cuando llegaran allí, llevaban disfraces de marineros suecos con los que esperaban poder zarpar en un barco que se dirigiera a la neutral

Suecia. El disfraz de Williams era un uniforme alterado de infante de marina y una gabardina militar, cortesía de Tommy Guest y los esforzados sastres de Ivo Tonder. Tenía una boina hecha con una manta vieja, un suéter negro de cuello vuelto y un maletín de piel que contendría ropa limpia, raciones de supervivencia y papeles falsos. El departamento de falsificación de Tim Wallenn le había proporcionado una nueva identidad y la documentación de viaje apropiada, así como un par de cartas falsas dirigidas a su nombre ficticio y procedentes de una supuesta novia francesa. Era un trabajo impresionante. Como toque final, Williams se había afeitado su característico bigote de la RAF. Codner le acompañaría con un traje similar que le habían proporcionado, confeccionado a partir de unos pantalones viejos de la Marina australiana, y un impermeable de plástico de la RAF. Además, llevaría una bolsa de viaje de lona con los papeles falsos y los víveres.

Philpot viajaría por separado, haciéndose pasar por un trabajador noruego de la Confederación del Comercio de Margarina de Berlín. Su traje era el de un hombre de negocios burgués, con sombrero tipo Homburg incluido. El departamento de sastres lo había confeccionado a partir de una mezcla similar de viejos uniformes de la RAF y de la Marina y otros materiales adquiridos. El también llevaba un maletín, no demasiado grande para que cupiera por el estrecho túnel, que contenía raciones energéticas disimuladas ingeniosamente para que pasaran por el tipo de derivados de la margarina con los que viajaría un hombre de negocios de la Confederación del Comercio de Margarina. Philpot hablaba un alemán aceptable pero no sabía ni una palabra de noruego, por lo que iba equipado con una pipa para disimular las dificultades idiomáticas con las que se podría encontrar. Además, se había esculpido un bigotillo tipo Adolf Hitler, con el que tal vez esperaba ganarse las simpatías de los compañeros de viaje alemanes que encontraría por el camino.

Para la fuga, Philpot recibió consejos del aviador noruego Halldor Espelid, que dirigía la sección escandinava de la red de información de la Organización X junto con Arnold Christensen. Espelid era uno de los muchos noruegos que escaparon a Gran Bretaña en barco tras la invasión nazi de abril de 1940. Volaba en un Spitfire con el Escuadrón 331 cuando su avión fue abatido en agosto de 1942, al sobrevolar el paso de Calais. Estuvo retenido brevemente en Szubin antes de ser enviado al Stalag Luft III, donde se ganó la reputación de ser uno de los mejores oficiales de la sección de inteligencia.

Williams y Codner esperaban llegar a Suecia por Frankfurt del Oder y el puerto báltico de Stettin. Philpot proyectaba llegar al territorio neutral escandinavo por un camino más largo, por Frankfurt y Danzig. Los tres viajarían en el mismo tren rápido a Frankfurt, que salía de la estación de Sagan aquel día a las 19.00 horas. Según el plan, debían evitar los trenes rápidos siempre que pudieran viajar en trenes lentos, que transportaban a los trabajadores locales. Williams se había enterado de que los

alemanes estaban acostumbrados a los trabajadores extranjeros poco cualificados (en aquel momento había seis millones en Alemania) y no resultaba extraño que algunos no hablaran alemán. Todo lo que tenían que decir los fugitivos en una situación delicada era mostrarse desvalidos y afirmar: «*Ich bin Ausländer*».

Poco después del mediodía del 29 de octubre, Codner tomó un almuerzo sustancioso consistente en carne de vaca en lata, patatas, galletas canadienses y queso. A las 13.00 horas se sacó el «caballo de madera» como de costumbre, con Williams y Codner dentro. Pero esta vez Codner llevaba consigo todo su equipaje y descendió con él al túnel. Williams se quedó en el interior del plinto y, hacia las 14.00 horas, había vuelto a colocar la trampilla y la capa de tierra. Mientras, bajo tierra, Codner abrió dos agujeros de ventilación hacia arriba para poder respirar. Mientras, el plinto fue llevado de vuelta a la cocina. La ausencia de Codner cuando se pasó lista a las 15.45 horas fue convenientemente disimulada.

Entonces les llegó el turno a Williams y Philpot de despedirse de sus camaradas, y también ellos fueron obsequiados con un copioso almuerzo. Para entonces ya había desaparecido toda fricción entre los gimnastas y los evasores y todos desearon buena suerte a los dos hombres. A las 16.15 horas se volvió a sacar el plinto, esta vez con los dos hombres y otro oficial en el interior. Williams bajó primero al túnel y, al adentrarse en él, se sintió aliviado al oír la conocida voz de Codner saludándole a lo lejos en la oscuridad. En el túnel hacía mucho calor, el aire estaba viciado y olía a sudor. Codner estaba muy sucio pero sorprendentemente animado, teniendo en cuenta que llevaba más de media tarde encerrado bajo tierra. Detrás de Williams, Philpot llevaba los últimos sacos de arena al «caballo de madera». Cuando hubo terminado, se despidió del oficial, que se quedó en el plinto para cerrar la trampilla.

El oficial dejó la trampilla perfectamente cerrada a las 16.50 horas y el plinto fue devuelto a la cocina con la noticia de que todo iba bien y de que los tres hombres estaban en el túnel según lo previsto. Los cuatro porteadores debieron sentirse tremendamente aliviados cuando dejaron el plinto en el suelo por última vez. Esta vez puede que sonrieran sin tener que fingir. Es fácil quedarse corto al tratar de imaginar el entusiasmo de los tres hombres que estaban en el túnel. Iban a salir a la superficie al cabo de sólo media hora, a las 18.00 horas, cuando ya habría oscurecido. Todavía no sería noche cerrada, pero era esencial que salieran entonces para contar con tiempo suficiente para llegar a la estación de ferrocarriles y coger el tren de las 19.00 horas.

A las 18.05 horas, Codner cavó los últimos centímetros del túnel para descubrir que éste terminaba a unos cinco metros del otro lado de la alambrada. Lo alarmante era que la salida del túnel no quedaba protegida por la oscuridad, según lo planeado, sino que se encontraba unos 30 cm más cerca, en el camino por donde patrullaban los guardias alemanes en el exterior de la alambrada. Por suerte, este error

potencialmente grave quedó paliado por el hecho de que la patrulla exterior no había aparecido, por descuido o tal vez por simple holgazanería de los «animales». Codner salió rápidamente del túnel, seguido de Williams, y los dos atravesaron corriendo la carretera para refugiarse en la densa arboleda que se erguía frente a ellos en la oscuridad. Ambos experimentaron una curiosa mezcla de júbilo y miedo mientras atravesaban el extenso terreno a toda prisa. Con el corazón latiéndoles con fuerza, casi esperaban oír un grito de alarma de la garita de los «animales» seguido por el estallido de un fusil. Para su alivio, no hubo ningún disparo. Se adentraron en la envolvente espesura del bosque negro, sin contener apenas la euforia mientras se quitaban las capuchas y los monos oscurecidos que llevaban puestos, se ponían los disfraces de paisano y se limpiaban la mugre de la cara el uno al otro. Todavía no había llegado ni el más mínimo sonido del campo que indicara que hubieran surgido complicaciones. Pocos minutos después, Philpot cruzó la carretera como una exhalación para reunirse con ellos en el bosque, no sin antes preguntarse cuánto tardarían los alemanes en descubrir el túnel. Codner y Williams ayudaron a Philpot a limpiarse y los tres se fueron del bosque lo más rápido que pudieron. Philpot dejó a los otros dos unos minutos de ventaja.

Williams y Codner llegaron a la estación de Sagan al cabo de 20 minutos y se dirigieron a la taquilla. Williams se llevó el susto de su vida cuando se encontró nada menos que con el médico alemán que le había estado atendiendo sólo dos días antes. La alarma dio paso al alivio cuando constató que el médico no mostró señal alguna de haber reconocido a su paciente británico, desprovisto de su bigote y disfrazado de trabajador francés. Los oficiales ingleses se pusieron a la cola para coger el tren de Frankfurt del Oder. Philpot llegó unos minutos más tarde y vio a los otros dos, que iban por delante de él. Ambas partes mostraron una estudiada indiferencia mutua.

Afortunadamente, el tren de Frankfurt del Oder llegó poco después y el viaje no les deparó más sorpresas desagradables. El compartimento estaba lleno y mal iluminado, tal como esperaban. En la penumbra, la mayoría de los pasajeros procuraba evitar las miradas de los demás hasta que terminara de una vez aquel incómodo viaje. Una vez hubo arrancado el tren, el camino de Philpot ya no volvió a cruzarse con el de Williams y Codner durante el resto de su huida de Alemania. El tren llegó humeando a Frankfurt poco antes de las 21.00 horas. Los tres hombres se apearon, concentrados en sus respectivas rutas y sin saber aún si en Sagan habrían descubierto su ausencia. Aquella noche ya no habría más enlaces, por lo que los tres hombres tendrían que encontrar un lugar en la ciudad donde pasar la noche sin despertar sospechas ni ser descubiertos. Philpot caminó con la mayor naturalidad posible por las oscuras calles hasta encontrar un rincón tranquilo en el que acomodarse, a orillas del Oder. Sin duda le esperaba una noche tremendamente incómoda y fría, pero no la cambiaría por nada del mundo por la que podría pasar en

la relativa calidez de su cama de prisionero. Volvía a ser un hombre libre, y estaba decidido a seguir siéndolo.

Williams y Codner pasaron una noche igual de tétrica. Intentaron encontrar habitación en varios hoteles, pero resultó que todos ellos estaban completos por algún motivo inexplicable. Desanimados, fueron alejándose hacia las afueras de la ciudad y finalmente hallaron un lugar tranquilo en una acequia seca donde poder pasar la noche sin ser molestados. Los dos llevaban ropa interior de lana para abrigarse, pero que desde luego no les bastaría para protegerse del frío. Iba a ser una noche muy larga.

Antes de romper el alba, Philpot ya volvía a estar en la estación de ferrocarril de Frankfurt. Eran alrededor de las 06.00 horas, y aún tenía tiempo de lavarse y afeitarse en los servicios de la estación antes de coger el tren lento de las 06.56 horas con destino a Kustrin (actualmente, la ciudad polaca de Kostrzyn), a 30 km de Frankfurt del Oder y a 80 km al nordeste de Berlín. Philpot había elegido deliberadamente esta ruta de salida de Alemania tan extraña porque era la menos previsible y así esperaba no encontrarse con ningún agente de policía que buscara específicamente a un oficial de la RAF fugado (si bien en aquel momento no tenía forma de averiguar si se había descubierto el túnel y la ausencia de los tres hombres). En el tren, Philpot entabló una amistosa charla con un anciano. Se sintió muy reconfortado al ver que su disfraz no parecía despertar sospechas (aunque le pareció que su compañero de viaje alemán era prácticamente senil). El tren había salido con retraso de Frankfurt y también llegó tarde a Kustrin. Philpot se despidió amistosamente del alemán y se subió al tren expreso con destino a Kónigsberg (actualmente Kaliningrado). En él había tanta gente que el fugitivo tuvo que realizar el primer tramo del viaje a Dirschau (actualmente Tczew, en Polonia) en el pasillo del vagón de tercera clase, en compañía de muchos más pasajeros, entre ellos soldados. El agotamiento pudo con él y finalmente se durmió apoyado en su maletín. De pronto, perdió apoyo y se despertó con un sobresalto, espetando «¡maldición!» en inglés. Dándose cuenta de su desliz, se alarmó por un momento, pero entonces vio que sus compañeros de viaje le sonreían con benevolencia, incluidos los soldados. No hay que culpar a Philpot por pensar que todo aquello de la fuga no iba a ser tan difícil después de todo.

No obstante, si eso es lo que pensó, cantó victoria demasiado rápido. Poco después, un miembro de la policía criminal empezó a abrirse paso por el pasillo pidiendo la documentación a los pasajeros. Cuando le llegó el turno a Philpot, trató de aparentar calma mientras mostraba su carné de identidad, esperando que el policía no se diera cuenta de que la fotografía pertenecía a otra persona. Los del departamento de falsificación no tenían ninguna foto de Philpot, por lo que echaron mano de la de otro que se le parecía. El fugitivo pasó por un momento de temor cuando el policía alemán le exigió un pasaporte noruego. Philpot le explicó que la



policía de Dresde se lo había confiscado y le había dicho que le bastaría con llevar el carné de identidad. El policía le contestó que bastaría siempre y cuando le hubieran sellado la fotografía, pero no era así. Philpot empezó a pensar que se le había acabado la suerte. El corazón empezó a latirle aceleradamente mientras el policía examinaba la fotografía. El oficial inglés contuvo el aliento durante lo que le pareció una eternidad hasta que el policía le devolvió el documento defectuoso sin más aspavientos. Los papeles estaban más o menos en orden, resolvió bruscamente antes de seguir su camino. Philpot suspiró aliviado para sí.

Williams y Codner dejaron igualmente sus escondites tan pronto como pudieron, antes del amanecer. Entonces constataron que los alemanes eran muy madrugadores y que Frankfurt estaba llena de gente que se dirigía a las oficinas, fábricas y comercios. Los dos hombres se tomaron un café en la estación, mirando a su alrededor discretamente por si veían a Philpot, pero éste ya se había marchado. Williams y Codner cogieron un tren lento (o *Personenzug*) con destino a Kustrin, y sintieron alivio al ver que al parecer no había controles de identidad en él y que nada hacía sospechar que alguien anduviera en su busca. El primer vagón estaba lleno de prisioneros de guerra rusos y, cuando los fugitivos iban a entrar en él, un guardia alemán les ordenó enfadado que se fueran. Williams y Codner llegaron a su destino justo antes de las 10.00 horas y pasaron el día en Kustrin.

Primero hicieron tiempo en un parque, donde se lavaron y comieron parte de sus raciones. Después se aventuraron en una cafetería y seguidamente se les ocurrió dejar pasar el resto del día en el anonimato de una oscura sala de cine. Los dos hombres se veían cerca de la libertad mientras se entretenían allí. Si se había dado la alerta en Sagan, quien fuera tras ellos habría buscado seguramente en los trenes rápidos. Entrada la tarde, cogieron un tren lento hacia Settin, adonde llegaron a las 20.00 horas. De nuevo se encontraron con que los hoteles estaban llenos, pero esta vez no iban a pasar una noche en tan malas condiciones como la anterior. Explorando las afueras descubrieron una hilera de casas, todas ellas con un refugio contra ataques aéreos. Los inspeccionaron uno por uno hasta elegir el que parecía más cómodo. Mientras se acomodaban para pasar la noche, rezaron para que la RAF no visitara Settin, aunque sólo fuera por aquella noche.

Aquella tarde, Philpot llegó a Dirschau y cogió el expreso a Danzig, adonde llegó a las 17.00 horas, casi 24 horas después de haber salido del túnel en Sagan. Tras su perturbador encuentro con el policía alemán, no es de extrañar que quisiera relajarse tomándose una cerveza en la cafetería de la estación antes de dirigirse en tranvía al puerto. Tenía la intención de echar un vistazo por los alrededores, pero ya se había hecho de noche cuando llegó y no pudo explorar el terreno. Philpot regresó a la estación y buscó alojamiento en un hotel cercano. El recepcionista puso algunos peros a su carné de identidad pero al final le ofreció una cama libre en una habitación

que compartiría con otro hombre. Plenamente consciente de que si no dormía bien de noche podría repetir el peligroso desliz que había cometido en el tren, Philpot corrió a bañarse y acostarse antes de que llegara su compañero de habitación. Cuando éste llegó más tarde aquella noche, Philpot fingió estar profundamente dormido. Por la mañana hizo lo mismo, confiando en que el hombre no encontrara extraño que alguien permaneciera tanto tiempo dormido. Tuvo que sufrir una angustiosa espera mientras su compañero se afeitaba y lavaba, pero cuando éste se hubo ido, Philpot pagó la cuenta y se dirigió de nuevo a los muelles. Allí tomó un trasbordador que daba la vuelta al puerto y se alegró al ver que estaban embarcando carbón en un barco sueco. Entonces resolvió que aquél sería el barco en el que realizaría la última etapa de su viaje hacia la libertad.

Sus compañeros de fuga pasaron la noche del domingo en el hotel Schobel, disfrutando al fin de verdaderas comodidades por primera vez desde que salieron de Sagan. Habían dejado el refugio antiaéreo antes del alba y se registraron en el hotel a las 09.30 horas de la mañana. Ellos también tuvieron que pasar por el mal trago de tener que dar explicaciones sobre su defectuosa documentación al recepcionista del hotel. No obstante, descubrieron, al igual que Philpot, que no era para tanto. Los alemanes no eran tan escrupulosos con la documentación como se pensaba. Williams y Codner mostraron su *Ausweise* y cumplieron un cuestionario declarando que eran delineantes franceses que viajaban a Anklam para trabajar en la fábrica de aviones Arado Flugzeugwerke. El recepcionista dio crédito a su historia y les admitió. Los dos hombres pasarían los días siguientes de su fuga registrándose en distintos hoteles porque sospechaban que las estancias de más de dos días se tenían que denunciar a la policía. En el hotel Gust se encontraron compartiendo la mesa del desayuno con tres oficiales de alta graduación del ejército alemán. A la hora del café, los oficiales británicos se sintieron con valor suficiente como para sacarse del bolsillo las raciones de galletas del Ejército del Aire estadounidense, que mordisquearon descaradamente ante las narices de los alemanes. Sin embargo, sus compañeros de mesa no parecieron darse cuenta.

Los dos hombres pasaron las mañanas explorando el puerto de Freihaven. También echaron un vistazo a la estación de carbón de Reiherwerder, unos cinco km más allá. Sin embargo, la búsqueda de un barco sueco que les conviniera resultó infructuosa y el desánimo empezó a apoderarse de ellos. Pasaban las tardes en el cine y llegaron a ver hasta cuatro veces la misma película, sin entender ni una palabra. Por la noche recorrían las cafeterías con la esperanza de encontrar a alguien que estuviera dispuesto a ayudarles a escapar y terminaron consumiendo grandes cantidades de cerveza alemana que no contenía ni una gota de alcohol, o eso les pareció. No podían dirigirse a ningún marinero sueco porque ninguno de los dos sabía ni una palabra del idioma; en su lugar, buscaron la compañía de trabajadores itinerantes franceses con la

esperanza de encontrar alguno que se mostrara comprensivo con un par de prisioneros de guerra fugados.

Mientras, Philpot estaba consiguiendo fugarse con asombrosa facilidad. Las autoridades sólo le habían abordado un par de veces a lo largo de su periplo a través de Alemania, y en ambas ocasiones las irregularidades de su documentación falsa fueron pasadas por alto sin demasiados aspavientos. No obstante, mientras volvía aquella noche al lugar donde estaba atracado el barco sueco en el puerto de Danzig, Philpot era consciente de que la siguiente etapa de su viaje no iba a estar exenta de peligro. Cuando llegó, todo el muelle estaba inundado de luz. Había luces por todas partes y un enorme reflector seguía los movimientos de la grúa que cargaba carbón en el barco. Todas las entradas estaban vigiladas por centinelas. Philpot empezó a pensar que su huida iba a ser imposible.

Sin embargo, cuando descendió al nivel del agua, descubrió lo sorprendentemente fácil que resultaba sortear los alambres de púas que protegían ambos lados del muelle. Tras hacerlo, recorrió el muelle hasta encontrar una escalera vertical que daba a un muelle más elevado. Philpot vio por encima de él la pasarela que conducía al barco y que estaba vigilada por un solo centinela ante quien no podría pasar desapercibida la aparición de un intruso.

No obstante, el fugitivo no tenía la mirada puesta en la pasarela. Lo que atrajo su atención fueron las amarras que aseguraban el barco al muelle. Había varias de ellas y todas iban a dar a la cubierta a través de ojos de buey. Philpot se preguntó si sería capaz de trepar por las amarras sin ser visto desde tierra. Entonces se dirigió a la escalerilla vertical de acero que conducía al muelle superior. En cuanto empezó a trepar por ella, oyó un barco acercarse. Se encaramó a toda prisa, y el movimiento llamó la atención de un centinela, que se acercó escudriñando con su linterna. Alarmado, Philpot corrió a esconderse detrás de un voluminoso parapeto. Afortunadamente, el centinela se fue hacia el otro lado. El fugitivo le oyó intercambiar unas palabras con los del barco, probablemente guardias portuarios o policías. Poco después, volvió la calma. Ni el barco ni el centinela dieron más señales de vida y el susto sirvió de lección a Philpot.

El prisionero de guerra fugado esperó tumbado en el suelo. Pasado un rato, empezó a encaramarse por una de las amarras. Fue un error. La amarra estaba fuertemente anudada a la popa del barco y no había donde agarrarse. Curiosamente, nadie llegó a verle. Volvió al muelle y escogió otro cabo que atravesaba una amplia abertura en el casco y llegaba hasta la cubierta del barco. Al ascender, casi se iba preparando para oír gritos procedentes de la cubierta, pero no apareció nadie y Philpot no tardó en encontrarse sin más contratiempos a bordo del barco sueco. Echó un vistazo a su alrededor y comprobó que la cubierta estaba desierta. Al ver que ésta no ofrecía ningún lugar donde esconderse, siguió explorando hasta dar con unas

escaleras muy empinadas que descendían a una cocina, que estaba igualmente desierta. En el hornillo descubrió para su sorpresa un chocolate caliente que, como es lógico, se bebió sin dudarlo ni un momento.

Philpot fue a parar a un pañol donde se almacenaba carbón, y desde allí llegó a la sala de máquinas y a un rincón donde esconderse. Se acomodó y se sumió en un profundo sueño. Unas horas más tarde, se despertó reconfortado por el ruido de los motores y el suave cabeceo del barco surcando el mar. Sonriendo para sí, se quedó en su escondite hasta estar seguro de que el buque se había alejado de las aguas territoriales alemanas. Cuando llegó el momento, se incorporó, se alisó el arrugado traje y se presentó a sí mismo ante un asombrado marinero sueco que estaba en la sala de máquinas. Era el 2 de noviembre. El marinero lo condujo al camarote del capitán, donde se le trató a cuerpo de rey hasta que el barco atracó en Södertälje la medianoche del 3 de noviembre. Philpot pasó la noche en un calabozo policial, pero ya era un hombre libre. Al día siguiente, Philpot fue conducido a la Legación Británica de Estocolmo y, al cabo de poco tiempo, fue repatriado a Gran Bretaña.

Aunque Williams y Codner habían partido antes y se habían marcado un trayecto más corto, pasarían mucho más tiempo en territorio ocupado. Sus encuentros nocturnos en los cafés de Stettin con la comunidad itinerante francesa les reportarían resultados desiguales. En una ocasión creyeron encontrar a alguien que les podía ayudar, pero el hombre se encontraba tan a gusto en su papel de conspirador y sus esfuerzos por ayudarles resultaban tan exagerados e histriónicos que acabó por suponer más un riesgo que una ayuda, de modo que los dos fugitivos no tardaron en deshacerse de él. Inmersos en el inestable y potencialmente delictivo mundo del movimiento clandestino, conocieron a dos franceses que también intentaban huir, pero éstos, convencidos de que los dos ingleses eran agentes de la Gestapo, prefirieron mantener las distancias. Al menos, gracias a ellos, Codner y Williams conocieron a otro francés a la fuga llamado André Daix, que tenía un plan para llegar a Dinamarca en barco pero no parecía dispuesto a dejarse acompañar por los dos ingleses. Esta situación resultaba muy crispante para Codner y Williams, quienes, a pesar de la experiencia vivida como reclusos en el Stalag Luft III, no estaban acostumbrados a aquel ambiente de secretismo e intrigas en el que no podía contarse con la palabra de nadie. No obstante, por mediación de Daix, Williams y Codner fueron presentados a dos marineros daneses, el capitán E. Ostrup Olsen y su contra maestre Pedersen, quienes parecían dispuestos a ayudarles.

Los fugitivos ingleses no lo sabían entonces, pero los dos daneses trabajaban para los servicios de inteligencia británico y estadounidense respectivamente. Estaban provistos de una cámara de alta calidad que empleaban para documentar las llegadas y salidas de buques alemanes en las aguas costeras que se extendían entre Escandinavia y Francia. En su pequeña embarcación, la SS J.C. *Jacobsen*, guardaban

muchas fotografías comprometedoras que se disponían a enviar a Londres. Ninguno de los dos hombres reveló su trabajo secreto a los evadidos británicos, que no llegaron a enterarse hasta mucho después de la guerra.

Pedersen terminó dando crédito a las explicaciones que le proporcionaron y accedió a llevar a Suecia tanto a los británicos como al francés. Se trataba de una operación muy arriesgada. La *Jacobsen* era una embarcación muy pequeña, y los fugitivos tendrían que compartirla con un nutrido grupo de pasajeros alemanes. Los hombres tendrían que burlar una inspección exhaustiva de la embarcación antes de soltar amarras y, cuando ésta entrara en aguas suecas, tendrían que escapar en la lancha del práctico de puerto sin que los alemanes que fueran a bordo descubrieran la jugada, ya que, de lo contrario, la tripulación se vería perjudicada. Los tres hombres accedieron a hacer exactamente lo que los daneses les indicaran.

Así pues, subieron a bordo de la *Jacobsen* y se escondieron en un minúsculo compartimiento situado debajo del castillo de proa. Mientras se llevaba a término la inspección del barco antes de zarpar, Williams se encontraba agazapado en un estrecho rincón, con los ojos a pocos centímetros de las botas de un soldado nazi. Se produjo un momento espeluznante cuando el alemán metió la mano en el hueco y empezó a tantear. Williams contuvo el aliento y se apartó hacia atrás tanto como pudo. No obstante, la embarcación se hizo finalmente a la mar. Los británicos y el francés tuvieron que soportar un viaje incómodo al tener que permanecer escondidos mientras los alemanes se paseaban de un lado a otro de la cubierta. Por fin, unas horas más tarde, el barco se adentró en las aguas territoriales suecas. Ahora todo dependía de la identidad del práctico sueco. Si era simpatizante de la causa aliada, entonces todo, o casi todo, iría viento en popa. Si se trataba de un colaboracionista, todos se verían en apuros.

Cuando la lancha del práctico de puerto se aproximó, Pedersen soltó un suspiro de alivio al reconocer el rostro de un capitán amigo. El danés le conocía muy bien; era un hombre de toda confianza. Se trataba de un frío día de invierno, aún más frío en mar abierto. Cuando la lancha del práctico se puso al lado de la *Jacobsen*, Pedersen se las ingenió para que todos los pasajeros alemanes se encontraran refugiados en un cálido camarote al otro lado del barco. Mientras les distraían con tazas de chocolate caliente y con un miembro de la tripulación excepcionalmente dicharachero, a pocos metros de allí los tres fugitivos se preparaban para largarse a toda prisa. Si llegaba el caso de que algún alemán se percatara de lo que estaba ocurriendo, Pedersen había dado la orden a los fugitivos de que le propinaran un puñetazo («no demasiado fuerte») para que pareciera que también a él le habían pillado por sorpresa.

Al final no fue necesario emplear estas burdas técnicas teatrales. La lancha del práctico se arrimó a la otra embarcación. La situación quedó explicada rápidamente

entre un capitán y otro, y se ordenó a los tres hombres que salieran rápidamente de sus escondites y que embarcaran en la lancha. Así lo hicieron, y ésta se alejó a toda máquina hacia la costa sueca. Williams y Codner desembarcaron el 11 de noviembre en Stomstad. Se despidieron agradecidos del práctico y, al igual que había sucedido con Philpot antes que con ellos, fueron conducidos a una celda policial, donde se les permitió tomar un baño reparador y se les ofreció una comida caliente. Poco después se les llevó a la Legación Británica de Estocolmo. Todavía en Suecia, una noche fueron a un cine, esta vez para ver una película en inglés. Se trataba de *Niebla en el pasado*, la adaptación del clásico de James Hilton *Random Harvest*, y a los dos hombres se les saltaron las lágrimas de alegría ante la nostálgica evocación de Inglaterra que presentaba la película. El 15 de noviembre, Williams escribió a su madre, en el barrio londinense de Golders Green: «Querida madre: Te escribo unas líneas para que sepas que me he escapado del *infernal campamento nazi* y que estoy en Suecia. Me encuentro bastante bien y estaré en Inglaterra, espero, en una semana. No te preocupes si tardo algo más, ya que el transporte no es muy fiable».

Williams y Codner no tardaron en ser repatriados a Gran Bretaña. Las experiencias de Williams fueron aprovechadas por la RAF: el ex prisionero visitó varios campamentos de la RAF en nombre del MI9 para dar conferencias sobre técnicas de fuga y evasión. No obstante, un oficial del MI9 advertía al público de Williams: «Las experiencias que describe el capitán Williams no concuerdan necesariamente con las doctrinas del MI9, y aunque en este caso terminaron con éxito, pueden dar resultados lamentables si se aplican como principio general». Al cabo de un tiempo, llegó al Stalag Luft III la noticia de que los tres hombres habían vuelto a casa. Por una noche, al menos, la alegría y la satisfacción reinaron en todo el campamento.

No obstante, hubo un desagradable epílogo a la memorable evasión del «caballo de madera» que no trascendió hasta que hubo terminado la guerra. Cuando embarcaron en la lancha del práctico portuario, Williams y Codner no podían sospechar que habían sido avistados por dos barcos de arrastre alemanes que se encontraban en las proximidades. Mientras la lancha se dirigía a la costa sueca, los barcos de arrastre alemanes se aproximaron a la *Jacobsen*. Horrorizado, Pedersen supo entonces que toda la operación había sido presenciada por oficiales del Ejército alemán que les vigilaban con prismáticos desde los barcos de arrastre. Poco después, uno de los barcos de arrastre se pegó a la *Jacobsen* y un grupo de guardias armados abordó la embarcación danesa. Se ordenó a toda la tripulación que se reuniera en la cubierta, y parte de la marinería fue arrancada de la cama y tuvo que salir semidesnuda. Los alemanes golpearon duramente a los hombres durante varias horas, incluso con culatas de fusil, pero éstos insistieron en que ninguno de ellos sabía que había fugitivos a bordo. Los alemanes les comunicaron que les escoltarían hasta

Dinamarca y los tres barcos levaron anclas. Los dos buques de arrastre iban dando vueltas alrededor del barco danés mientras los oficiales alemanes los vigilaban atentamente con los prismáticos. Resulta curioso que no dejaran a ningún guardia a bordo, y gracias a ello Pedersen pudo desembarazarse de las fotos comprometedoras. Este hecho le salvó probablemente la vida. Cuando la *Jacobsen* llegó a Dinamarca, se reanudaron los interrogatorios a la tripulación. Finalmente, un sargento alemán, irritado, les dijo que fusilaría al miembro más joven de la tripulación, que era casi un niño todavía. Pedersen, que había visto cómo ejecutaban a muchos de sus compatriotas por menos de eso, confesó que había ayudado a los fugitivos, pero que nadie de la tripulación estaba al corriente de nada. Los alemanes no le creyeron, pero no podían demostrar que estuviera mintiendo. De este modo, y gracias a la oportuna ausencia de las fotografías, no pudieron acusar al danés de nada más. Pedersen se libró de la ejecución, aunque tuvo que pasar el resto de la guerra en un campo de concentración.

El éxito logrado por los prisioneros fugados con la estratagema del «caballo de madera» enseñó una lección fundamental a los oficiales aliados del Recinto Este: siempre que pudiera mantenerse camuflada la entrada, terminar un túnel era realmente posible. De hecho, los prisioneros planearon excavar uno para que estuviera listo la primavera siguiente. El túnel fue llamado, por alguna razón que se ha perdido con el paso del tiempo, «Margaret». Para camuflar los trabajos de excavación, se aprovecharían los *Appell* de la mañana y la tarde. Por la mañana, mientras cientos de hombres se reunían para pasar lista, un par de ellos cavarían un túnel en medio de la multitud y permanecerían bajo tierra la mayor parte del día. Por la tarde saldrían mientras se volvía a pasar lista. Todos los demás hombres se encargarían de retirar la arena excavada, oculta en saquitos bajo el gabán de invierno. La excavación se inició en enero de 1944 y Margaret se terminó en marzo. Todo estaba listo para que un grupo de cinco hombres escapara cuando otro intento de fuga obligó a que éste se postergara. Aquel intento de fuga se realizaría por un túnel llamado Harry.

## 6

### *Harry*

La noticia del éxito de la evasión del «caballo de madera» llegó al Stalag Luft III poco después de que los tres hombres estuvieran de vuelta en Inglaterra. Cuando, durante el *Appell* matutino, se anunció que habían llegado sanos y salvos a casa, todos prorrumpieron en grandes vítores. La fuga de Williams, Codner y Philpot supuso un enorme estímulo psicológico tras la devastación causada por el descubrimiento de Tom. La moral de los prisioneros se elevó aún más por la noticia de la incursión de los Aliados en el sur de Italia. La llegada de un contingente de prisioneros aliados que habían participado en la campaña italiana, y que habían escapado de campos de prisioneros en Italia, también sirvió para levantar los ánimos. Para los hambrientos y cansados hombres de Sagan, la repentina aparición de sus compañeros de armas, con sus caras bronceadas y sus historias sobre las victorias contra los nazis, supuso, para variar, una agradable sorpresa. Los hombres escuchaban emocionados cómo les contaban que habían disfrutado de semanas de libertad en los Alpes tratando de llegar a Suiza. El odiado Tercer Reich de Hitler, que había mantenido al mundo entero bajo su yugo al principio de la guerra, ya no parecía un adversario tan formidable. La «Fortaleza Europea» empezaba a desmoronarse a pasos agigantados. La otrora tan temida maquinaria bélica nazi se batía en retirada por tierra, por aire y por mar. Las ciudades alemanas empezaban a caer bajo la implacable campaña de bombardeo aéreo de los Aliados. A menudo los prisioneros podían disfrutar del placer de ver volar a los bombarderos estadounidenses *Flying Fortress* y *Liberator*, arriba en el cielo, de regreso de sus misiones de combate. El campamento entero prorrumpía en una oleada de aplausos y vítores, para irritación de los «animales». De noche, el estruendo distante de los ataques aéreos reconfortaba a los reclusos. Un día en que Berlín fue objeto de un embate especialmente cruento, Glemnitz, rojo de ira, se dirigió con paso firme hasta el Recinto Sur en busca de Bub Clark. Ambos mantenían normalmente una relación cordial, pero en esta ocasión Glemnitz señaló con el dedo al rostro de Clark y le dijo entre dientes: «Cuando acabe la guerra, usted se encargará de reconstruir este país, coronel Clark». El oficial estadounidense no pudo evitar compadecer al alemán, por quien sentía aprecio y a quien seguiría viendo después de la guerra. Pero a esas alturas de las hostilidades, Clark había visto suficientes atrocidades cometidas por los nazis como para no tomarse demasiado a pecho los métodos utilizados para acabar con ellas.

La estación de las fugas había llegado a su fin. Los inviernos de la Europa central eran tan fríos que muy pocos prisioneros estaban dispuestos a soportar las privaciones



de la vida al otro lado de la alambrada. La mayoría se mentalizaron y se dispusieron a disfrutar de unas Navidades tranquilas, que pasarían soñando con planes de fuga que se reanudarían en primavera, o sencillamente leyendo o asistiendo a alguna clase, y montando alguna obra de teatro o algún musical. Las clases de alemán eran las más populares, dado que había tantos prisioneros preparándose para escapar. Casi todo el mundo estaba de acuerdo en que el *Macbeth* de octubre era uno de los mejores montajes llevados a escena. Por estas fechas se empezaron a proyectar películas británicas y americanas en el cine, una novedad que tuvo muy buena acogida. Entre las favoritas estaba el clásico de Ginger Rogers y Fred Astaire *Ritmo loco*. El ambiente del Stalag Luft III era casi el de un internado de pago, si bien es cierto que bastante austero.

Los alemanes también habían bajado la guardia y se producían menos altercados entre los cautivos y sus captores. Una vez ocurrió un incidente curioso. En un momento dado, el sistema de «comparsas» tuvo un fallo y Glemnitz sorprendió a Ivo Tonder confeccionando un traje de paisano. Glemnitz salió triunfante del recinto con el traje en sus manos. Se dieron un par de absurdos conatos de fuga que evocaban los esfuerzos de aficionado de otros tiempos y que fueron autorizados por el Comité de Fugas con la intención de dejar que los alemanes se confiaran. Bushell esperaba poder convencer a los alemanes de que el descubrimiento de Tom había conseguido realmente aplacar las ansias de fuga de los prisioneros. El propio Bushell dejó caer por ahí que hasta a él mismo se le habían quitado las ganas de escapar. En su lugar, se entregó en cuerpo y alma al mundillo del teatro dentro del campamento y se anunció que haría el papel de profesor Higgins en el siguiente montaje de *Pigmalión*, de George Bernard Shaw.

Gran parte de las inocentes actividades que se desarrollaban en el campo no eran sino tapaderas de los preparativos clandestinos que seguían en marcha para llevar a cabo un intento de fuga a través de Harry al año siguiente. De hecho, Bushell estaba siempre hablando de la fuga de 1944 con Massey y Day, revisando constantemente los planes y afinando las estrategias. También se estaba empleando a fondo en mejorar su alemán y empezó a asistir a clases de checo y de danés. Jimmy James seguía estudiando ruso y alemán. A pesar de la momentánea victoria de Glemnitz, la sastrería de Tommy Guest e Ivo Tonder siguió produciendo una gran variedad de ropa de paisano y también algún que otro uniforme militar. En el Barracón 103, la producción de brújulas de Al Hake podía competir en eficacia con la de una cadena de montaje automovilística de Henry Ford. El equipo de confección de mapas de Des Plunkett se lanzó a elaborar un completo legajo de mapas muy detallados en los que se mostraban las posibles rutas de escape, diseñados a la medida exacta de cada plan de fuga. El departamento de falsificación de Tim Walenn, que ahora operaba desde el Barracón 110, siguió produciendo como churros una vasta colección de documentos,

permisos, salvoconductos y carnés de identidad falsos que necesitarían los evadidos.

Para cuando llegara en pocos meses el momento planeado para la evasión, los fugitivos tendrían a su disposición 250 brújulas y 4.000 mapas, así como unos 100 trajes cosidos a mano, que no tenían nada que envidiar a los confeccionados con todo esmero en Hamburgo o Dresde, y 12 uniformes alemanes. Aquel invierno, Dean & Dawson adquirió dos innovaciones que acelerarían muchísimo el proceso de falsificación. Un «hurón» dócil, que no se había dejado intimidar por *Rubberneck Griese*, facilitó al Comité de Fugas una máquina de escribir y John Travis fabricó una pequeña imprenta, que manejaba desde el fondo del pozo de acceso de Dick. Se estaba empezando a desechar la idea de escapar a través de dicho túnel puesto que parecía evidente que habría que prolongarlo unos 20 metros más dada la rapidez con que se estaba construyendo el nuevo Recinto Oeste. Por tanto, el túnel se empezó a utilizar para almacenar gran parte del material clandestino necesario para la evasión. Tommy Guest guardaba sus trajes y otras prendas de vestir ya terminadas en el altillo del barracón de los aseos. El resto del material de fuga (brújulas, mapas, alimentos de alto valor nutritivo, etc.) se escondía en tabiques falsos, treta que, sorprendentemente, aún no había sido descubierta por los alemanes.

En noviembre empezaron a caer los primeros copos de nieve, pero las grandes nevadas del invierno no llegaron hasta bien entrado diciembre. La vida de los prisioneros se vio algo reconfortada por la llegada de más paquetes de la Cruz Roja y por la proyección de la película de Hollywood *La fiera de mi niña*, protagonizada por Katharine Hepburn y Cary Grant. En Nochebuena, en medio de un silencio sepulcral, un corneta entonó en el campamento los acordes del villancico *Noche de Paz*. No sirvió de gran consuelo a los hombres que soñaban con estar en casa con sus familias, al calor del hogar, mientras se veían obligados a enfrentarse con la cruda realidad de las nieves de Silesia y los glaciales vientos del este que azotaban el campo. Para algunos, como Wings Day, era su quinta Navidad en cautividad, un aniversario que no movía a celebraciones precisamente. La mayoría de los prisioneros trataron de crear algún tipo de ambiente festivo, organizando, por ejemplo, cenas de Navidad. La mayoría habían ido guardando provisiones para derrocharlas el día de Navidad. Jimmy James recuerda cómo algunos trataron de divertirse a costa de los guardias alemanes invitándoles a un brebaje alcohólico de 87 grados. «Uno de los hombres — cuenta James — se desplomó en la nieve tras beberse una botella y fue arrastrado por los dos perros guardianes a su cargo. A otro guardia le arrojaron aquella noche una botella del aguardiente ilícito para que se la tomara en su garita y se acabó cayendo de la torre de vigilancia horas más tarde.» A pesar de las diversiones, la Navidad no era una fecha precisamente alegre para la mayoría de los hombres. Sin embargo, cuando en Nochevieja brindaron por la llegada de 1944 con whisky ilegal, los ánimos estaban algo más elevados, pues todos sabían que el fin de los trabajos en Harry

estaba a la vuelta de la esquina.

Al llegar Año Nuevo, el Comité de Fugas ya había desechado totalmente la idea de utilizar Dick, en gran parte debido al Recinto Oeste pero también porque se encontraba abarrotado por el material de fuga y la imprenta de Travis. Se decidió trasladar también allí el departamento de carpintería. Todos los esfuerzos del Comité de Fugas estaban volcados ahora en Harry, que tenía ya una extensión de unos 30 metros hacia el norte, pasando por debajo del *Vorlager* (y directamente debajo de la «nevera»). Según los cálculos del Comité de Fugas, sólo faltaban otros 6,5 metros para poder abrir una salida segura, más allá de la arboleda. Bushell esperaba pillar desprevenidos a los alemanes si salían antes de la primavera, época en la que los «hurones» estarían en alerta máxima, lo que significaba que los hombres tendrían que ponerse manos a la obra muy pronto.

El 10 de enero se reanudaron los trabajos en Harry con un sentimiento generalizado de renovada impaciencia. La trampilla estaba tan bien cerrada que tardaron dos horas en volver a abrirla. Harry Marshall, Wally Floody y Crump Ker-Ramsay se turnaron para picar el cemento del bloque de hormigón enlosado. Una vez abierto el acceso, los hombres bajaron a Harry y lo sometieron a un meticuloso escrutinio. Se pusieron muy contentos al comprobar que el túnel había soportado los rigores del invierno mucho mejor de lo esperado: sólo hacía falta volver a apuntalar cuatro tablones y reparar un poco los sacos de la bomba de aire, que estaban algo picados. Lo más difícil sería reparar los tubos de ventilación hechos con latas de leche Klim. El peso de la estructura del túnel había resquebrajado los conductos de ventilación en algunas zonas y se había metido arena por muchas de las grietas, causando obstrucciones. Era complicado acceder a ellos y repararlos porque estaban firmemente encajados en los puntales verticales. Cuando se pusieron a ello, resultó que sólo tardaron cuatro días en desmontar secciones concretas del suelo y sustituir las partes del conducto que estaban dañadas. El Comité de Fugas no estaba precisamente descontento con este pequeño programa de restauración, que sólo llevó unos cuantos días. El 15 de enero se reanudaron las excavaciones en Harry.

A finales de mes, los excavadores habían construido la primera zona de escala técnica (una especie de habitáculos dentro del túnel a los que se referían de diversas formas, por ejemplo «puntos de maniobras» o «refugios») y a la que le pusieron el nombre de Piccadilly Circus. A la siguiente pensaban llamarla Leicester Square y el mero hecho de pensar en estas típicas plazas londinenses les servía de aliciente para acelerar el ritmo. Avanzaban una media de un metro o metro y medio al día. Wally Floody y Ker-Ramsay dirigían los equipos de excavación, que trabajaban hasta bien entrada la tarde. En el interior del túnel, los del frente de excavación se encontraron en aprietos en un par de ocasiones. Wally Floody quedó enterrado por un desprendimiento y tuvieron que sacarlo a rastras, semiinconsciente. Otro excavador

se dio un golpetazo en la cabeza con un madero que le cayó encima desde lo más alto del pozo de acceso. No obstante, fue sorprendente el escaso número de lesiones y accidentes que se produjeron en general.

La espesa capa de nieve que cubría el recinto presentaba un serio problema para el equipo de Peter Fanshawe, encargado de esparcir la arena. Estaba claro que ya no podrían hacerlo de la manera habitual. La solución se le ocurrió al ingenioso Fanshawe. El teatro que Von Lindeiner había tenido la amabilidad de concederles había sido construido por los propios prisioneros. Las gradas tenían capacidad para 350 asientos y cada fila se elevaba un poco sobre la anterior para que todo el público tuviera una buena visión del escenario. El interior de esta monumental estructura triangular estaba hueco y lo habían sellado una vez finalizadas las obras de construcción del teatro. Ahí podría caber posiblemente toda la arena excavada de Harry. No sería complicado crear un par de trampillas secretas debajo de algún que otro asiento. Una vez más, el Comité de Fugas estaría eternamente agradecido por el ingenio aparentemente sin límites de Fanshawe.

Fanshawe, por su parte, necesitaba encontrar a alguien meticuloso y de absoluta confianza para que se hiciera cargo de la organización de la dispersión de la arena en el teatro, ya que no era una tarea tan fácil como pudiera parecer a primera vista. No se trataba sólo de vaciar los sacos de arena por un agujero. Era fundamental que no cayera ni un grano de arena sobre la nieve, camino del teatro, pues dejaría un pulcro y nítido rastro que serviría a los alemanes para seguirles la pista. Además, la misión debería llevarse a cabo en la oscuridad, puesto que en invierno se hacía de noche a las cinco de la tarde. Poco después, Fanshawe se topó con Jimmy James mientras ambos corrían su circuito diario alrededor del recinto. James había sido uno de los excavadores más entusiastas pero Fanshawe se preguntaba si le apetecería un cambio. Le preguntó si quería un trabajo.

«Bueno, de momento estoy en paro, como la mayoría de nosotros, y si tengo que quedarme aquí mucho más tiempo, ya no serviré para ningún trabajo —contestó James—. ¿Qué se está cociendo?»

Eligieron el asiento número 13 para ocultar la trampilla. James, siempre tan optimista, pensó: «dicen que el 13 da buena suerte en muchos países». John Travis construyó unas bisagras especiales para que se pudiera levantar el asiento hacia atrás. Fanshawe calculó que necesitarían dos equipos de seis personas para realizar el trabajo cada día entre las seis de la tarde y las diez de la noche, hora en que los alemanes cerraban las puertas de los barracones. Jimmy James se encargaría de uno de ellos y el comandante Ian Cross del otro. Cross se había intentado escapar hacía poco tiempo aprovechando la ocasión que se había presentado, escondido entre el cargamento de troncos de pino que llevaba un camión que estaba a punto de salir del recinto. Lamentablemente, Glemnitz le vio, detuvo el camión y pidió al conductor

que se pusiera a dar vueltas por todo el recinto lo más rápidamente posible. Después de pasar a toda pastilla por encima de los tocones de árbol y los baches del recinto, el camión regresó adonde se encontraba Glemnitz, que esperaba ufano para saludar a Cross, quien salió algo magullado pero ileso de su escondite. «Espero que haya disfrutado del paseo, comandante, y que no se haya lastimado mucho», le dijo Glemnitz antes de enviarle a la «nevera».

Había otros 70 hombres participando en la operación de dispersión de la arena. Primero había que cargarla en petates en el fondo del pozo de acceso y llevarlos al Barracón 109, donde los portadores se los esconderían bajo el gabán para acarrearlos hasta el teatro. Había veces en que se llevaban directamente al teatro, si se conseguía distraer la atención de los «hurones», pero lo normal era que tuvieran que seguir una ruta más larga para no despertar sospechas. Una vez en el teatro, las bolsas se arrojaban a través del asiento 13a los que esperaban debajo mientras en el escenario llevaban a cabo sus ensayos. El capitán Bernard *Pop* («Abuelo») Green (al que llamaban así por ser uno de los prisioneros de mayor edad) se dio cuenta casi inmediatamente de lo difícil que era la tarea. Una noche, al cruzar el recinto con un cargamento de arena, se le enganchó el gabán en uno de los troncos cortados que había desperdigados por todas partes y la arena se desparramó dejando marcas en la nieve difíciles de disimular.

Otro problema que tenía la arena es que desprendía un olor inconfundible. Los «hurones» rara vez dejaban escapar una oportunidad de registrar entre bastidores y Von Lindeiner y otros oficiales alemanes solían acudir a ver las representaciones. Si llegaban a detectar alguna vez algún tufillo extraño, se acabaría el juego y sin duda alguna clausurarían el teatro. Todos estaban de acuerdo en que el teatro era una de las pocas cosas que realmente servían para levantar la moral en el Stalag Luft III. Su clausura supondría una gran pérdida. No obstante, de acuerdo con la nueva filosofía de Wings Day de llevar el frente de batalla a Sagan, el Comité de Fugas resolvió que se daría absoluta prioridad a la evasión, y que la moral de los hombres sería un asunto secundario. Finalmente, a Jimmy James se le ocurrió un ingenioso método consistente en distribuir por debajo de los asientos varias latas con sustancias que desprendieran distintos aromas, en especial tabaco. Se animó a los fumadores de cigarrillos y de pipa a asistir con frecuencia al teatro, de manera que toda la estructura quedara envuelta en una espesa nube de humo.

En febrero ocurrió otro incidente que conmocionó a los evasores. Un abultado grupo de soldados armados de la Wehrmacht se presentó, sin previo aviso, en la entrada principal del recinto y en menos que canta un gallo se abalanzó hacia el Barracón 104, con Rubberneck a la cabeza. Para cuando George Harsh lanzó por el pasillo la voz de alarma de «¡hurones!», los alemanes ya se encontraban en el edificio abriendo a empujones las puertas de todas las habitaciones. Harsh se preguntó

cuántos segundos tardarían en dar con la estufa que, en ese preciso instante, estaría seguramente desplazada de su sitio, dejando al descubierto el hueco de acceso a Harry. Pero Pat Langford, el *Trapführer* de Harry, había vuelto a taparlo en un tiempo récord. En 20 segundos exactos había cerrado de golpe la trampilla de hormigón, había barrido el polvo del suelo y había vuelto a colocar la estufa y su chimenea. Cuando Rubberneck irrumpió en la pequeña zona de cocina, Langford sonreía inocentemente y todo estaba en su sitio. Los «hurones» revolvieron el 104 de arriba abajo sin encontrar nada. Fue alarmante que prestaran especial atención al hormigón enlosado de la trampilla de Harry. Por un lado, era alentador que no hubieran encontrado nada tras tamaño escrutinio. Pero el episodio no dejaba de ser preocupante para el Comité de Fugas. Estaba claro que los alemanes sabían que el túnel partía del 104. Que lo encontraran era sólo cuestión de tiempo.

Las excavaciones prosiguieron y los equipos de dispersión de arena trabajaron sin descanso, salvo unos días, a principios de febrero, en los que la luna llena inundó el campo de una luz tan clara que no había forma humana de que no los vieran desde las garitas de los «animales». Para entonces, los excavadores estaban a punto de alcanzar el hito simbólico de los 200 pies (unos 60 metros). Los equipos de dispersión tuvieron un golpe de suerte una noche en que al «hurón» de guardia le distrajo durante dos horas su contacto, que le invitó a su habitación a tomar café y galletas. En aquellas dos horas, el equipo de dispersión se pudo deshacer de la increíble cantidad de cuatro toneladas de arena. Más o menos sobre las mismas fechas, la fortuna sonrió de nuevo al Comité de Fugas. Von Lindeiner ordenó que se instalara en el recinto un sistema de megafonía que llegara a todos los rincones del campamento. Mientras el técnico alemán encargado de instalarlo se encaramaba trabajosamente a un poste para acoplar un altavoz, el oficial canadiense Red Noble, que pasaba por allí, no pudo evitar fijarse en dos enormes bobinas de cableado eléctrico que se encontraban a los pies del poste. Noble las cogió con disimulo y echó a andar como si tal cosa bajo la mirada de desesperación del desventurado técnico. Como solía ocurrir en esos casos, el robo no se llegó a denunciar. El obrero estaba seguramente más preocupado por su propio bienestar que por el hecho que los *Kriegies* se hubieran hecho con un valioso material de fuga. El botín de Noble no era cualquier cosa: casi 300 metros de cable eléctrico impermeabilizado. Eso significaba que los excavadores podrían conectarse al suministro eléctrico del recinto y prescindir de las lamparillas de grasa la mayor parte del tiempo.

En el estreno de *La isla del tesoro*, a primeros de mes, los actores observaron con deleite que los oficiales alemanes que asistieron no olieron nada sospechoso. El túnel también avanzaba sin problemas hasta que uno de los peritos se dio cuenta de que parecía haberse torcido un poco de su curso. En un examen más minucioso se descubrió que Harry se había desviado 30 cm. Era imposible subsanar el error porque

si se quitaban los puntales se corría el riesgo de que se produjera un desprendimiento, por lo que habría que rectificarlo con el tiempo, con lo que el túnel tuvo que dibujar una curva de algo más de un metro fuera de su curso hasta volver a recuperar la dirección correcta, siguiendo un recorrido paralelo al original. Tal vez se tratara de un pequeño contratiempo sin más, pero debería haber puesto en guardia al equipo de topógrafos sobre los problemas que podrían surgir en el futuro. En cualquier caso, la excavación continuó a buen ritmo. A mediados de febrero el túnel ya había alcanzado más de 60 metros de longitud y los excavadores estaban a punto de perforar el siguiente punto de escala técnica: Leicester Square.

Mientras los hombres excavaban, el Comité de Fugas se enfrentaba al problema de decidir a quiénes concretamente se concedería el privilegio de escapar. Bushell había decidido que tomarían parte en el intento un total de 200 hombres. Eso iba a decepcionar a muchos. Había más de 600 prisioneros que participaban directamente en la construcción del túnel. La contribución de aquellos que no habían estado en el frente de excavación era igualmente vital para la consecución del plan: los «comparsas», los oficiales dedicados a la laboriosa tarea de dispersar la arena, los falsificadores, los cartógrafos y los sastres. Asimismo, había un montón de gente dentro del personal administrativo de la organización o entre los que se dedicaban al teatro que, con toda seguridad, habrían echado una mano en el túnel si su trabajo se lo hubiera permitido. El Comité de Fugas decidió que todos los que estuvieran interesados deberían presentar una solicitud. Recibieron 510, lo que no sorprendió a nadie.

Se sentaron a deliberar sobre la mejor forma de seleccionar a los 200 afortunados hasta que finalmente decidieron poner los 510 nombres en un gorro y celebrar un sorteo el 20 de febrero. Sin embargo, el Comité de Fugas decidió establecer un sistema de prioridades. Los 30 primeros puestos en el túnel debían reservarse para los que tuvieran más posibilidades de llegar lejos. Casi todos ellos deberían hablar bien el alemán u otra lengua que no fuera el inglés. A los 30 primeros se les proporcionarían los mejores documentos y disfraces que pudieran suministrar los departamentos de falsificación y sastrería. Todos viajarían en tren, por lo que era de vital importancia que tuvieran la oportunidad de llegar a la estación antes que los demás, preferiblemente antes de media noche, momento a partir del cual disminuía el tráfico de trenes hasta la mañana siguiente.

Los 20 siguientes puestos se reservarían para aquellos prisioneros que hubieran llevado a cabo la mayor parte de la excavación del túnel. También sus nombres se extraerían al azar de un gorro. La siguiente partida de 20 se elegiría de la misma forma entre los prisioneros que hubieran trabajado en la superficie como «comparsas» o «pingüinos», o en los departamentos de falsificación, elaboración de brújulas y sastrería. Los 30 siguientes (que cerrarían el grupo de los 100 primeros)

también se sortearían, esta vez entre aquellos que se habían quedado sin plaza en los sorteos anteriores. Finalmente, los 100 últimos se sortearían entre los restantes nombres de la lista. Una vez sorteados todos los nombres, se tuvo que hacer una última enmienda a la lista, a sugerencia de Ker-Ramsay, que sugirió que tendría sentido que tras cada 20 prisioneros saliera uno experto en la excavación del túnel, de forma que siempre se pudiera echar mano de alguien que conociera bien el túnel y que fuera capaz de agilizar las cosas si ocurría algún percance.

Todo parecía ir sobre ruedas, tanto en la superficie como bajo tierra, pero el Comité de Fugas estaba en lo cierto al pensar que los cuerpos de seguridad de Von Lindeiner andaban sobre la pista del túnel. A pesar de todos los esfuerzos de Jimmy James y de Ian Cross, era imposible evitar que cayera algo de arena al suelo, que a la mañana siguiente constituía una pequeña evidencia que delataba que había un túnel en marcha. Rubberneck, en respuesta, se dedicó a enviar grandes contingentes de «hurones» a registrar el recinto repetida e incansablemente. Todos los barracones del Recinto Norte fueron sometidos a controles. La redada sorpresa del 104 a principios de febrero no fue la única. En una ocasión, se ordenó a Roger Bushell y a Wings Day que salieran de su barracón para que lo registraran en el acto de arriba abajo. Afortunadamente, este tipo de registros repentinos no pillaba totalmente desprevenidos a los prisioneros. Aún les ayudaba el hecho de que muchos de los «hurones» hacían caso omiso de las órdenes de Rubberneck de no confraternizar con el enemigo y muchas veces les daban un chivatazo antes de que se produjera un control. Valenta tenía un buen contacto, uno de los hombres de Pieber, llamado Walter. Si advertía a Valenta de que se prepararan para un registro repentino en el Barracón 110, en efecto, el Barracón 110 era registrado. Keen Type mantenía informado a su contacto, Marcel Zillessen. Por supuesto, este tipo de comunicación se establecía en ambos sentidos. Los alemanes sabían a través de sus contactos los aviadores que estaban planeando algo, algo muy gordo, además. Algunos prisioneros hacían un flaco favor a la causa con su falta de discreción en las cartas que enviaban a sus familiares.

A Von Lindeiner le preocupaban los informes secretos elaborados por sus cuerpos de seguridad. Sabía que el problema de las evasiones de prisioneros aliados estaba empezando a exasperar al Alto Mando nazi, que se veía obligado a destinar cada vez más recursos a su captura. Von Lindeiner trataba de respetar siempre, en la medida de lo posible, el Convenio de Ginebra, pero estaba al tanto de que la actitud de Berlín hacia los oficiales evadidos era cada vez menos comprensiva. En otros campos se había producido algún que otro incidente desagradable. El Dulag Luft había dejado de ser el campamento de vacaciones de los tiempos de Theo Rumpel. Una vez, un oficial de las SS ordenó a dos guardias de la Luftwaffe que dispararan sobre un aviador aliado que tenían bajo su custodia. Ellos se negaron y él sacó su pistola y



disparó un tiro al aviador allí mismo. El episodio provocó que el nuevo *Kommandant* del Dulag Luft viajara a Berlín para protestar ante el Alto Mando alemán; pero su protesta cayó en saco roto.

A principios de 1944 las autoridades dictaron dos órdenes que no presagiaban nada bueno para futuros evadidos. La primera orden, conocida como «*Stufe Rómisch III*» venía directamente del OKW. El *Oberkommando der Wehrmacht* era el Alto Mando de las Fuerzas Armadas alemanas. Por eso, era aún más sorprendente que la orden dictara que a partir de entonces cualquier evadido que volviera a ser capturado, con excepción de los británicos y estadounidenses, sería entregado a la Gestapo en lugar de a las autoridades alemanas correspondientes. Los británicos y estadounidenses serían enviados a una prisión militar o policial, hasta que las autoridades decidieran si los entregaban a la Gestapo o no. Los prisioneros tuvieron conocimiento de dicha orden cuando un oficial, Bill Jennens, se encontró un día a solas en la oficina del *Kommandant* y, para su sorpresa, se dio cuenta de que la caja fuerte estaba abierta. Dejándose llevar por la curiosidad, descubrió la orden y no pudo evitar echar un vistazo. Nunca se sabrá si Von Lindeiner la dejó a la vista deliberadamente, lo que no sería de extrañar dado su carácter.

La segunda orden era incluso menos sutil. La *Aktion Kugel* («Decreto Bala») era una orden secreta promulgada por el jefe de la Gestapo, Heinrich Muller. Decretaba que todos los oficiales que fueran recapturados tras una evasión, a excepción de los británicos y los estadounidenses, serían enviados al campo de concentración de Mauthausen, donde serían ejecutados, antes incluso de inscribir sus nombres en el registro del campo. Sencillamente desaparecerían. El método era repugnante: los hombres serían llevados al campo y conducidos a un «aparato de medición» con la aparente intención de tomarles las medidas para entregarles un uniforme penitenciario de su talla. Pero de hecho, el aparato tenía un orificio a través del cual se dispararía al prisionero por la espalda, en la nuca. Von Lindeiner no sólo estaba preocupado por las SS y la Gestapo. También le preocupaba la suerte que correrían los prisioneros a manos de la población alemana. La intensificación de la campaña de ataques aéreos aliados sobre las ciudades alemanas estaba sembrando el odio entre los civiles.

En los cuatro primeros meses de 1944, se intensificaron los bombardeos exhaustivos. En opinión de mucha gente, los aviadores británicos y estadounidenses habían dejado de ser «pilotos militares de buena fe» y se los etiquetaba de «terroristas del aire». La opinión contraria a las Fuerzas Aéreas aliadas se vio reforzada por la incesante propaganda nazi que les tildaba (como ya hicieran con los rusos) de seres inferiores que atacaban sin piedad a mujeres y niños. Por aquellas fechas, el ministro de Propaganda nazi, Josef Goebbels, preguntaba: «¿Quién lleva razón? ¿Los asesinos que esperan un trato humanitario tras sus cobardes ataques o las víctimas de estos

abyectos y cobardes ataques que claman venganza? Le debemos a nuestro pueblo, que está defendiéndose con gran valor y entereza, no permitir que se conviertan en las piezas humanas de una cacería emprendida por el enemigo».

Como siempre, la situación era bastante más complicada de lo que parecía a primera vista. Cualquier equiparación de la campaña de bombardeo aliado, lanzada a la desesperada como la única forma de acabar con el brutal poderío alemán, con la masacre sistemática y calculada de millones de *Untermenschen* («infrahumanos») es una abominación. Puede que la política del Mando de Bombarderos fuera errónea o implacable, pero era comprensible. También hay que tener en cuenta que, el Ministerio de Propaganda nazi tampoco estaba siendo totalmente sincero. Goebbels tenía que hacer frente a dos enormes problemas.

El primero era el tremendo hundimiento psicológico que sin duda había supuesto la campaña de bombardeos. Ante el ataque aéreo, los alemanes de a pie estaban empezando a poner en tela de juicio las políticas de sus gobernantes y, ciertamente, cabía la posibilidad de que se diera algún tipo de rebelión popular. En segundo lugar, todos los alemanes sabían en el fondo de su corazón que estaban perdiendo la guerra. El Ejército Rojo había invertido los avances alemanes en el este y en el oeste; el tan esperado «Segundo Frente» no estaba muy lejos. Por ilegal que fuera escuchar la BBC, muchos alemanes lo hacían. La enorme concentración de tropas estadounidenses, británicas y francesas al otro lado del Canal no era un secreto para la mayoría de los alemanes.

Sin embargo, se habían dado casos de tripulaciones de aviones abatidos que estuvieron a punto de ser linchadas por las masas y que se salvaron gracias a la aparición, en el último momento, del *Volkssturm* (las milicias populares) o de las Juventudes Hitlerianas, que solían presentarse en escena en cuanto el avión tocaba tierra (esto es bastante incongruente ya de por sí, puesto que la propaganda nazi instaba, de hecho, a la gente a pensar que la venganza contra los aviadores estaba justificada). Von Lindeiner se preguntaba qué tipo de acogida tendrían los aviadores que se escaparan del Stalag Luft III si volvieran a ser capturados por unos airados alemanes y no había nadie allí que pudiera intervenir en su favor.

Cuando el *Kommandant* alemán se enteró de que los prisioneros estaban planeando una evasión en masa, decidió hacer llamar a los oficiales superiores de cada recinto para advertirles del peligro que corrían. Von Lindeiner dijo que la guerra no podría durar mucho más de un año y que era una insensatez arriesgarse en tales circunstancias. Él no era el único que estaba preocupado. Muchos guardianes alemanes sentían un sincero aprecio por sus prisioneros aliados y les comunicaron su inquietud. No fue sólo el interés propio lo que movió a Pieber a advertir en privado a los oficiales aliados que desistieran de la idea de evadirse en masa. Les dijo que la Gestapo estaba buscando cualquier excusa para tomar cartas en el asunto, pero la

mayoría de los prisioneros, en su aislamiento, no sabían nada del rumbo que estaban tomando los acontecimientos fuera del campo. Ni siquiera se tomaron en serio las advertencias alemanas del año anterior de que se celebrarían consejos de guerra. Pocos prisioneros aliados creían capaces a los alemanes de matarlos a sangre fría. Tim Walenn hizo gala de una visión bastante encomiable y caballerosa del enemigo al insistir en que nunca mostrarían una falta tal de «deportividad». Muchos prisioneros creían que los rumores que los guardianes alemanes hacían correr por el campo eran parte de una campaña orquestada para disuadirlos de perpetrar una evasión, que no podía sino dejar en mal lugar a Von Lindeiner.

La Luftwaffe, como advirtió Von Lindeiner en repetidas ocasiones a los oficiales aliados, sólo podría garantizar su seguridad y un buen trato mientras los prisioneros permanecieran en sus manos. Una vez fuera de la alambrada, los aviadores podían caer en manos de cualquiera de los desconcertantes y variopintos nuevos organismos criminales y paramilitares que estaban apareciendo. Cabía pensar que muy pocos de dichos grupos harían gala de una actitud tan indulgente con los aviadores aliados como la que mostraba Hermann Göring. La organización más temible de todas era el *Reichssicherheitshauptamt* (RSHA o Servicios de Seguridad del Reich) de Heinrich Himmler. Sus responsabilidades iban desde las patrullas de tráfico de la policía hasta los exterminios en los campos de concentración. El RSHA tenía varios departamentos, entre los que se encontraban la *Kripo* (policía criminal), dirigida por el general Nebe, y la Gestapo (con la que a menudo se confundía la anterior), a cuya cabeza se encontraba el *Gruppenführer* Heinrich Muller. También había un departamento dedicado exclusivamente a la prevención de las evasiones de los campos de prisioneros de guerra. El responsable de dicho departamento para el Stalag Luft III era un comandante de las SS llamado Erich Brunner.

En febrero de 1944, Von Lindeiner pidió a Brunner que acudiera al campo. Se cree que Von Lindeiner expresó en su breve encuentro sus temores de que se produjera de forma inminente una evasión en masa. Curiosamente, a pesar de la advertencia explícita, Brunner no volvió a instalar el equipo sismográfico que se había retirado para realizar unos arreglos de mantenimiento del campo (aquel descuido hizo que después de la guerra se especulara con la posibilidad de que las autoridades nazis estuvieran deseando que se diera en verdad una fuga, lo que pensaban aprovechar para escarmentar a los evadidos). A la vez, Sydney Dowse advirtió a Roger Bushell de que su contacto, el cabo Hesse, había oído unos alarmantes rumores acerca de que lo que la Gestapo planeaba hacer con Bushell si volvía a escaparse. Dowse trató de convencer a Bushell de que no participara en la evasión, pero la respuesta era predecible: «Llevo trabajando demasiado tiempo en esto —le contestó Bushell—. Esta vez no me van a pillar». El de Bushell no era un caso único. La mayoría de los potenciales fugitivos habían reflexionado a fondo sobre

los riesgos a los que se enfrentaban.

Ian Cross había comentado el asunto con Jimmy James. «El Convenio de Ginebra reconoce claramente que la misión de un oficial es tratar de escapar, y los prisioneros de guerra evadidos son una especie protegida en tanto en cuanto no quebranten las leyes del suelo en que se encuentren —dijo James—. En caso de ser detenidos, debemos rendirnos de forma pacífica y se nos conducirá de nuevo a nuestro campo de prisioneros.» Muchos de los prisioneros estaban de acuerdo con Des Plunkett, que resolvió que la confusión que ocasionarían a los alemanes valía mucho más que el posible tiro que pudieran recibir por la espalda. Las advertencias de Von Lindeiner no caían en oídos sordos. Estaban siendo cuidadosamente sopesadas por militares de gran experiencia, algunos de los cuales habían llegado al borde de la locura debido al encarcelamiento, que se tomaban sus responsabilidades de combatientes totalmente en serio.

Unos días después, la Organización X recibió con gran placer buenas noticias. Walter, el «hurón» dócil de Valenta, le dijo que Rubberneck saldría de permiso durante dos semanas, a partir del 1 de marzo. Valenta se lo comunicó inmediatamente a Bushell, que sabía que los incesantes registros del recinto por parte del cabo Griese eran tan impopulares entre sus propios hombres como lo eran entre los prisioneros. Seguro que aprovecharían su ausencia para darse a ellos mismos un respiro. Poco después de saber la noticia, se celebró el sorteo de los 200 puestos. Aquella noche en el Stalag Luft III había ya 200 almas para quienes la evasión era casi una realidad. El entusiasmo, sin embargo, estaba teñido por cierto temor ante los peligros que estaban por llegar.

Jimmy James sacó el número 39. «Estaba encantado —recuerda—, y al igual que todos los demás, era presa de la creciente tensión y entusiasmo que invadía el recinto.» Algunos prisioneros no pudieron contener las ganas de contar a sus familias lo que estaba a punto de ocurrir. «Esperamos estar todos en casa en unos meses», escribió, con gran indiscreción, Tim Walenn. Otros fueron algo menos claros, pero quedaba claro para todos que las cartas, plagadas de guiños y señales, no podían pasar inadvertidas a la censura.

Ante la inminente ausencia de Rubberneck, el Comité de Fugas planificó inmediatamente intensificar las excavaciones de Harry. Lamentablemente, Rubberneck parecía haber sido muy consciente de la euforia generalizada que provocaría su ausencia. El último día de febrero se presentó en el recinto acompañado del comandante Broili y una lista de 19 prisioneros que iban a ser enviados de inmediato al campamento satélite de Belaria, a unos 8 kilómetros de distancia. Los elegidos eran Peter Fanshawe, Wally Floody, George Harsh y Bob Stanford-Tuck, entre otros, todos ellos miembros de la Organización X. Sorprendentemente, el nombre de Roger Bushell no estaba entre los 19. Seguramente, ello era fruto de sus

esfuerzos por hacer que pensarán que se había desligado de cualquier actividad evasora. Tras verse expulsados de sus barracones, los 19 desafortunados hombres no tuvieron oportunidad de volver, ni siquiera para recoger sus bártulos. Otros tuvieron que encargarse de hacerlo por ellos. Poco después, unos vehículos se los llevarían del Stalag Luft III para siempre.

Su pérdida supuso un duro golpe para los planes de fuga. En primer lugar, porque el paréntesis que rodeó a su anunciada partida duró un día entero, que se desperdició. En segundo, porque aquellos que habían perdido a un compañero de fuga se vieron obligados a hacer cambios de última hora en sus planes. Sin embargo, los excavadores respondieron a este intento de minar su moral redoblando los esfuerzos. Ker-Ramsay asumió el puesto de ingeniero jefe y, durante los diez días siguientes, el túnel avanzó mucho más rápido de lo que lo había hecho nunca. En sólo un día se excavaron y apuntalaron más de 4 metros, se colocaron los conductos de ventilación y se dispersó toda la arena. En el transcurso de nueve días, se habían excavado y apuntalado unos 34 metros. El 10 de marzo, el túnel tenía una longitud de 106 metros, bastante más de los 102 metros que distaban del linde del bosque, según sus cálculos. El equipo había dejado cuatro días para construir el último punto de escala técnica y el pozo vertical de salida. Por increíble que parezca, construyeron el punto de maniobras de 3 metros de largo en un solo día, lo que les dejaba tres días de margen para terminar el pozo de salida de 7 metros.

La construcción de este pozo vertical fue bastante más aparatosa y arriesgada que la del pozo de acceso original. Teniendo en cuenta que les había llevado unas dos semanas construir la entrada, era asombroso que los prisioneros previeran excavar la salida en menos de una cuarta parte del tiempo. Les movía el deseo incontenible y desesperado de acabar cuanto antes y se vieron favorecidos por un golpe de suerte cuando una sección de algo más de un metro se excavó sola al desplomarse sobre el túnel que había debajo. La tarea de perforar hacia arriba se hizo algo más fácil, aunque no dejaba de ser agotadora y pesada. Para llevarla a cabo, el excavador sujetaba un marco cuadrado compuesto por tres tablones con las mismas medidas que el pozo, que servía a la vez de protección y de instrumento de trabajo. Todos los tablones se podían quitar. El excavador retiraba el primero y excavaba una pequeña cantidad de arena antes de volver a colocarlo y de retirar el siguiente. Tras excavar la siguiente sección de arena, se retiraba el tercero y después se repetía el proceso. De esta forma, el excavador se iba desplazando poco a poco hacia arriba. Cuando se completaba una sección de un metro y medio, se apuntalaban las paredes con el método habitual. A medida que iba avanzando el pozo, se reforzaba el techo del último punto de maniobras que estaba debajo. Al final del segundo día, por increíble que parezca, el pozo alcanzaba una altura de casi 6 metros. Los hombres se encontraban probablemente a menos de 2 metros de perforar la capa superior del

suelo para salir, con un margen de error de dos o tres palmos.

Aquella noche, Red Noble y Johnny Bull bajaron al túnel para calcular exactamente el margen de error. La sensación de descender por el pozo de entrada y seguir por el túnel, pasando por Piccadilly Circus y Leicester Square, hasta llegar al pozo de salida, debió ser algo extraordinario. La construcción era una magnífica obra de ingeniería. Bull llevaba consigo un trozo de alambre de una vieja alambrada con el que pensaba sondear el suelo que quedaba sobre el pozo. Si no encontraba resistencia, podría calcular exactamente el grosor de la capa de arena. El resto del equipo de ingeniería esperaba ansioso en el Barracón 104. Bull y Noble regresaron en 20 minutos, visiblemente entusiasmados. Había menos de 22 centímetros entre el túnel y el bosque de la superficie. El pozo de entrada tenía una profundidad de 8,5 metros y, sin embargo, el de salida tenía una altura de sólo 6 metros. La discrepancia se debía probablemente a que el nivel del suelo era menor en el exterior de la alambrada y también quizá a que el túnel había ido ascendiendo 30 o 60 cm al avanzar. En cualquier caso, el descubrimiento suponía otro golpe de suerte. Si el equipo hubiera seguido excavando aquella tarde era más que probable que hubieran abierto la salida del túnel prematuramente. Noble señaló que también cabía la posibilidad de que un «animal» que estuviera haciendo su ronda metiera el pie precisamente en el lugar en el que estaba la salida. Rápidamente, los excavadores reforzaron el techo con un entramado de madera mucho más resistente, firmemente encastrado en su sitio.

Era el 14 de marzo. Los hombres salieron del túnel a las 09.45 horas y sellaron la trampilla. Harry no se volvería a abrir hasta el día que el Comité de Fugas decidiera que era el adecuado para llevar a cabo la evasión. Al día siguiente, Rubberneck volvió al Stalag Luft III e inmediatamente ordenó a los «hurones» que registraran el Barracón 104. Sus secuaces estuvieron cuatro horas poniéndolo todo patas arriba. Fuera hacía un frío glacial y la espera resultaba desquiciante. Los prisioneros recordaban el fatídico día del pasado septiembre en que fue descubierto Tom. Todos respiraron aliviados cuando los «hurones» salieron por fin del 104, esta vez sin una sonrisa de triunfo dibujada en el rostro. Nunca habían visto a Rubbernek de tan mal humor. Harry estaba a salvo. Al menos, de momento. De todos modos, estaba claro para todos que la evasión tenía que producirse cuanto antes.

El Comité de Fugas tenía que tomar una decisión urgente. Tratar de escapar en una noche que no fuera de luna nueva era una locura, pero sólo quedaban dos semanas para la siguiente fase de luna nueva, que caía en los días 23, 24 y 25 de marzo. Era bastante improbable que el frío polar hubiera mejorado para entonces. Muchos de los hombres planeaban ir caminando y atravesar a pie todo el país, sin planes concretos, algunos solos, la mayoría de dos en dos, con la esperanza de poder aprovechar cualquier oportunidad que se les presentara sobre la marcha. Llevarían mejores raciones que los demás para resistir más tiempo, y también ropas de más

abrigo para mantener el frío a raya. Pero algunos miembros del Comité de Fugas se preguntaban si los que se aventuraban a ir a pie tendrían alguna oportunidad realista en un tiempo tan frío. Sin embargo, Ker-Ramsay y los demás ingenieros del túnel eran de la firme opinión de que no se debía abandonar Harry durante un mes más. Si mejoraba el tiempo, la nieve se derretiría y no había forma de saber cómo afectaría eso al túnel. Algunos de ellos presagiaban que toda la estructura podía venirse abajo e inundarse el túnel de agua. Además, cuanto más esperaran mayor era el riesgo de que algún guardia se tropezara con el pozo, o se cayera dentro, incluso estando reforzada la nueva salida. Otro factor era el elemento sorpresa. La razón por la que los prisioneros se habían dado tanta prisa en acabar el túnel era para poder salir antes de que los alemanes reforzaran sus medidas de seguridad con la llegada de la primavera, la tradicional estación de las fugas.

Bushell estuvo de acuerdo y se decidió que el viernes siguiente por la noche, el 24 de marzo, sería la fecha provisional para la evasión. La noche anterior, el jueves, no era todavía luna nueva del todo. Y huir el sábado por la noche dejaría a los fugitivos que cogieran el tren a merced de los impredecibles horarios de los servicios mínimos de los domingos. El viernes por la noche era siempre un buen momento para viajar en la Alemania de la guerra (o en cualquier país en guerra, de hecho). Los trenes iban abarrotados de soldados de permiso de fin de semana, que sólo tenían en mente llegar lo antes posible a casa para reunirse con sus familias o sus novias, y no ponerse a buscar a prisioneros de guerra evadidos. Efectivamente, la experiencia de uno o dos de los que habían logrado escapar demostraba que los soldados estaban más que dispuestos a pasar por alto cualquier tipo de sospecha que pudieran albergar sobre sus compañeros de viaje. El tráfico ferroviario no descansaba en toda la noche. No llamaría la atención un grupo numeroso de hombres en cualquier estación a primera hora de la madrugada.

La fecha quedó fijada. Sin embargo, se acordó que no se tomaría una decisión definitiva hasta las 11.30 horas del 24 de marzo, por si surgía cualquier imprevisto que pudiera poner en peligro la evasión. Todo esto suponía que había muchísimas cuestiones organizativas que ultimar en muy poco tiempo. Había que acabar de preparar la documentación falsa, rematar los disfraces y perfeccionar las coartadas. Los documentos que precisaran llevar estampada una fecha no se sellarían hasta que se hubiera tomado la decisión definitiva, después de las 11.30 horas de la mañana del viernes.

El plan siempre había contemplado la idea de que salieran 200 hombres, pero nunca hubo una esperanza realista de que se pudiera lograr dicho objetivo. En las noches sin luna que esperaban, el sol se ponía alrededor de las 21.00 horas y amanecía hacia las 05.30 horas. Esto les dejaba un margen de ocho horas y media de oscuridad, es decir, 510 minutos. La experiencia pasada había demostrado que podía

salir un hombre del túnel cada dos o tres minutos. Eso significaba que podían aspirar a que salieran entre 170 y 255 hombres, aunque eso sólo podía alcanzarse en circunstancias ideales.

El Comité de Fugas tenía que tomar en consideración retrasos y complicaciones imprevistas. Muchos de los que iban a fugarse no habían estado nunca en un túnel. Algunos podrían sufrir ataques de pánico y claustrofobia. Muchos portarían maletas y otros intrincados bártulos y seguramente tardarían un poco más. Podría darse algún desprendimiento que obligara a perder tiempo apuntalándolo. Si se atenían a una cifra realista de un hombre cada cuatro o cinco minutos, tendrían la oportunidad de salir entre 102 y 128 hombres. De todas formas, Bushell decidió que 200 hombres tenían que estar preparados y a punto para salir, todos ellos con los disfraces, la documentación y las raciones extra. Siempre cabía la posibilidad de que las cosas fueran más fluidas de lo que ninguno de ellos hubiera pronosticado.

Mientras los prisioneros se preparaban para la evasión, en el aire se respiraba una cierta sensación de entusiasmo que se extendió a los otros recintos. Bub Clark comentó que en todo el campamento se extendió una alegre sensación durante varios días, antes de la evasión en sí. Este hecho tampoco pudo pasar inadvertido a los alemanes. Como es de suponer, el trajín afectaba más a los 200 afortunados. Los fugitivos iban a recorrer Alemania disfrazados de las formas más variopintas, tanto de elegantes abogados, contables y doctores en traje de chaqueta propio de las clases medias como de desaliñados obreros y marineros extranjeros. A medida que se iba acercando el 24 de marzo, fueron ensayando sus coartadas, estudiando los mapas y dándole un repaso final a sus conocimientos de idiomas extranjeros. Algunos quizá incluso revisaron y modificaron sus planes.

«Un febril entusiasmo se extendía por todas partes —cuenta Jimmy James—. Ninguno de los que iban a fugarse pensó seriamente en las posibles consecuencias que tendría su captura tras una evasión en masa de este calibre, del mismo modo que un piloto no piensa en si va a ser derribado antes de entrar en la cabina.» Puede que fuera un punto de vista válido para los oficiales británicos, pero algunos de los pilotos de otras nacionalidades que volaban con la RAF habían pasado más de una noche en vela pensando en qué les depararía el destino si la Gestapo les llegaba a echar el guante.

Los prisioneros habían asistido a decenas de charlas sobre las distintas rutas de escape desde el campamento, cuyos detalles facilitaban aquellos que habían salido en libertad condicional, «hurones» dóciles o prisioneros que se habían fugado. Se sabía que cerca del campamento había una especie de recinto que estaba muy vigilado e iluminado y que era preferible evitar. Cerca de Sagan había varias ciudades, grandes y pequeñas, por las que era mejor no deambular. Las ciudades traían consigo Juventudes Hitlerianas, miembros del *Volkssturm* y controles de seguridad. Sabían



que el río Oder estaba hacia el norte de Sagan y que la *Autobahn* de Berlín a Breslau quedaba hacia el sur. Roger Bushell aleccionaba y alentaba a todos los que pensaban dirigirse a Suiza. Wally Valenta se encargaba de enseñar a decir en checo a los que pensaban ir hacia el sur: «Juro por la vida de mi madre que soy un oficial inglés».

Jimmy James pensaba tomar esa dirección con la esperanza de poder cruzar la gigantesca cordillera de Riesengebirge que separa Checoslovaquia de Alemania. Formaría parte de una supuesta cuadrilla de 12 trabajadores extranjeros de un aserradero local de permiso. Su disfraz sería su antigua guerrera de la RAF, la que llevaba puesta cuando fue abatido. Mucho antes de liberarla de la insignia, ya había sustituido los botones militares por unos de paisano, completando el disfraz unos desaliñados pantalones caqui anchos y un gorro que le habían proporcionado los sastres. En la «cuadrilla» irían también Johnny Dodge, Johnny Bull y Pop Green, tres oficiales polacos, dos australianos, un canadiense y otro inglés de la RAF. El plan era que los hombres cogieran un tren de madrugada desde Tschiebsdorf, una pequeña aldea rural de menos de 700 habitantes que no estaba lejos de Sagan pero que, sin embargo, tenía estación de tren. Su intención era viajar unos 110 km hacia el sur, hasta una pequeña población denominada Boberóhrsdorf, cerca de Hirschberg, en la frontera con Checoslovaquia. El jefe de escuadrón australiano John Williams guiaría al grupo a través del bosque, ya que había salido a dar paseos en libertad condicional con los alemanes y conocía la zona mejor que los demás. Además, el grupo había recibido información sobre distintos senderos que cruzaban el bosque gracias al contacto de Marcel Zillessen, el siempre servicial «hurón» Keen Type. Una vez en la estación, tomaría el mando un oficial polaco llamado Jerzy Mondschein, que hablaba muy buen alemán y que se encargaría de comprar los billetes y de sacarlos de cualquier aprieto.

Mondschein era uno de los oficiales de la Europa del Este que no se alegraba del rumbo que estaban tomando los acontecimientos recientemente. Los reveses que los alemanes sufrían en el Este no significaban más que mayores abusos por parte del Ejército Rojo, y no le resultaba fácil decidir qué régimen era peor, el de Stalin o el de Hitler. Llevaba meses de noches en vela, pero ahora al menos se enfrentaba a la posibilidad de hacer alguna cosa para levantar el ánimo. Jimmy James había pensado en un principio seguir solo desde Hirschberg, pero le sugirieron que se hiciera acompañar por un piloto griego de Spitfire llamado Sortiros *Nick Skanziklas*, que podría conducirlo a Grecia a través del valle del Danubio y ayudarle a pasar desde allí a Turquía.

El aviador holandés Bob van der Stok era uno de esos pocos fugitivos a los que se les atribuía una oportunidad real de tener éxito. No sólo hablaba alemán a la perfección, sino que también había vivido bajo la ocupación nazi y conocía bien las condiciones a las que se tendría que enfrentar. Había pequeñas cuestiones de forma

en los hábitos sociales que podían llegar a delatar a un oficial evadido que las desconociese. Por ejemplo, los pasajeros de un tren no podían sentarse en la sala de espera sin haber adquirido antes el billete. Los que no lo tuvieran podían ser detenidos. Había determinados controles ferroviarios donde era obligatorio mostrar el documento de identidad, pero los escrutinios se hacían siempre con poco detenimiento. Los evadidos con documentación dudosa que tuvieran la tentación de escurrir el bulto y esquivar a los guardias correrían un peligro mucho mayor que si se limitaban a sacar su documentación con la esperanza de que todo saliera bien. Van der Stok conocía bien estas costumbres y no era probable que le pillaran desprevenido.

Van der Stock iba a asumir la personalidad de Hendrik Beeldman, un supuesto delineante holandés de la firma alemana de electrónica Siemens en permiso de vacaciones. Su disfraz había sido confeccionado por los hombres de Tommy Guest a partir de un gabán azul oscuro de la Real Fuerza Aérea australiana, unos pantalones de la marina holandesa y una boina. También se consideraba que los aviadores noruegos Per Bergsland y Jens Muller tenían más posibilidades que la mayoría de volver a casa. También ellos dominaban perfectamente el alemán y estaban familiarizados con la vida bajo el dominio nazi. Su plan era dirigirse a Stettin haciéndose pasar también por empleados extranjeros de Siemens. A Bergsland le habían proporcionado documentación falsa con la identidad de un ingeniero noruego, Olaf Anderson, en viaje de negocios entre Frankfurt an der Oder y Sagan. Iría elegantemente vestido con un respetable traje de negocios y llevaría un maletín repleto de espumas de afeitar y jabones alemanes y noruegos. Los papeles falsos contenían instrucciones con la orden de presentarse en Stettin. La coartada de Muller era similar.

Los disfraces y la documentación falsa eran tan perfectos como era posible en aquellas circunstancias. Las guerreras de Muller y de Bergsland se habían transformado en imitaciones pasables de chaquetas de paisano. Muller llevaba una gorra teñida de azul. Bergsland una corbata negra. Ambos llevaban unos relucientes zapatos de paisano. Ambos eran conscientes de que si les pillaban se podían tomar terribles represalias contra sus familias, por lo que tuvieron mucho cuidado de no llevar nada entre sus enseres de fuga que pudiera resultar comprometedor.

Otros dos miembros del valeroso contingente noruego, Halldor Espelid y Nils Fugelsang, también apuntaban hacia Suecia, al igual que Cookie Long y el joven piloto de Mustang Tony Bethell, quienes esperaban poder viajar en trenes de mercancías haciéndose pasar por trabajadores franceses con destino al Báltico.

Roger Bushell era el número 4 y se iba a hacer pasar por un hombre de negocios francés. Bushell dominaba el francés y el alemán por lo que, en ese sentido, tenía muy buenas posibilidades. Sin embargo, también era el único de los que se iban a

fugar que sabía con certeza antes de salir del túnel que si le pillaban los alemanes era hombre muerto. Su disfraz sería el traje gris que había introducido de contrabando en el Stalag Luft III, un gabán oscuro y un sombrero de fieltro. En un principio, había planeado fugarse con Bob Stanford-Tuck, que hablaba bien el ruso. Pero dado que Stanford-Tuck había sido enviado a Belaria, el compañero de fuga de Bushell sería el teniente Bernard Scheidhauer de las Fuerzas Aéreas de la Francia Libre. Scheidhauer sólo tenía 18 años cuando cayó Francia en junio de 1940. Siempre había ambicionado unirse a las fuerzas aéreas y se sentía desesperadamente abatido por la situación en la que se encontraba su país. Una vez trató de escapar a través de España. En un segundo intento que tuvo más éxito, huyó a bordo de un pequeño barco de pesca junto con un grupo de jóvenes camaradas. El barco zarpó de una pequeña cala cerca de Brest. Se encontraron en medio de una gran tormenta y fueron avistados por un buque mercante británico que recogió a los seis refugiados franceses y los desembarcó en Milford Haven. Scheidhauer se unió primero a las Fuerzas Navales de la Francia Libre pero al poco tiempo consiguió hacer realidad su viejo deseo de volar. Se ganó sus insignias en el verano de 1942 y se unió al viejo escuadrón de Douglas Bader, el 242, pilotando aviones Spitfire Mark V. (Por aquel entonces, Bader ya llevaba nueve meses siendo prisionero de guerra.) Poco después, Scheidhauer se encontró volando con el Escuadrón 131 realizando misiones de barrido sobre su tierra natal, en las que con frecuencia tenía el impulso de desviar ligeramente el rumbo para pasar sobre el apartamento de sus padres en Brest y sobrevolarlo agitando las alas con la esperanza de que se dieran cuenta de que se trataba de él. La carrera aérea de Scheidhauer se acabó el día en que su Spitfire fue alcanzado por el fuego antiaéreo. Aterrizó en lo que él pensaba que era la isla de White pero para su sorpresa se enteró, a través de los labradores que corrieron a rescatarle, de que se encontraba en la de Jersey, que estaba ocupada por los alemanes. Dando muestras de mucho arrojo y valor, puesto que podían haberles disparado a todos por lo que hicieron a continuación, los isleños ayudaron al piloto a desmantelar y destruir todo lo que pudieron del valioso avión. Pasados 45 minutos, llegaron los alemanes y pusieron fin a su vandalismo. Poco después Scheidhauer llegaba a Sagan. Sus dotes trilingües (hablaba inglés, francés y alemán) eran algo de lo que el Comité de Fugas tenía una necesidad acuciante, por lo que rápidamente se le animó a ingresar en las filas de la Organización X. Desde su llegada al Stalag Luft III fue uno de los expertos del servicio de inteligencia de Wally Valenta. Conocía Francia como la palma de su mano. El plan de Bushell y Scheidhauer era llegar a París haciéndose pasar por hombres de negocios de regreso a la capital francesa a través de Alemania. Allí esperaban poder contactar con la Resistencia francesa. Sus documentos y credenciales habían sido falsificados con toda la exactitud de la que era capaz el departamento de Tim Walenn.

Des Plunkett tenía el número 13, puesto del que se apropió porque nadie más lo quería. Su compañero era el piloto de caza checo Bedrich *Freddie* Dvorak. Su objetivo era llegar a Praga, donde esperaban poder reunirse con otros compañeros, entre ellos Johnny Marshall, Ivo Tonder y Wally Valenta, que viajarían hasta Checoslovaquia por sus propios medios. Tim Walenn no hablaba ningún idioma extranjero, por lo que se haría pasar por lituano con la esperanza de que si algún alemán lo detenía tampoco hablara lituano. Su compañero era el aviador lituano *Rene* Marcinkus.

Sydney Dowse tenía el número 21. Había sido uno de los excavadores más esforzados del túnel y ya había intentado escaparse otras dos veces. Dowse iba a fugarse con el oficial polaco Stanislaw *Danny* Krol. Su plan era dirigirse hacia Polonia y conectar allí con algún contacto que Krol tenía en la Resistencia. En sus documentos falsos aparecían como trabajadores danés y eslavo respectivamente. Igualmente útiles fueron los cupones auténticos de comida para tres semanas que Dowse, siempre lleno de recursos, había obtenido por mediación de Hesse, quien también le había conseguido un traje de buen corte. El disfraz de Krol no era sino su propio uniforme y su gabán, en los que habían sustituido las insignias y los botones distintivos por otros de paisano.

Wings Day le seguía en la lista con el número 22. Tenía, a su parecer, la coartada más absurda de todas. Sus documentos falsos le identificaban como un coronel irlandés. La coartada era que se había convertido al nazismo al ser testigo de la barbarie ocasionada por el ataque aéreo de los Aliados sobre las ciudades alemanas y que le habían dejado salir bajo palabra del campo de prisioneros en el que se encontraba escoltado por un miembro de la Luftwaffe. Day pensaba que la historia era exageradamente ridícula y protestó enérgicamente diciendo que quería hacerse pasar por búlgaro, a lo que el Comité de Fugas contestó diciendo «¡pero si usted no habla búlgaro!». «Nadie habla búlgaro a excepción de los propios búlgaros, y están a casi 1.000 km de distancia», replicó Wings, apabullado. Sin embargo, sus objeciones no fueron admitidas.

Su compañero de fuga iba a ser Pawel (Peter) Tobolski, un oficial polaco que llevaría un uniforme de cabo de la Luftwaffe. Tobolski hablaba muy buen alemán, lo que al menos dejaba una puerta abierta a la esperanza. Tobolski se había casado en 1940 pero no había llegado a conocer a su hijo, que nació después de que él fuera hecho prisionero, y que ahora vivía con su madre en Escocia. Estaba deseando encontrarse con el hijo que nunca había visto. Pero Tobolski, al igual que los demás oficiales de la Europa del Este, estaba más preocupado que la mayoría por los rumores que habían oído a través de los hombres de Von Lindeiner.

Wings Day no era el único que quería hacerse pasar por búlgaro. Gordon Brettell y Kingsley Brown planeaban fugarse haciéndose pasar por estudiantes búlgaros de

ingeniería forestal. Su razonamiento era que sería la coartada perfecta si los alemanes los pillaban merodeando por los bosques. Se dirigirían por tierra hasta el Báltico donde tratarían de hacerse con un bote a remos con el que llegar hasta Suecia.

El 20 de marzo, todos los que iban a participar en la evasión debían presentarse para inspección ante Ker-Ramsay y Marshall vestidos con sus disfraces y con todos los bártulos que llevarían en su viaje. Se obligó a todos cuantos llevaban lo que se consideró exceso de equipaje lo aligeraran. Los maletones de gran tamaño y las mantas enrolladas podían engancharse en los puntales de madera y provocar desprendimientos y retrasos. Ker-Ramsay y Marshall enseñaron a todos, uno por uno, cómo tumbarse en la vagoneta y cómo agarrar sus pertenencias por delante, manteniendo siempre agachada la cabeza. Algunos prisioneros habían trabajado en el túnel, pero la mayoría no. Era importante que estos últimos entendieran que ahí abajo uno podía llegar a sentir una terrible sensación de claustrofobia pero que, a pesar de todo, la estructura era totalmente segura. Lo peor que podía pasar era que alguno de ellos sufriera un ataque incontrolado de pánico.

No todos los futuros fugitivos eran conscientes del problema. Uno que sí que lo era, paradójicamente, era Paul Brickhill, el oficial de la RAF que escribiría más adelante el libro *La gran evasión* en el que se basaría la película. A Brickhill le había tocado una plaza en la segunda tanda de cien fugitivos, pero cuando entendió cómo sería estar en el túnel, se sintió sobrecogido. Se dirigió a Roger Bushell y le confesó sus temores. Bushell le borró de la lista y le agradeció su honestidad.

Los fugitivos también tuvieron que presentarse ante los departamentos de inteligencia que se encargaban de los territorios por donde pasaría cada uno. Les informaron sobre la situación reinante en cada lugar a partir de las últimas informaciones recibidas y les proporcionaron los detalles necesarios para contactar con los grupos clandestinos más próximos. Gracias a Keen Type, el contacto de Zillessen, el Comité de Fugas no sólo tenía en su poder los horarios de los trenes que salían de la estación de Sagan sino también datos sobre los puestos fronterizos entre Checoslovaquia y Alemania, así como la ubicación de los atracaderos de pequeñas embarcaciones que iban a Suecia desde Danzig y Stettin. No todos los fugitivos iban a viajar en cómodos trenes. El comandante de ala John Ellis dio instrucciones precisas sobre técnicas de supervivencia al aire libre a los que debían desplazarse a pie. Bushell les facilitó la dirección de un hostelero de Praga que trabajaba con la Resistencia y de un establecimiento de Stettin frecuentado por marineros suecos. También recibieron seis latas de víveres de alto nivel energético. Finalmente, se entregó a todo el mundo sus correspondientes mapas y brújulas.

Al despuntar el alba del 23 de marzo, el recinto amaneció cubierto por un espeso manto de nieve. El Comité de Fugas se reunió y pospuso la decisión un día más. Alguien a tener en cuenta a la hora de tomar la decisión final era Len Hall, miembro

del servicio meteorológico de la RAF. Informó al comité de que los días siguientes iban a ser extremadamente fríos, pero que la densa capa de nubes haría que oscureciera mucho más temprano. Se mantuvo un tenso debate sobre las condiciones meteorológicas. Algunos de los miembros del comité pensaban que sería un intento suicida para los que iban a pie, y sugirieron que quizá podrían dejar salir antes a los que pensaban ir en tren, volver a cerrar Harry, y esperar un mes o así antes de dejar escapar al resto. Debido a las malas condiciones climáticas, los que iban a ir a pie habían recibido el doble de raciones que los demás, pero se enfrentaban a un panorama absolutamente desalentador en vista del frío imperante.

Para Bushell eso era intolerable. Aquella tarde, se paseó por el recinto en compañía de Wings Day. Al ir acercándose, por fin, el momento de la fuga, se había puesto a darle vueltas a la cabeza a todo lo que podría pasarles a los oficiales no británicos si les volvían a coger y a las posibilidades de supervivencia de los que huirían a pie. «Tenemos que salir mañana —dijo Bushell—, pero odio tener que tomar esta decisión, porque muy pocos de los que lo van a intentar a pie lo conseguirán.» «No tendrían muchas posibilidades de todas formas —contestó Day—. Una entre mil, en el mejor de los casos.» Day agregó que estaba claro que ninguno se moriría de frío. Siempre podían entregarse si la situación se hacía realmente insoportable.

«Entonces, ¿cree que deberíamos salir mañana?»

«Ésta es una guerra operacional, Roger. No se trata sólo de conseguir que un puñado de hombres llegue a casa, porque muy pocos lo conseguirán. Es igual de importante causar problemas a los alemanes, y aunque sólo consigamos sacar a la mitad de los que planeamos, no hay duda de que se los vamos a dar.»

Aquella noche cayó una gran nevada mientras se llevaba a cabo el ensayo general de *Pigmalión* en el teatro. El teniente de vuelo Ian *Digger* McIntosh, actor suplente de Bushell, prestó especial atención aquel día. A la mañana siguiente, el Comité de Fugas se reunió a las 11.30 horas y tomó la decisión definitiva. Tim Walenn corrió a estampar la fecha en todos los documentos falsos. Crump Ker-Ramsay bajó al túnel a dar los últimos toques. Poco después, en el Recinto Sur, Bub Clark recibió el mensaje de que Bushell le esperaba al otro lado de la alambrada para hablar con él. Cuando Clark llegó, Bushell se paseaba en círculos sobre la nieve. No se anduvo con rodeos: «Nos vamos esta noche —le dijo—. Por favor, no hagan nada que nos eche a perder el plan.» Clark aseguró a Bushell que los estadounidenses no tenían ningún plan de fuga previsto para esa noche que pudiera entorpecer el suyo y que se estarían quietecitos. Después, le deseó buena suerte.

«Aquella fue la última vez que vi a Roger Bushell —recordaría Bub Clark, con los ojos humedecidos—. Y a algunos de los mejores hombres que he conocido en toda mi vida.»

*Per Ardua Ad Astra*

La decisión de seguir adelante con la evasión supuso, al menos para uno de los prisioneros, una novedad de otra índole. Aquel mediodía, Ian McIntosh se enteró de que iba a sustituir finalmente a Roger Bushell en el papel de profesor Henry *Higgins* en la representación de *Pígameo*. Después de todo, seguramente al suplente de Bushell no le hizo mucha gracia la inesperada oportunidad de lanzarse al estrellato como actor teatral. Digger McIntosh había sido uno de los más pertinaces artistas de la evasión y casi consiguió llegar a Suiza en la célebre treta del despioje. Aunque padecía de claustrofobia aguda, no hay duda de que hubiera preferido estar en el túnel aquella noche. Sin embargo, en el teatro siguieron los ensayos de la obra como de costumbre y el Comité de Fugas ordenó que prosiguieran las clases, los grupos de deporte y las demás actividades.

Todos y cada uno de los prisioneros del Stalag Luft III se olían que se estaba cocinando algo. «Es inconcebible —dice Bub Clark acerca de aquellas últimas horas— que los alemanes no se dieran cuenta de la tensión que reinaba en el ambiente.» Las cartas que algunos de los prisioneros enviaron a casa delataban una mezcla de añoranza, nerviosismo y temor de no volver a ver nunca a sus amigos y a sus seres queridos.

Entretanto, la Organización X ultimaba los preparativos finales para la evasión que algunos llevaban años esperando. Los que iban a tomar parte en ella debían presentarse una vez más a pasar revista. A medida que el departamento de Tim Walenn iba teniendo listos decenas y decenas de documentos debidamente fechados y sellados, los pequeños X de cada barracón los iban repartiendo entre los futuros fugitivos.

Aquella tarde, tras el *Appell*, los habitantes del Recinto Norte se fueron dispersando hacia sus respectivos barracones, aparentemente igual que siempre. La mayoría parecía tener prisa por escapar del frío, o para asistir a alguna clase nocturna o para huir del aburrimiento. De hecho, durante las horas que siguieron hasta el toque de queda, muchos de los prisioneros no se retiraron a sus quehaceres habituales sino que obedecieron a un plan convenido de antemano para facilitar la evasión. Los residentes habituales del Barracón 104 que no estaban en la lista de la fuga pasarían la tarde en cualquier otro sitio. Entretanto, los 200 incluidos en la lista tenían que hacinarse en el 104. Para no despertar las sospechas de los «hurones», se concibió un intrincado plan para guiar a los prisioneros y a los futuros fugitivos alrededor del recinto. Había varios «vigilantes» apostados discretamente entre las sombras de los

barracones encargados de guiar el ir y venir del tránsito clandestino.

Poco después de las 18.00 horas, unos cuantos de los que iban a fugarse se reunieron para cenar juntos por última vez en la habitación de Johnny Travis. Entre ellos se encontraban Roger Bushell y Bob van der Stok. Jimmy James revisó una vez más lo que iba a llevarse antes de tomar su última cena en el Stalag Luft III. «Hace una noche de perros» dijo uno de sus compañeros de barracón. Habían preparado todo un festín en honor a Jimmy, poniendo en común cuantos víveres pudieron reunir. Querían celebrar su última noche allí y que se fuera con el estómago bien lleno, en previsión de las privaciones que le esperaban. No obstante, cenaron en silencio.

«El entusiasmo estaba teñido de una oscura sensación de fatalidad», recuerda James. Después de comprobar una vez más todo su equipo, recordó que tenía un montón de cigarrillos escondido bajo la cama. Se los dio a los otros sonriendo afablemente y explicando, en tono de broma, que ya compraría más en la cantina de oficiales cuando llegara a casa. Ellos le respondieron, también en broma, que se los guardarían hasta que saliera de la «nevera». Poco antes de las 21.00 horas James salió para ir al Barracón 104 pasando por el 109, donde le habían dicho que acudiera antes según el complicado plan de tránsito por el que se guiaban por todo el recinto otros hombres en sus mismas circunstancias. En el 104 fue recibido por Dave Torrens, el oficial encargado de tomar nota de cada uno de los fugitivos a medida que iban llegando al barracón. Torrens envió a James a la habitación 8, que poco a poco se iba abarrotando de gente, según iban llegando otros miembros de su grupo de fuga. Nick Skanziklas llegó unos minutos más tarde llevando un gabán y una gorra de tela.

El Barracón 104 era ahora un hervidero de gente, todos ataviados con una gran variedad de extraños disfraces. En el momento en que Les Brodrick llegó al Barracón 104, éste estaba tan abarrotado que Brodrick tuvo que sentarse en el suelo. La atmósfera era cada vez más agobiante dado que habían tenido que apiñarse más de 200 hombres en un espacio que estaba previsto sólo para 100. Había tanta gente hacinada en el barracón que los que estaban fuera haciendo guardia se empezaron a alarmar al ver pequeñas nubes de vapor saliendo por las ventanas y empezaron a especular sobre cuánto tardarían los alemanes en percatarse del extraño fenómeno. Torrens tenía buenas razones para alarmarse cuando vio entrar a un guardia en el Barracón 104. Contuvo la respiración, hasta que se dio cuenta de que el alemán era en realidad Peter Tobolski, el oficial polaco que llevaba un uniforme de cabo de la Luftwaffe y que iba a acompañar a Wings Day con su peculiar disfraz de coronel irlandés.

El neozelandés Mike Shand iba a recorrer a pie Checoslovaquia, campo a través, con Len Trent. No tenían otro plan que una vaga esperanza de poder llegar a Suiza a través de Austria desde allí. Mientras esperaba a que le llegara el turno de salir aquella noche, no se hacía ilusiones. «Pienso que nadie creía poder llegar a Inglaterra



—diría años más tarde—. Era ridículo pensarlo. Con controles de la policía y la Gestapo en prácticamente cada cruce de caminos, y con el frío que hacía, parecía prácticamente imposible andar campo a través sin ser descubiertos. Pero algo teníamos que hacer para devolverles el golpe a los alemanes.»

Mientras los fugitivos esperaban en el Barracón 104, Ker-Ramsay y su equipo de excavadores habían bajado a Harry y se habían pasado horas ultimando los preparativos para la evasión. Una de las mejoras de última hora era que habían colocado unas «cortinas» hechas con mantas y las habían colgado en el túnel, poco antes del pozo de salida, para evitar que se filtraran la luz y los ruidos al exterior. El túnel estaría atestado de fugitivos subiendo y bajando sin parar y deslizándose de un lado a otro sobre las vagonetas, en una sucesión sin fin. Ker-Ramsay había instalado más luces para aplacar cualquier sensación de claustrofobia que pudieran sufrir algunos de los que nunca habían bajado antes al túnel. También se colocaron mantas a lo largo y ancho del túnel para amortiguar el sonido y para que la ropa se manchara lo menos posible. La salida se abriría a las 21.30 horas en punto. Las manecillas de los relojes de muñeca de los oficiales del Barracón 104 parecían moverse con demasiada lentitud hacia el momento de su cita con el destino.

Aquella noche, Bub Clark se acostó como siempre en el Recinto Sur, pero le costó conciliar el sueño. Después de haber estado íntimamente involucrado en cada fase de los planes de fuga sabía que en aquel momento el Barracón 104 estaría atestado de gente, con 200 hombres prácticamente incapaces de contener su agitación ante la perspectiva de la aventura que les esperaba y de lograr al fin la libertad. Se permitió esbozar una sonrisa al pensar en la diversidad de disfraces que llevarían puestos. Podía imaginarse lo que pasaba bajo tierra mientras los ingenieros jefes daban los últimos toques a las vagonetas y a los sistemas de ventilación y abrían una salida a través del suelo. Sabía que, si todo salía de acuerdo con el plan, el pozo desembocaría en el bosque, lo suficientemente arropado por los árboles para quedar fuera del alcance visual de las torres de vigilancia. Sabía que, para todos y cada uno de los hombres, cada minuto de espera sería una agonía y que en el momento de escapar se sentirían embargados por una euforia repentina mezclada con el extraño estremecimiento que acompaña siempre al peligro inminente. Recostado en su litera en las primeras horas de la madrugada, Clark no podía evitar esperar que de un momento a otro sonara un disparo que anunciara el descubrimiento del túnel, pero cruzó los dedos con la esperanza de que no ocurriera.

A las 20.30 horas la cabeza de Ker-Ramsay asomó finalmente por la trampilla y anunció que el túnel estaba listo para admitir al primer grupo de fugitivos. Un escalofrío de nerviosismo se propagó por todo el barracón, pero antes de que se declarara oficialmente el comienzo de la evasión, el coronel Massey visitó el barracón y les dedicó unas palabras de aliento. Dado que Wings Day iba a participar

en la evasión, Massey asumía las funciones de oficial superior británico, cargo que ya «compartían» de manera extraoficial. Massey rogó a los hombres que se abstuvieran de provocar a los alemanes si alguno era capturado y les volvió a repetir las advertencias que Day había recibido del *Kommandant*.

Después, empezaron a descender al túnel los primeros oficiales de un grupo de avanzada. Johnny Marshall y Johnny Bull iban a la cabeza. Les seguían Bushell y su compañero de fuga, Bernard Scheidhauer; Sydney Dowse y el capitán checo Wally Valenta, y el sudafricano apasionado de los deportes Rupert Stevens. Los encargados de abrir la trampilla reforzada de salida eran Marshall y Bull, mientras que los demás tenían que esperar abajo, en el ensanche que había a los pies del pozo de salida, con Sydney Dowse listo para tirar de la cuerda y dar la señal de que la evasión había comenzado. Mientras lo preparaban todo, los prisioneros que iban a continuación empezaron a descender por la trampilla. Enseguida se formó una cadena de hombres en fila, tumbados boca abajo sobre las vagonetas, cada uno agarrando sus bártulos por delante. Había 17 hombres en total esperando en el túnel para salir. Crump Ker-Ramsay asumió su nuevo papel de cabeza de la expedición y se agachó en el fondo del pozo de acceso. En la parte superior del pozo que había sobre él se encontraba Henry Lamond, encargado de controlar el flujo de fugitivos que entraban al túnel.

El resto de los hombres seguía en el barracón esperando su turno, en un silencio sepulcral. No obstante, cuando llegó la hora señalada para el inicio de la evasión, nada parecía indicar que la fuga se hubiera puesto en marcha. Pronto, todos los que esperaban en la superficie, hacinados en el Barracón 104, empezaron a ponerse nerviosos. Unos cuchicheos ansiosos rompieron el silencio. Todos querían saber si algo había salido mal. «El ambiente del barracón se estaba caldeando y era cada vez más bochornoso —dice Les Brodrick—. Tratábamos de conservar la calma en la medida de lo posible pero empezábamos a estar un poco hartos del retraso.»

Jimmy James recuerda: «Tratábamos de charlar los unos con los otros como si no pasara nada, pero nos costaba; había tanta tensión en el ambiente que la atmósfera era agobiante. Muchos de nosotros empezamos a quitarnos la ropa de abrigo». Ker-Ramsay no sabía cómo ayudarles. No tenía ni idea de qué estaba pasando. El hombre más próximo a él estaba a 30 metros de distancia, abajo en el túnel, y era imposible establecer ningún tipo de comunicación con él.

La respuesta a lo que todos se preguntaban se encontraba en el otro extremo del túnel, donde Bull se enfrentaba a muchas dificultades para abrir la trampilla de salida. No podía hacer que cediera ni un centímetro. Después de una hora de forcejear con ella, agotado por el esfuerzo, Bull volvió a descender para dejar que Marshall probara suerte. Marshall se despojó de sus ropas de paisano para no mancharlas y se encaramó hasta la parte superior del pozo en ropa interior, pero la trampilla seguía inamovible. Los dos hombres se maldijeron en voz baja por haber hecho tan buen

trabajo cuando la instalaron. No había quien la moviera, como si la hubieran fijado con cemento. Marshall regresó a la cámara del fondo del pozo, totalmente exasperado. Bull volvió a subir a hacer otro intento. El sudor le caía por la frente mientras el tiempo seguía pasando inexorablemente. A las 22.00 horas el Stalag Luft III se vio envuelto en un gran trajín mientras los «animales» hacían su ronda habitual para ir cerrando cada recinto. Los guardias fueron de un barracón a otro, cerrando de golpe y con gran estruendo los pesados «pasadores» de madera a través de las puertas y los postigos de las ventanas. Los hombres del 104 permanecían sentados en silencio mientras se iban apagando las luces de cada barracón. Lentamente, los portazos y los gritos del exterior se fueron atenuando mientras los alemanes regresaban a la *Kommandantur*, cerrando tras de sí la puerta principal del recinto.

Mientras el silencio volvía a adueñarse del recinto en la superficie, Harry Johnny Bull sintió de pronto que la trampilla cedía un poco. Siguió arañando los bordes hasta que empezó a soltarse cada vez más y cayó en sus manos, junto con una cascada de tierra. Haciendo caso omiso de la arena que le caía sobre los ojos, Bull siguió horadando los 20 cm de tierra que faltaban y que cayeron al fondo del pozo. En el punto de escala técnica que había debajo de Bull, la atmósfera había pasado de ser tensa a angustiada. Sólo los que estaban en la cabeza del túnel sabían cuál era el problema. Fue todo un alivio cuando poco después de las 22.00 horas Ker-Ramsay sintió una suave brisa de aire fresco. Debían haber conseguido abrir la salida. Una sensación de alivio se propagó por todo el túnel y por el pozo de acceso hasta los hombres que esperaban arriba. Una oleada de silenciosa euforia lo invadió todo pero, tras la excitación inicial se vio que el tiempo seguía pasando inexorable sin que las cosas empezaran a moverse como era de esperar. Rápidamente volvió la tensión. En los ojos de todos los del 104 se podía leer la misma pregunta callada: ¿qué está pasando? Todo ello era más frustrante todavía para Ker-Ramsay, que seguía sumido en la oscuridad aunque podía sentir que algo pasaba a unos cien metros de él.

Lo que estaba ocurriendo era que en la cámara que había en la base del pozo de salida se estaba manteniendo, entre susurros, una discusión urgente. Bull había asomado sus oscurecidas facciones con gran cautela fuera del hoyo para encontrarse frente a una alarmante revelación. El hoyo no desembocaba desahogadamente en la arboleda, como habían planeado los topógrafos. Muy por el contrario, se quedaba al menos 7 metros corto y se abría inmediatamente detrás de una torre de vigilancia que se encontraba a sólo 13 metros de distancia. No había ni un árbol que pudiera entorpecer el campo de visión que tenían los guardias desde la torre o desde el camino que rodeaba el recinto, que estaba incluso más cerca del orificio de salida. Bull miró alarmado al centinela de la torre de vigilancia, cuya silueta se perfilaba con claridad contra el frío cielo estrellado. Bajo la figura acurrucada del guardia, el campo no era sino una enorme superficie blanca, cubierto como estaba por una

espesa capa de nieve y bañado a trozos intermitentes por los potentes focos de luz de la cerca. El único consuelo era que la zona en la que se abría el túnel estaba a oscuras. Los fugitivos tendrían que salir disparados desde allí y recorrer una distancia de unos 7 metros a campo raso antes de llegar a cubierto. Bull también se percató de que en el bosque cercano había una valla de «hurones». Los guardias se parapetaban de día tras estas pequeñas vallas para espiar lo que pasaba en el campamento. Había decenas de ellas alrededor de los recintos. Al ver ésta, tan oportunamente colocada, a Bull se le ocurrió una idea y bajó a toda prisa a contarle a Bushell las buenas y malas noticias.

En la base del pozo de salida, los hombres soltaron unas cuantas maldiciones en voz baja antes de ponerse a revisar a toda prisa las opciones que tenían. No les preocupaba demasiado la garita, ya que los guardias apostados allí estarían mirando hacia el recinto. El problema eran los guardias que patrullaban el perímetro del recinto. Podían posponer la evasión y excavar los pocos metros que faltaban en unos días, pero eso significaría esperar hasta que pasara la siguiente fase de luna llena, y Bushell ya había expresado su preocupación de que los alemanes pudieran haber descubierto el túnel para entonces. Por otro lado, muchos de los fugitivos llevaban documentos falsos fechados específicamente para ese fin de semana. Posponer la fuga implicaría que el departamento de falsificación tendría que sacar horas de donde fuera para tenerlos listos para el mes siguiente. Bushell decidió, sin más dilación, que no cabía la opción de retrasarla.

Bull le indicó que la valla de «hurones» que había en el linde del bosque les podía proporcionar cierto grado de protección frente a la mirada indiscreta de la patrulla de ronda. Podrían apostar allí a un oficial con una cuerda que llegara hasta el fondo del pozo. El se encargaría de vigilar la garita y a los guardias que patrullaban el exterior del recinto. Si daba un tirón a la cuerda significaría que el siguiente hombre ya podía salir sin peligro por el orificio de salida. Los hombres correrían primero hasta la valla y después otros 70 metros por el bosque, guiados por otra cuerda, hasta otro punto de encuentro. El plan tenía sus riesgos, pero a nadie se le ocurría otra alternativa posible. Estaba claro que con el retraso que ya llevaban encima y existiendo la posibilidad de que se produjeran aún más retrasos no iban a conseguir que salieran los 200 ni mucho menos, pero si querían que escapara un número importante de hombres tenían que empezar a darse prisa. Los oficiales que había en la cámara de la base del pozo asintieron, no sin cierta reticencia. Sacarían a cuantos hombres pudieran. Cada fugitivo se encargaría de transmitir verbalmente las nuevas instrucciones al siguiente pero, por si acaso, Bushell garabateó en un papel lo que había que hacer y colgó la nota en la pared de la cámara. Poco después, la noticia se propagó entre susurros hasta el otro extremo del túnel, junto con la petición de que enviaran una cuerda al pozo de salida.

La cuerda se fue pasando arrebatadamente de un hombre a otro, hasta llegar por

fin a la base del pozo de salida. Bull se la echó alrededor de los brazos y volvió a trepar por la escalera una vez más, con Marshall siguiéndole de cerca. Uno tras otro, los dos hombres asomaron la cabeza por el túnel al frío aire de Silesia. Tras echar un vistazo a la garita y a la cerca, se encaramaron para salir del agujero y echaron a correr hacia el bosque. Eran las 22.30 horas. La Gran Evasión había comenzado. Era la culminación de 12 meses de duro esfuerzo, meticulosa planificación e ingenioso trabajo. Mientras los evadidos corrían el *sprint* final hacia la libertad, llevaban consigo los sueños y esperanzas de los cientos de otros hombres que habían dejado al otro lado de la alambrada. Valenta, Bushell y Scheidhauer fueron subiendo poco a poco la escalera y esperaron. Enseguida, Valenta sintió el esperanzador tirón de la cuerda y, sin pérdida de tiempo, salió del pozo de un salto para ir a reunirse con Marshall en el bosque. Al instante, apareció Bushell, casi sin aliento y con una sonrisa de oreja a oreja. Los hombres, llenos de impaciencia, se estrecharon la mano y se dijeron adiós. Valenta y su compañero de fuga, Marshall, salieron disparados y Bushell se quedó a cargo de la cuerda. Scheidhauer llegó a los pocos minutos. El y Bushell esperaron hasta que vieron aparecer la silueta de Rupert Stevens a lo lejos recortada contra la blancura del campamento. Volvieron a intercambiarse los papeles y se despidieron. Bushell y Scheidhauer desaparecieron en la oscuridad del bosque. Poco después les siguieron Des Plunkett y su compañero, Freddie Dvorak. Halldor Espelid y Nils Fugelsang iban detrás, pisándoles los talones. Éstos eran los hombres a quienes se atribuían más posibilidades de escapar. Llevaban los mejores disfraces y la documentación mejor falsificada. Sin embargo, la meticulosidad con que se habían llevado a cabo todos los preparativos se echó a perder antes incluso de que comenzara la evasión. Casi todos habían perdido el tren que pensaban coger y ahora se encontraban ante la preocupante perspectiva de tener que subir todos en el mismo tren. Tras un rápido intercambio de ideas en las profundidades del bosque decidieron que una manera de mitigar el problema sería tratar, al menos, de no llegar a la estación todos a la vez. Decidieron que irían saliendo del bosque de dos en dos, a intervalos de cinco minutos.

La sensación de movimiento empezó a dejarse notar en el túnel. Ker-Ramsay, que estaba en la base del pozo de entrada, sintió por fin el tan esperado tirón de la cuerda. Soltó un suspiro de alivio y susurró las buenas noticias a los hombres que esperaban en la superficie. De nuevo, una sensación de alivio se difundió por el Barracón 104.

«Era un momento de euforia —recuerda Jimmy James—, pero también de cierto temor. Al menos yo podía sentirlo en el fondo de mis entrañas, y sospecho que a casi todos les pasaba lo mismo. Nadie sabía qué iba a pasar y todos esperábamos que sucediera o mejor, pero nos preparábamos para lo peor. Claro está, ninguno era del todo consciente de qué podría ser lo peor.»

La fuga estaba en marcha, pero con una hora de retraso. Un poco más despacio y

un poco menos confiados de lo que habían esperado, los fugitivos fueron abriéndose paso poco a poco a través del túnel.

Tal como había predicho el Comité de Fugas, no todo salió a pedir de boca. Uno de los primeros problemas fue ocasionado por uno de los miembros más importantes de la Organización X. Tim Walenn apareció sin su bigote pelirrojo pero trayendo consigo lo que parecía ser un maletón en el que podría haber un fregadero de cocina entero. No era ni por asomo la humilde bolsa de viaje que Ker-Ramsay había examinado la noche anterior. Ker-Ramsay estaba horrorizado pero no podía negarse a dejar pasar a tan distinguido y esforzado artista de la evasión. Llegaron a una solución de compromiso por la cual el maletón iría en la primera vagoneta y Walenn saldría detrás. Ambos se estrecharon apresuradamente las manos en la entrada del túnel y prometieron invitarse mutuamente a una copa en el Club de la RAF de Piccadilly en unas semanas.

Walenn no iba a ser el único transgresor. También aparecieron otros que habían olvidado o que, sencillamente, habían hecho caso omiso de las normas sobre equipajes. Las maletas se quedaban estancadas en el túnel o se caían de las vagonetas, bloqueando el paso. A veces los fugitivos tuvieron que dar marcha atrás por todo el túnel y empezar de nuevo. Todos se daban cuenta de que las cosas iban excesivamente despacio. Lejos de salir a un ritmo de un hombre cada dos o tres minutos, en algunos casos llegaban a tardar hasta 12 minutos. Todos empezaban a ponerse nerviosos y muchos perdieron la calma. Los ánimos se enardecieron y Ker-Ramsay empezó a perder la paciencia con los oficiales que aparecían con un equipaje demasiado voluminoso. En un momento dado, la cuerda con la que tiraban de las vagonetas se rompió, y perdieron varios minutos indispensables en repararla. Después llegaron más sorpresas agrídulces, pues la RAF pareció haber elegido también esa noche para realizar una de sus visitas. A miles de metros por encima del suelo, 800 aviones del Mando de Bombarderos comenzaron a pulverizar Berlín.

Eran aproximadamente las 23.45 horas cuando los prisioneros oyeron de repente el conocido ulular de las sirenas de aviso de ataque aéreo. Aunque Berlín se encontraba a más de 160 km de distancia, se apagaban todas las luces de cualquier ciudad que pudiera servir de señal luminosa para los bombarderos, y Sagan no era una excepción. En cuestión de segundos, las luces del túnel se apagaron con un parpadeo y los fugitivos que estaban en las vagonetas experimentaron la más angustiada de las situaciones: la oscuridad total. El Comité de Fugas había previsto el problema, por lo que había lámparas de aceite a mano. Pero se tardó un tiempo en encenderlas todas y entre algunos prisioneros cundió el pánico. Wings Day era el número 20 y estaba esperando en el Barracón 104. Estaba a punto de bajar por el pozo de acceso cuando se apagaron las luces. Pasaron otros 35 minutos antes de que el controlador del tráfico le diera luz verde. Agradecido, Day desapareció por el pozo.

Sydney Dowse se sentía aún más agradecido si cabe. Llevaba mucho más tiempo de lo esperado en la base del pozo de salida y su compañero, Danny Krol, que sufrió un problema grave de claustrofobia, ya se había marchado. Al ver aparecer a Wings Day dio gracias al cielo de que por fin le llegara el turno de salir. Tenía pocas esperanzas de encontrar a Krol en el bosque pero, al menos, la cadena de fuga empezaba a moverse de nuevo, por despacio que fuera.

El apagón eléctrico tenía al menos una buena consecuencia. También había eliminado la iluminación del perímetro exterior del recinto y los reflectores de la superficie. Aquello no era del todo positivo porque en esta eventualidad los alemanes redoblaban la guardia y enviaban a sus hombres con perros de presa a patrullar los recintos. Sin embargo, en esta precisa ocasión los vigías aliados que estaban apostados en las ventanas de los barracones por todo el Recinto Norte no percibieron que se intensificara la actividad de los guardias. Quizá los alemanes habían llegado a la misma conclusión que el compañero de habitación de Jimmy James, que no valía la pena salir en aquella noche de perros. Durante unos valiosísimos minutos los hombres pudieron empezar a salir del túnel a un ritmo mucho más rápido, que se paralizó de pronto cuando ocurrió lo que todos se temían. La maleta de Tom Kirby-Green se enganchó en uno de los puntales de madera. La vagoneta se paró con una sacudida. Por un momento, un silencio nervioso se apoderó de todos y de pronto, el techo se derrumbó sobre Kirby-Green.

Tardaron una hora de frenética actividad en sacar al oficial de la RAF y en reparar los daños, y un minuto después de que acabaran de arreglarlo todo volvió la electricidad y se iluminó el túnel. Se había desaprovechado cualquier ventaja que pudieran haber sacado de la obligada oscuridad en que quedó sumido el campo por el ataque aéreo. El último de los 30 viajeros «prioritarios» no salió hasta la 01.00 horas de la madrugada. Si la evasión hubiera salido según los planes más optimistas, estos 30 portadores de maletines debían haber estado ya de camino hacia la estación de Sagan hacia las 22.30 horas y a estas alturas habría unos 105 hombres en el bosque.

El infatigable Jimmy James, el número 39, seguía esperando en la entrada del túnel, haciendo acopio de toda la paciencia que podía y dándole vueltas a ese mismo asunto. Esperaba haber podido salir a medianoche y a estas alturas, a la 01.30 horas, empezaba a preguntarse si alguna vez lo haría. En cualquier caso, vestido como estaba con su disfraz de humilde leñador, James no podía hacer otra cosa que esperar a que le llegara el turno de salir con su compañero de fuga, el piloto de caza griego Sortiros Skanziklas. Cuando por fin el controlador del tráfico le dijo que ya podía salir, James se puso contentísimo. Llevaba cuatro años encerrado y se había dejado la piel en preparar ésta y otras muchas intentonas de fuga.

James saltó con impaciencia hacia el pozo de acceso y bajó la escalerilla a toda prisa. Se acomodó en la vagoneta y se lanzó hacia el siguiente punto de maniobra tan

contento como cualquier usuario habitual del metro de Londres camino de la auténtica parada de Piccadilly Circus. El avance de James por el túnel fue uno de los más fluidos. Después de cambiar velozmente de tren en Piccadilly Circus, a los pocos minutos ya estaba en camino de Leicester Square para hacer otro transbordo. Al igual que un tren de verdad que se aproximara al final del trayecto, la vagoneta empezó a aminorar. Cuando llegó a la improvisada «cortina silenciadora» que había al final del túnel, James la apartó a un lado y se encontró en la cámara de salida.

Al llegar al final de la escalera, la visión de las estrellas encima suyo tenía un significado añadido para James. «*Per Ardua ad Astra*», se dijo a para sí, recitando el lema de la RAF. «Había salido en medio de toda aquella blancura helada —recuerda James—, la torre de los «animales» estaba justo encima de mí y podía ver a un centinela por el camino que rodeaba el recinto.» No había tiempo que perder y James salió corriendo hacia los árboles con la sensación de que cada movimiento suyo sonaba como el estallido de un disparo de pistola. James recordaría más tarde que su paso a través del túnel había sido increíblemente rápido. «Era una forma bastante fácil de escapar, en realidad.»

Por desgracia, James fue una excepción a la regla. El progreso general era muy pesado y lento, no sólo porque se hubiera producido un pequeño desprendimiento del túnel unos minutos después de que él saliera. Uno de los que se llevaban mantas había ocasionado que se partieran dos puntales. Tardaron 30 minutos en reparar los daños pero, al cabo de poco tiempo, se produjo otra fractura por la misma razón, y las reparaciones provocaron un retraso de otra media hora más. Además, no cesaban de aparecer hombres con equipamiento inadecuado. Johnny Dodge llegó envuelto en tanta ropa de abrigo para protegerse del frío que no había manera de que cupiera en el túnel. Haciendo gala de toda la cortesía de que fue capaz, Ker-Ramsay se vio obligado a decir al oficial superior que tendría que despojarse de uno o dos suéteres.

Ker-Ramsay se irritó al ver que la «brigada de las mantas», los fugitivos que iban a tener que soportar los rigores de la huida campo a través, repetían las mismas transgresiones que los portadores de maletas. Algunos llevaban fardos de mantas tan grandes que no cabían en el túnel, otros se habían metido tantos viveres en la guerrera que se quedaban atascados en el pozo. Ker-Ramsay estaba exasperado y advirtió varias veces a los hombres que se exponían a que les mandara al final de la cola. La evasión siguió plagada de pequeños derrumbes del túnel y roturas de las cuerdas, dado que los hombres estaban hechos un manojo de nervios y cometían errores elementales. No obstante, los fardos de mantas que algunos llevaban enrollados al cuello siguieron siendo el principal problema. Se engancharon continuamente en los puntales de madera. El ritmo había descendido de un hombre cada 12 minutos a uno cada 14. Al final, a Ker-Ramsay no le quedó más remedio que prohibir las mantas, lo que significaba que los que iban a huir a pie quedarían a merced de temperaturas



exteriores de hasta 30 grados bajo cero con poco más que sus harapientos gabanes y teniendo que sobrevivir a base de raciones que apenas darían para nutrir a un hombre sedentario. Una prueba de la profesionalidad de los hombres es que aceptaron la orden sin la más mínima queja. Les Brodrick, junto con sus compañeros de fuga, un joven aviador canadiense, Hank Birkland, y un hombre de la RAF, Denys Street, salieron en mitad de la gélida noche con ropas que casi ni servirían de abrigo en una noche fresca de verano, no digamos en el invierno más frío de Alemania en 30 años.

La única compensación a cambio fue que el ritmo de salidas se elevó a un hombre cada 10 minutos. Todos iban con retraso. A las 02.30 horas habían escapado menos de 50 hombres. Estaba muy claro que muchos de los que esperaban en el Barracón 104 no iban a tener la oportunidad de salir. Muy a su pesar, Ker-Ramsay ordenó a los 100 últimos que se fueran a la cama. Durante el resto de la noche, los desafortunados se tumbarían a soñar con lo que hubiera podido ser. Algunos se sintieron totalmente ultrajados. Otros aprovecharon alegremente la oportunidad para meter mano a sus raciones extra o, si estaban con talante generoso, se las ofrecieron a aquellos afortunados que todavía tenían la oportunidad de escapar. El amanecer estaba cada vez más cerca y sólo habían salido unos 60 o 70 hombres.

En el Barracón 104 todavía quedaba por tomar otra dura decisión. Dijeron a Tim Newman, el número 87 de la lista, que él sería el último hombre que podría bajar al túnel. Red Noble y Ken *Shag* Rees, que se encontraban ya dentro ocupándose de las maniobras, tendrían que retirarse en cuanto Newman se hubiera ido. El Comité de Fugas se aferraba a la remota posibilidad de poder tapar la salida del túnel y que siguiera sin ser descubierta para volver a utilizarla en el futuro. No sospechaban que la salida se había transformado en un enorme boquete negro con un reguero de nieve y barro que conducía directamente hasta el bosque, totalmente a la vista de las torres de vigilancia, formado por las pisadas de los hombres que al correr habían ido derritiendo la nieve de alrededor.

Al otro lado de la alambrada los acontecimientos empezaban a tomar un nuevo rumbo, para peor. George McGill estaba haciendo su turno de controlador del tráfico apostado tras la valla de «hurones» del bosque y Roy Langlois vino a relevarle. El nativo de las islas del Canal estaba a punto de dar un tirón a la cuerda cuando vio una silueta oscura bajando los escalones de la torre de vigilancia. Eran cerca de las 04.30 horas, y no era la hora del cambio de guardia. Langlois observó atentamente a la figura. Con creciente alarma vio cómo el guardia se encaminaba directamente hacia el agujero de la salida. El alemán se detuvo a escasos metros, se abrió el gabán, y se puso en cuclillas para hacer sus necesidades. El oscuro orificio estaba justo frente a él. Langlois contuvo el aliento. El guardia pareció tardar una eternidad hasta que por fin se incorporó, dio media vuelta y se dirigió de nuevo hacia su puesto. Langlois esperó a que estuviera de nuevo sentado en su sitio mirando hacia el campamento

para tirar de la cuerda, sin tener muy claro si todo eso acababa de ocurrir o si se trataba de una alucinación.

El tráfico del túnel continuó a un ritmo lento. Empezó a clarear cerca de las 05.00 horas. El negro del cielo fue dando paso a un gris desalentador con los matices rojizos del sol rozando el horizonte. Quedaba muy poco tiempo para que las luces del amanecer hicieran imposible seguir con la fuga. El número 76, el jefe de escuadrón Lawrence Reavell-Carter, y el número 77, el teniente de vuelo Keith Ogilvie, acababan de salir del túnel y corrían hacia el bosque. Les esperaba Tony Bethell, el joven piloto de Mustang y compañero de fuga de Reavell-Carter. Langlois seguía actuando de controlador del tráfico y acababa de dar la señal de vía libre a Len Trent, el número 79, cuando sus ojos se toparon con otra visión preocupante cerca de la alambrada. Uno de los guardias que patrullaban el perímetro exterior se estaba desviando de su ruta habitual y parecía dirigirse directamente hacia la salida del túnel. Si seguía en línea recta en la dirección que llevaba se iba a topar directamente con el oficial neozelandés Mike Shand, que en ese preciso instante estaba atravesando como una exhalación la zona de nieve que mediaba entre la valla para «hurones» y el bosque. Langlois volvió a tirar de la cuerda inmediatamente para avisar a Shand y a Trent. Ambos se tiraron al suelo con la nariz pegada a la nieve, sin saber muy bien cuál era el peligro.

Reavell-Carter también les observaba preocupado desde el bosque. El guardia estaba andando en dirección al orificio de salida, aunque estaba claro por su forma de moverse que no había notado nada raro. Sencillamente parecía haber decidido tomar una ruta distinta a la habitual. Al poco la preocupación de Reavell-Carter pasó a convertirse en auténtico pánico al ver que el centinela parecía haber notado algo raro. El «animal» se paró en seco y desenfundó el fusil con determinación. Rápidamente, dirigió sus pasos hacia el orificio del suelo, del que no habían parado de salir delatoras nubes de vapor durante toda la noche al contacto con el frío aire exterior. Shand ladeó la cabeza para ver qué estaba pasando; decidió que no había nada que perder y que merecía la pena intentar escapar a todo correr. Se puso en pie de un brinco y corrió hacia el bosque. Keith Ogilvie, que estaba esperando en el linde del bosque, corrió también a buscar cobijo en el interior. En aquel momento, el centinela alemán estaba justo encima de Len Trent aunque no lo sabía, gracias a la oscuridad. Estaba atento y sorprendido por el inesperado ajeteo y ruido de movimientos que se estaba produciendo entre las sombras que le rodeaban. Rápidamente se recuperó, levantó el fusil y apuntó hacia las sombras de Shand y Ogilvie. Al verlo, alarmado, Reavell-Carter se puso en pie de un salto y salió del bosque con las manos en alto gritando: «*Nicht schiessen, nicht schiessen!* (¡No disparen!, ¡no disparen!)». Reavell-Carter agitaba los brazos desesperadamente para llamar la atención del guardia. Langlois salió de las sombras para unirse a él. Eso sí que pilló totalmente

desprevenido al guardia. Sin saber muy bien qué hacer, disparó un tiro al aire por encima de la cabeza de Mike Shand.

La fuerte detonación hizo entrar en razón también a Len Trent, que se puso en pie precavidamente, con los brazos en alto y las manos sobre la cabeza, casi al lado del atónito guardia. Shand siguió corriendo, aparentemente sin darse cuenta de los riesgos que habían afrontado Langlois y Reavell-Carter para salvarle la vida. El fugitivo desapareció en el bosque, pisándole los talones a Ogilvie. El alemán apuntó ansiosamente con la linterna en todas direcciones, sin parar de preguntarse si habría aún más oficiales aliados desperdigados por el suelo. El haz de luz pasó sobre cada uno de los alarmados rostros de los evadidos para sacarlos de las sombras. Langlois, Reavell-Carter y Trent siguieron cautelosamente con los brazos en alto, evitando hacer el menor movimiento que pudiera provocar al guardia. El alemán se dio cuenta de que se encontraba en medio de un enorme barrizal negruzco de nieve derretida. Se hizo a un lado con precaución y enfocó la salida del túnel. El haz de luz dio justo en la cara de Bob McBride, el número 80, a quien pilló encaramado en el último tramo de la escalera. McBride no pudo hacer nada sino esbozar una leve sonrisa. Al verle, el «animal» sacó su silbato y lo hizo sonar. No era más que un pitido de escasa potencia, pero resonó por el bosque y por el Recinto Norte como las trompetas del Juicio Final.

Todos los ocupantes del Recinto Norte alzaron la vista al oír el ruido seco pero inconfundible de un disparo de fusil en la distancia, y todas las cabezas del Barracón 104 se giraron hacia el lugar de donde provenía el tiro. Al poco tiempo oyeron el espantoso pitido del silbato, seguido de un silencio sepulcral que pareció durar varios minutos. Enseguida empezaron a llegarles los sonidos cada vez más agudos y precipitados que salían de la *Kommandantur*. Los hombres podían oír el ladrido de los perros y las maldiciones furiosas de los alemanes. Los ruidos eran más altos y claros. En la mente de todos no cabía la menor duda de que se podía dar por terminado el juego.

No obstante, en el túnel, Tim Newman, creyendo que iba a salir en último lugar, acababa de despedirse de Ker-Ramsay y se arrastraba sobre la vagoneta hacia Piccadilly Circus. Ker-Ramsay empezó a gritarle que volviera, pero él siguió como si tal cosa. Puede que no hubiera oído los gritos ni el disparo de la superficie. Ker-Ramsay resolvió la situación metiendo las piernas por el bastidor que afirmaba el túnel y tirando de la cuerda que estaba atada a la vagoneta de Newman. Cuando éste llegó absolutamente perplejo al pie del pozo de entrada, el oficial superior le explicó lo que había pasado. Los dos se encaramaron con dificultad por el pozo de acceso lo más deprisa que pudieron. Lo más importante ahora era evitar que hubiera bajas y deshacerse de cualquier material comprometedor. Cuando Ker-Ramsay apareció en el barracón, ordenó a todos los fugitivos que destruyeran sus documentos de identidad falsos y cualquier otro papel falsificado. Les dijo que trataran de ocultar todos los

enseres que tuvieran preparados para la fuga del modo que pudieran. Seguidamente volvió a desaparecer en el túnel para organizar la evacuación de los que aún permanecían allí. Lo que más temía era que algún guardia alemán, presa del pánico, les rociara con una ráfaga de metralleta por el agujero de salida. Aún quedaban cinco hombres, Muckle Muir y Red Noble entre otros, corriendo hacia el pozo de entrada desesperados por largarse de allí. Otro oficial, Shag Rees, que fue el último en regresar, trató de describir a Ker-Ramsay lo que pudo ver de lo ocurrido en la salida del túnel desde su posición estratégica en la base del pozo, que no fue mucho.

Mientras se lo relataba, un oficial aliado que había estado vigilando el exterior llegó al Barracón 104 casi sin aliento. Acababa de ver salir a un grupo de alemanes del cuarto de guardia y abalanzarse hacia donde se encontraba la salida del túnel. No había forma de saber si alguien había resultado herido por el disparo. Una sucesión de hombres empezaron a salir precipitadamente por la entrada del túnel, algunos presa del pánico, todos empapados en sudor abrigados como iban por sus engorrosos disfraces de fuga. Volvieron a colocar a toda prisa la trampilla y la estufa en su sitio. Otro oficial llegó contando que parecía que habían pillado a un grupo de hombres en la salida del túnel y que les estaban trayendo de vuelta. Los hombres del Barracón 104 encendieron decenas de pequeñas fogatas para quemar sus papeles y el aire se llenó de humo. Tras deshacerse de las pruebas comprometedoras algunos procedieron a zamparse el resto de sus raciones extra. Sabían que sería lo primero que quedaría confiscado por los alemanes y no iban a darles ese gusto. La mitad de ellos pasarían las dos semanas siguientes muriéndose de hambre en la «nevera». Algunos prisioneros intentaron saltar por las ventanas del Barracón 104 para llegar hasta sus barracones hasta que un «animal» los vio y descargó sobre ellos una ráfaga de metralleta.

Por extraño que parezca, sin embargo, los alemanes tardaron en dar con el barracón desde donde partía el túnel. El recinto quedó invadido de equipos de guardias que rastrearon de barracón en barracón. Dado que no había voluntarios que se prestaran a bajar al pozo de salida, Charlie Pflanz se dejó convencer para hacerse cargo de la tarea y saltó cautelosamente al abismo equipado con una potente linterna y una pistola. Hasta las 05.30 horas no llegó ningún guardia al Barracón 104. Cuando apareció el primero, iba armado con un revólver y llevaba un pastor alsaciano tirando con fuerza de la correa. Ironías del destino, se trataba del dócil *Hundführer* que les había proporcionado tanta ayuda durante aquel último año, facilitándoles material e información. Pero ahora estaba absolutamente perplejo por lo que había descubierto. El pasillo estaba lleno de humo y una veintena de rostros embravecidos le miraban fijamente. Por suerte, al perro se le había pegado algo de su amo y no daba muestras de animadversión contra los oficiales. Tomando la iniciativa, se acomodó sobre la pila de abrigos que había arrinconados en el pasillo. El *Hundführer* debió pensar que

era una buena medida a seguir dadas las circunstancias y, después de ordenar a todos que se quedaran donde estaban sin moverse de su sitio, se acomodó junto al perro. Transcurrió una hora más hasta que otro destacamento de alemanes entró por la fuerza en el Barracón 104. Pronto se veía hasta dónde llegaba la furia del coronel Von Lindeiner.

Fuera de la alambrada, Roy Langlois, Bob McBride, Lawrence Reavell-Carter y Len Trent disfrutaban, a pesar de estar tiritando de frío, de sus últimos minutos de libertad antes de que una dotación completa de guardias llegara para escoltarlos de vuelta al campo. Les encerraron temporalmente en el cuarto de guardia. Aprovecharon el descuido de los dos únicos «animales» que les vigilaban para deshacerse de los documentos comprometedores en las brasas de una estufa encendida. Estaban en eso cuando la puerta se abrió de golpe y aparecieron el coronel Von Lindeiner y el capitán Hans Pieber.

El *Kommandant* se mostraba encolerizado y casi sufrió un ataque cuando los cuatro se negaron a contestar, con toda la cortesía de que fueron capaces, ninguna de sus preguntas acerca de la evasión. El capitán Pieber estaba visiblemente afligido y a los hombres les dio la impresión de que lamentaba profundamente tener que comunicarles que seguramente serían trasladados a otro campo. El incómodo interrogatorio terminó con Von Lindeiner anunciándoles que preveía que la Gestapo tomaría graves represalias por los acontecimientos de aquella noche. «No tienen ni idea de lo que han hecho», les gritó furioso cuando se separaron. Los oficiales aliados fueron conducidos a la «nevera» y el *Kommandant* y Pieber atravesaron el Recinto Norte, seguidos de Simoleit y otros miembros de los cuerpos de seguridad. Entre ellos se encontraba Rubberneck, muy agitado. A juzgar por su actitud, parecía disfrutar con la idea de que la Gestapo tomara las represalias que quisiera contra los oficiales aliados.

Para entonces, en el Barracón 104, Ker-Ramsay empezó a percibir el ruido de alguien arañando por debajo de la estufa. O había contado mal a los fugitivos y le faltaba uno o los guardias habían seguido el túnel hasta su origen. No había nada que él pudiera razonablemente hacer, aparte de hacer caso omiso de momento y esperar a que llegaran los hombres del coronel Von Lindeiner, que tardaron bastante. A las 06.30 horas el recinto se llenó de ruidos de motores en marcha y chirridos de ruedas con la llegada de decenas de guardias de la Luftwaffe en un convoy de motocicletas y semiorugas. Todos llevaban cascos de acero e iban armados con metralletas, lo que no era en absoluto necesario dadas las circunstancias, pero que servían al firme propósito de dejar muy claro a los prisioneros que se utilizarían en caso necesario. Enseguida se apostaron cuatro ametralladoras pesadas, una frente a cada esquina del barracón. Poco después de que tomaran posiciones, aparecieron Von Lindeiner, Pieber y Rubberneck acompañados de un grupo numeroso de «hurones» y otros

oficiales del cuerpo de seguridad.

Las puertas del Barracón 104 se abrieron de golpe y los hombres entraron, muy nerviosos y empuñando sus revólveres, cosa bastante inusual. Von Lindeiner todavía no se había calmado tras el careo con los cuatro fugitivos en el cuarto de guardia. Tenía el rostro rojo de ira y casi no podía hablar coherentemente. Se le oyó advertir que se encargaría personalmente de disparar sobre cualquiera que diera problemas. Los oficiales aliados nunca le habían visto de tan mal humor. Todo el placer que podían sentir por causar tantos problemas a los alemanes se desvanecía ante el evidente disgusto que estaban ocasionando a aquel hombre tan respetable. El *Kommandant* ordenó a todos salir del barracón, donde les obligaron a quedarse en paños menores.

Fuera se había desencadenado una pequeña tormenta de nieve, pero todos aquellos que remoloneaban fueron conducidos sin ningún miramiento a la «nevera». Otros dos que trataron de tomárselo a la ligera también siguieron el mismo camino. Shag Rees y Red Noble se vieron envueltos en una desagradable discusión con Rubberneck, que parecía estar más que dispuesto a pegarles un tiro a ambos allí mismo. Tras unos minutos de gran tensión, los prisioneros desistieron y se desvistieron como les habían ordenado. Algunos de los que habían planeado escapar se las arreglaron para enterrar sus brújulas en la nieve y se tragaron disimuladamente sus mapas y otros materiales clandestinos. No obstante, los alemanes les arrebataron cualquier artículo de ropa que pudiera servir para un disfraz de paisano y lo fueron amontonando en una enorme pila ante los propios ojos de los prisioneros.

Al cabo de poco tiempo, todo el campamento estaba de pie en la nieve, formando una masa de cuerpos desnudos, pálidos y temblando de frío. La tensión entre ambos bandos empezó a disminuir paulatinamente y se empezaron a calmar los ánimos. Los oficiales de la RAF acabaron decidiendo que era mejor abrir la trampilla de Harry para dejar salir al pobre Pfelz. Salió con una sonrisa burlona en el rostro, no tanto debida, pensaron los oficiales, a que por fin se había acabado su terrible encierro, sino a imaginarse la gran turbación que embargaría a Rubberneck cuando informara al *Kommandant* con todo lujo de detalles de la envergadura del logro de los excavadores. A las 08.30 horas se procedió a hacer un recuento exhaustivo de todo el campo; los alemanes sacaron fotografías para identificar a los que seguían allí y a los que no. Cuando acabaron, se sabía el verdadero alcance de la evasión y los alemanes habían identificado a los 76 oficiales evadidos. Como es normal en cualquier comunidad pequeña, era imposible guardar un secreto en el Stalag Luft III y muy pronto la noticia corría susurrada de boca en boca, lo que provocó no pocas sonrisas de satisfacción y hasta algún grito contenido de alegría. Sin embargo, en aquella ocasión ningún prisionero se atrevió a provocar a los alemanes con sus muestras de alegría como hubieran hecho en el pasado.

Para el coronel Von Lindeiner la noticia suponía un auténtico desastre. Inmediatamente supo que tendría que enfrentarse a un consejo de guerra, y no podía descartar un destino mucho peor. Muy a su pesar, pero con carácter de urgencia, ordenó a sus oficiales que comunicaran telefónicamente la noticia a varias autoridades comarcales y, por supuesto, a Berlín. Se advirtió a las estaciones de trenes locales que estuvieran al tanto de la aparición de posibles fugitivos. También se dio el aviso a los aeródromos. Había que parar, registrar e interrogar a cualquier civil, ya fuera a pie, en coche o en bicicleta, en un radio de acción de 80 kilómetros alrededor de Sagan.

En la jefatura de policía más próxima, el jefe de la *Kripo* de Breslau, el *Obersturmbannführer* (teniente coronel) Max Wielen, decidió que la evasión era motivo suficiente para una *Kriegsfahndung* (alerta general) que pronto elevó a la categoría de *Grossfahndung*: orden general de búsqueda y captura, el nivel de alerta máxima en Alemania. Wielen tenía que rendir cuentas directamente ante la *Reichssicherheitshauptamt* de Heinrich Himmler en Berlín. Además de los cuerpos de policía regulares, se movilizaron destacamentos de la Gestapo, de las SS, de las milicias populares (*Volkssturm*) y de las Juventudes Hitlerianas, así como soldados de la Wehrmacht en busca de los evadidos. Se lanzó la alerta en los puertos y en las estaciones de tren y se reforzaron las patrullas fronterizas.

Se llegó a decir que la alerta mantuvo ocupados, de una u otra forma, a casi cinco millones de alemanes entre civiles, agentes de policía y personal militar, durante los meses siguientes. Seguramente la cifra es algo exagerada pero sin duda varios miles, si no cientos de miles, de alemanes se vieron implicados en la tarea de perseguir a los *Kriegies* evadidos en lugar de dedicarse a algo más productivo para el esfuerzo bélico. No es exagerado decir que el *Führer* sufrió uno de sus accesos de cólera más violentos cuando se enteró de la noticia. Recibió el informe sobre la debacle mientras se encontraba en Berchtesgaden, su refugio de los Alpes bávaros, durante el fin de semana.

Por fin, cuando el sol se alzó sobre el Stalag Luft III, otro grupo de prisioneros del Barracón 104, seleccionados por el propio Von Lindeiner y el personal a su servicio, fueron enviados a la «nevera» por mala conducta. Pero en el cuarto de guardia, el capitán Pieber fue informado de que no había sitio en el calabozo para más prisioneros. En consecuencia, la mayoría de ellos fueron devueltos a sus barracones, congelados de frío y hambrientos pero agradecidos por la pequeña clemencia de la que habían sido objeto. Sin embargo, pocos eran aún conscientes de por qué poco se habían librado. En cuanto Von Lindeiner volvió a sus oficinas de la *Kommandantur* supo que, para él, la guerra había terminado definitivamente.

*La cólera del Führer*

Roger Bushell y Bernard Scheidhauer fueron los primeros en llegar a la estación de Sagan. Faltaban pocos minutos para las 23.00 horas y fue tranquilizador ver que, como de costumbre, en el vestíbulo donde se despachaban los billetes y en los andenes pululaba una muchedumbre de civiles y soldados de permiso o en tránsito. Los evadidos se apresuraron a comprar dos billetes para el tren expreso de Berlín a Breslau y se mezclaron con la multitud. Des Plunkett y el oficial checo de la RAF Freddie Dvorak llegaron a la estación sólo unos minutos después y se encontraron con que un grupo de trabajo de prisioneros rusos bloqueaba la entrada. Para colmo, el paso subterráneo de acceso a la estación había sufrido algunas reformas y tenía un aspecto algo distinto a lo que esperaban encontrar los fugitivos tras sus sesiones informativas de orientación.

Los dos oficiales de la RAF empezaban a ponerse nerviosos, mientras deambulaban confundiéndose entre la muchedumbre tratando de pasar desapercibidos. Los minutos pasaban inexorablemente mientras Plunkett y Dvorak intentaban desesperadamente encontrar el paso subterráneo de acceso a la estación. Su búsqueda quedó interrumpida cuando las sirenas de ataque aéreo de Sagan empezaron a lanzar su familiar aullido, grave y oscilante. A poco más de un kilómetro, los hombres del túnel del Stalag Luft III estaban a punto de quedar sumidos en la oscuridad que les traía tantas ventajas e inconvenientes a la vez. Lo mismo ocurrió en la estación de Sagan. El alboroto contribuyó a que Plunkett y Dvorak se sintieran un poco más a sus anchas. Cuando todos empezaron a correr para refugiarse, pronto quedó claro dónde se encontraba el paso subterráneo de acceso a la estación. Los dos hombres se abalanzaron hacia el interior y, cuando encontraron el vestíbulo donde se despachaban los billetes, se acercaron rápidamente al mostrador. Por desgracia, su tranquilidad duraría poco. El vendedor se negó a expedirles los billetes y les instó a que se dirigieran directamente al refugio antiaéreo que había en el paso subterráneo. En aquel momento se formó un pequeño revuelo y los dos hombres, alarmados, fueron abordados por un soldado alemán armado que parecía estar diciéndoles que hicieran lo que les había indicado el vendedor de billetes. El altercado quedó bruscamente interrumpido cuando llegó el tren y se formó una avalancha de pasajeros que trataban desesperadamente de subir al tren para no perderlo. Aprovechando la distracción del soldado alemán, los oficiales de la RAF echaron a correr sin pensárselo dos veces y se abrieron paso a través de la barrera del control de billetes en la que se arremolinaba una gran multitud de pasajeros que



preferían arriesgarse a ser bombardeados a no perder la única posibilidad que tendrían probablemente aquel fin de semana de ver a sus familiares.

Plunkett y Dvorak llegaron al tren cuando éste se detenía con un chirrido. Cuando el revisor sacó la cabeza por la ventanilla para preguntar a qué se debía aquella barahúnda y le contestaron que se estaba produciendo un ataque aéreo, ordenó inmediatamente que el tren siguiera adelante. Los oficiales se subieron de un salto al tren y constataron con alegría que éste empezaba a ganar velocidad otra vez. Sólo cuando se vieron apretujados en uno de los atestados pasillos repararon en que estaban en el expreso de Berlín a Breslau. Ahora les tocaba solventar el problema de no tener billetes válidos para el viaje.

Estaban discutiendo silenciosamente la forma de arreglar la situación cuando Plunkett tuvo un pequeño sobresalto al notar que alguien le apretaba la mano con complicidad. Alzó la vista y se alegró al ver los conocidos rasgos de Roger Bushell, que se había subido al tren con Scheidhauer desde otra parte del andén. Por lo visto, el Gran X estaba tratando de averiguar cuántos prisioneros más habían logrado escapar. No dijo ni una palabra pero, tras estrechar también la mano de Dvorak, siguió avanzando por el pasillo. Plunkett y Dvorak se preguntaron cuántos de sus camaradas estarían en aquel tren. En realidad, sólo estaban ellos cuatro, pues el resto de los que habían planeado escapar en tren todavía deambulaban en medio de la confusión y el barullo que envolvía la estación de Sagan.

Johnny Marshall y Wally Valenta no andaban muy a la zaga de Plunkett y Dvorak, y también se desconcertaron ante la aparente remodelación del paso subterráneo de acceso a la estación y estuvieron dando tumbos hasta que la llegada repentina de los bombarderos de paso hacia Berlín sumió el lugar en un tremendo caos. Ellos también tuvieron un altercado con un empleado que les dijo que iba contra las normas subirse al tren durante un ataque aéreo. Al contrario que los dos camaradas que habían llegado unos minutos antes, Marshall y Valenta no tuvieron la oportunidad de colarse en un tren, así que decidieron refugiarse en el bosque para replantearse su estrategia. Tenían planeado ir en tren hasta la ciudad fronteriza de Mittelwalde y desde allí cruzar a pie la frontera con Checoslovaquia. Seguidamente se unirían al movimiento clandestino o proseguirían su viaje hacia Yugoslavia, donde podrían unirse a los partisanos de Tito. Dado que formaban parte de los fugitivos prioritarios, ambos estaban bien equipados. Tenían 200 marcos entre los dos y contaban con documentos falsificados a la perfección que les identificaban como trabajadores checos. No obstante, impresionados tal vez por la cantidad de guardias alemanes que habían visto en el vestíbulo donde se despachaban los billetes (entre los que se encontraban algunos rostros conocidos del Stalag Luft III), ninguno de los dos veía con buenos ojos la idea de quedarse en la estación hasta la 01.00 horas, hora en que llegaba el próximo tren. Decidieron que tendrían que llegar a pie hasta la frontera

con Checoslovaquia. Aunque estaba a unos 130 kilómetros de distancia, consideraron que tenían tantas posibilidades de llegar allí a pie como en tren. No serían los únicos en tomar esta dura decisión.

Sydney Dowse y Danny Krol llegaron a la misma conclusión poco después. Tenían billetes para Berlín, donde pensaban quedarse hasta poder dirigirse a Stettin, pero se habían separado cuando a Krol le dominó la claustrofobia en el túnel y se vio incapaz de soportar los incesantes retrasos. Los dos hombres acordaron volverse a encontrar en el bosque en cuanto los controladores del tráfico permitieran salir a Dowse. No obstante, el turno de Dowse se fue retrasando en repetidas ocasiones y cuando finalmente pudo salir, fue un auténtico milagro que acabara encontrando a Krol. Era mucho más tarde de la hora marcada para que salieran y a ellos tampoco les atraía la idea de quedarse en la estación esperando al siguiente tren destinado a Berlín con un nutrido grupo de *Kriegies* sueltos y una tropa de «animales» que les conocían. Decidieron limitarse a seguir las vías del tren hacia el este hasta llegar a Polonia. Sería un viaje muy duro, pero al menos podían ir tirando de la reserva para tres semanas de auténticos cupones de comida de Dowse y contaban con el hecho de que Krol hablaba checo para salir de situaciones comprometidas.

Bob van der Stok pensó que la aventura había terminado para él prácticamente en cuanto salió, al toparse con un soldado alemán en el bosque. El alemán quiso saber qué estaba haciendo allí. Van der Stok le explicó que era un trabajador extranjero y que estaba buscando la estación de tren, pero que al oír las sirenas del ataque aéreo pensó que sería mejor refugiarse en el bosque. Para su alivio, el alemán pareció creerle y le señaló un camino que le llevaría directamente a la estación. Cuando llegó al vestíbulo donde se despachaban los billetes, Van der Stok encontró a otros fugitivos pululando por allí. La mayoría de ellos parecían algo nerviosos y trataban de evitar cruzarse las miradas.

Mientras tanto, la estación siguió llenándose de fugitivos, todos ellos obligados a tomar decisiones difíciles tras ver desbaratados sus planes. Habían llegado irremediablemente tarde y habían perdido sus trenes. Mientras se paseaban algo cohibidos por el vestíbulo, se esforzaban, no siempre con éxito, por no cruzar la mirada con la de sus camaradas. El más cohibido de todos ellos era Wings Day, que había llegado poco antes de la 01.00 horas, algo inquieto con su disfraz de coronel irlandés. Wings no albergaba demasiadas esperanzas de que la presencia cercana de Peter Tobolski, con su disfraz de cabo de la Luftwaffe, bastara para tranquilizar a cualquier alemán que sospechara de él. Por desgracia, prácticamente lo único que veía a su alrededor eran caras conocidas. Gordon Kidder y Tom Kirby-Green estaban allí, y también Dennis Cochran, John Stevens, Bob van der Stok y Johannes Gouws. Day tuvo la sensación de que la Organización X al completo ocupaba el vestíbulo.

Poco después de la llegada de Wings Day, otro expreso de Berlín a Breslau entró

en la estación y los fugitivos que estaban en el vestíbulo suspiraron aliviados. Los hombres empezaron a filtrarse a través de la barrera del control de billetes. Para Bob van der Stok, sin embargo, no todo iba a ir viento en popa, pues pronto tendría otro encontronazo con el enemigo. El holandés empezó a conversar en el andén con una muchacha que dijo ser uno de los funcionarios del Stalag Luft III y estar buscando a oficiales evadidos. Milagrosamente, la chica no sospechó que él era uno de los que buscaba. Van der Stok se despidió cortésmente y se reunió con los demás hombres mientras el vestíbulo se vaciaba de fugitivos que se dirigían a Breslau, entre ellos Gouws, Kidder, Kirby-Green y Stevens. Cuando el tren abandonó la estación, aproximadamente una docena de los fugitivos permanecían en el vestíbulo esperando nerviosamente su turno para partir de Sagan. Hacia las 02.00 horas, la cantidad de oficiales aliados que llegaban allí seguía aumentando sin parar. Dos de los hombres noruegos, Jens Muller y Per Bergsland, se proponían ir a Frankfurt an der Oder, al igual que Gordon Brettell, Rene Marcinkus, Henri Picard y Tim Walenn. Su tren llegó justo después de las 02.00 horas y todos ellos partieron sin incidentes. Ahora eran tres los trenes que transportaban a sendos grupos de prisioneros hacia la libertad, y por fin parecía que todos los retrasos y contratiempos que habían sufrido aquella noche empezaban a merecer la pena.

Wings Day y Tobolski estaban entre los que permanecieron en el vestíbulo. Wings se sentía todavía incómodo en su disfraz no deseado, pero se tranquilizó un poco al comprobar que los guardias del Stalag Luft III que andaban por la estación, aparentemente de permiso, no le habían prestado ni la más mínima atención. No sólo eso, sino que además habían subido al tren y ya se habían ido. Tal vez, reflexionó Wings, el Comité de Fugas tenía razón después de todo y los subterfugios más extravagantes son los que dan mejores resultados. Además de Wings, en la estación de Sagan había un puñado más de fugitivos que se habían quedado esperando, entre ellos los noruegos Halldor Espelid y Nils Fugelsang. Bien pasadas las 03.00 horas, llegó el tren con destino a Berlín y se los llevó rápidamente, desapareciendo en la oscuridad de la noche. Por fin, en el vestíbulo no quedaba ya ningún viajero clandestino. Además, parecía que los evadidos no habían despertado ni la más mínima sospecha entre la mayoría de sus compañeros de viaje alemanes, ni los empleados de la estación ni los guardias del campamento siquiera. Los únicos prisioneros fugados del Stalag Luft III que quedaban por coger el tren eran los doce que se hacían pasar por trabajadores de vacaciones de un aserradero, pero ellos partirían de la pequeña estación secundaria de Tschiebsdorf, no muy lejos de Sagan, desde donde cogerían un tren de cercanías que les llevara hasta Boberóhrsdorf, en la frontera con Checoslovaquia.

No obstante, antes incluso de que los supuestos leñadores de vacaciones hubiesen empezado su viaje desde el bosque, algunos prisioneros ya habían sido recapturados.

No pasó mucho tiempo antes de que Wally Valenta y Johnny Marshall se arrepintieran de haber decidido huir de Sagan a pie. Ninguno de ellos estaba equipado para una marcha campo a través, y la presencia de los dos hombres caminando a aquellas horas de la noche no tardó en atraer miradas suspicaces. Fueron abordados en un pueblo cercano a Sagan y el juego terminó para ellos en el acto. Fue un duro golpe para dos fugitivos cuyas posibilidades de llegar a casa se habían juzgado superiores a la media. Lamentablemente, para el aviador checoslovaco el golpe resultaría mucho más duro que para su compañero inglés.

En torno a la medianoche llegó el primer tren expreso a Breslau con las dos parejas de fugitivos que habían conseguido subirse a él. Plunkett y Dvorak se guardaron muy bien de no cruzarse con Bushell y Scheidhauer durante el resto del viaje desde Sagan. Cuando se apearon en Breslau seguían sin billetes y trataban de decidir qué hacer al respecto. Entonces repararon alarmados en unos agentes de la Gestapo que estaban junto al control de billetes. No tenían ni idea de si se trataba de una medida de precaución especial porque se había descubierto la evasión o si se trataba de un procedimiento rutinario. No tardaron en descubrir que aquel obstáculo sería mucho menor de lo que habían supuesto. Mientras la multitud de pasajeros se acercaban al control, surgió una disputa entre un hombre y un encargado de recoger los billetes. En la confusión que siguió, los agentes de la Gestapo se distrajeron lo suficiente como para no prestar atención a dos civiles de aspecto sospechoso que se escabullían a sus espaldas con los cuellos de los abrigos subidos. Cuando llegaron al vestíbulo, echaron un vistazo disimulado a su alrededor para ver si localizaban a Bushell o Scheidhauer. Ninguno de los dos parecía estar allí. El siguiente tren de Plunkett y Dvorak era a las 06.00 horas, de modo que se prepararon para una larga espera, con la esperanza de que los agentes de la Gestapo restringieran su atención a los controles de billetes.

A las 02.00 horas llegó el siguiente tren expreso con el segundo grupo de evadidos, entre ellos Gouws, Kidder, Kirby-Green, Stevens y Van der Stok. Para entonces, Plunkett y Dvorak ya se habían quedado medio dormidos sobre sus maletines. Los recién llegados se pasearon por el vestíbulo intentando evitarse entre sí. Roger Bushell apareció finalmente, pero no había ni rastro de su compañero, Bernard Scheidhauer. Cuando Plunkett le preguntó disimuladamente qué había sido de él, Bushell le explicó con un guiño que Scheidhauer se había encontrado con una francesa y que los dos se habían retirado al apartamento de ella para negociar cómo podía ayudarles a escapar.

Volviendo a Sagan, los fugitivos de Tschiebsdorf empezaron a salir de Harry en torno a la 01.30 horas. Los primeros en salir del túnel fueron los dos miembros clave del grupo. El australiano John Williams les guiaría hasta Tschiebsdorf a través del bosque. Williams conocía la zona tras haberlo explorado estando en libertad

condicional. Desde Tschiebsdorf tomaría el relevo el oficial polaco de la RAF Jerzy Mondschein, al que se consideró más creíble en su papel de leñador y por lo tanto el más idóneo para comprar los billetes a los fugitivos en la estación. El grupo había acordado reunirse en el bosque. A medida que avanzaba la noche fueron apareciendo paulatinamente los demás miembros del grupo: Johnny Dodge, desprovisto de los suéteres que Ker-Ramsay le había ordenado que se quitara, y Pop Green; Tony Kiewnarski y Kaz Pawluk; Rusty Kierath y Jim Wernham; Doug Poynter y Johnny Bull, y Jimmy James y Nick Skanziklas. A las 03.00 horas ya se habían reunido todos en el bosque y finalmente se pusieron en marcha, bordeando los recintos de los rusos y los franceses antes de dirigirse al sudeste a través del bosque. Pretendían dar con la línea de ferrocarril que les llevaría directamente a Tschiebsdorf, pero orientarse entre los árboles era una tarea ardua y además hacía muchísimo frío. Williams estaba visiblemente desconcertado, lo que no es de extrañar, pues una pequeña caminata a plena luz del día, en libertad condicional, no es preparación suficiente para atravesar un bosque cubierto de nieve en la oscuridad de una noche sin luna. Pasaron varias horas y la vía de ferrocarril seguía sin aparecer. Finalmente, cuando sólo les quedaba algo menos de una hora, los hombres dieron con ella y siguieron su trazado hacia el sur hasta llegar a la estación.

Eran casi las 06.00 horas cuando llegaron por fin a Tschiebsdorf, agotados y temblando de frío. Jerzy Mondschein fue a por los billetes mientras los demás esperaban en el vestíbulo. Mondschein mostró al encargado de despachar los billetes su permiso vacacional y pidió doce billetes. Sin embargo, el encargado se mostró algo sorprendido por la insólita petición y no dejaba de preguntar a Mondschein si estaba seguro de que quería una docena de billetes, ante la irritación y turbación del polaco. Los demás fugitivos presenciaron con inquietud desde el vestíbulo cómo el encargado se metía en su oficina. En el transcurso de esos angustiosos momentos, entraron en la estación un anciano campesino y su esposa, miraron furtivamente al variopinto grupo de hombres y salieron rápidamente del vestíbulo. Finalmente, y para el alivio de todos, el encargado salió y les despachó los doce billetes justo a tiempo para que pudieran subir apresuradamente al tren. Los fugitivos parecían ser los únicos pasajeros, por lo que no es de extrañar que su repentina aparición en el vestíbulo hubiera despertado tanta perplejidad.

Mientras el tren atravesaba la campiña lentamente en dirección a Boberóhrsdorf, el primer grupo de fugitivos que se dirigía a Berlín estaba llegando a su destino. Jimmy Catanach, Arnold Christensen, Halldor Espelid y Nils Fugelsang habían tenido un viaje sin complicaciones desde Sagan y se apearon del tren a primera hora de la mañana del sábado 25 de marzo. Todos ellos se quedaron asombrados, y un tanto complacidos, al ver la cantidad de edificios residenciales y de oficinas que habían quedado completamente destruidos por las bombas y los dispositivos

incendiarios, pero no era el momento de pararse a contemplar el paisaje devastado que ofrecía la capital del Reich ya que tenían que coger el enlace a Dinamarca. El tren llegó puntual y los hombres se subieron a él con la esperanza de que el viaje siguiera siendo tan tranquilo como había sido hasta entonces. Para entonces, o eso suponían, en Sagan ya se habría dado la voz de alarma pero, al menos, era poco probable que la orden de busca y captura hubiera llegado a los agentes locales de la Gestapo, a las unidades del *Volkssturm* (las milicias populares) o a las Juventudes Hitlerianas de los territorios ocupados.

Mientras aquel grupo partía hacia el norte, Wings Day y Peter Tobolski llegaban a la capital. Su viaje en tren también había transcurrido sin incidentes. Tras apearse, se encaminaron directamente a una dirección que les había proporcionado el Comité de Fugas y que correspondía a un miembro danés del movimiento clandestino, que resultó ser un generoso anfitrión. Tras las privaciones que habían pasado en Sagan, los hombres agradecieron el pequeño banquete con el que les obsequió. No obstante, el contacto no parecía dispuesto o capaz de ayudarles, y los dos fugitivos llegaron a la conclusión de que el danés resultaría más un obstáculo que una ayuda para sus planes. Cuando Wings Day se hubo apropiado de la ropa de civil que necesitaba, los dos hombres se separaron del danés y se dispusieron a recorrer la capital alemana para explorar por sí solos otras posibilidades de huida. Los dos se sorprendieron del grado de destrucción que los bombardeos aliados habían traído a Berlín. Tras sopesar varias opciones, decidieron que el día siguiente, domingo, se dirigirían a Stettin, donde vivía la hermana de Tobolski.

Mientras tanto, Des Plunkett y Freddie Dvorak habían cogido el tren de las 06.00 horas con destino a un pueblo llamado Glatz. Decidieron apearse poco antes de llegar a Glatz (donde probablemente les pedirían los billetes y habría controles de seguridad de la Gestapo) y se bajaron en el pequeño apeadero rural de Bad Reinerz, desde donde proyectaban proseguir a pie el viaje hasta la frontera. El plan estuvo a punto de venirse abajo cuando Plunkett se fue al servicio presa de una necesidad imperiosa. Llevaba horas sin poder hacer sus necesidades y, cuando acabó, estando aún en el urinario, exclamó en inglés: «¡Qué alivio!». A su lado había un soldado alemán que se quedó mirándole. Al oficial de la RAF no le quedó más opción que batirse indecorosamente en retirada hacia el vestíbulo exterior. Inexplicablemente, el alemán no le siguió.

El tren que transportaba a Boberóhrsdorf a los falsos leñadores de vacaciones resultó ser verdaderamente lento. Se paraba en todas las estaciones del trayecto para recoger a cada vez más pasajeros. Cuando el tren llegó por fin a Boberóhrsdorf, los fugitivos descubrieron con sorpresa y alivio que no había ningún control de billetes en la estación. Todo lo que había era una valla que separaba la carretera de los andenes y que podía atravesarse por una rendija. Los hombres convinieron en que no

había tiempo que perder. Tenían que actuar asumiendo que a esas alturas ya se habría dado la alarma y que sólo era cuestión de tiempo que legiones de miembros del *Volkssturm* y de las Juventudes Hitlerianas empezaran a seguirles la pista. Los hombres se despidieron y se desearon buena suerte unos a otros. A partir de entonces, tomarían rumbos distintos, en solitario o por parejas.

Jimmy James y Nick Skanziklas se arriesgarían a atravesar la cordillera que lleva el apropiado nombre de Riesengebirge («las montañas gigantes») para llegar a Checoslovaquia. Dejaron la carretera casi inmediatamente y avanzaron campo a través antes de abordar las estribaciones nevadas. Era una travesía dura, y los hombres ascendían con dificultad, resbalando por las pendientes heladas y agarrándose a raíces o el uno al otro para apoyarse. En las zonas de mayor altitud, la nieve les llegaba a la cintura. La temperatura era de casi 20 grados bajo cero y los hombres, poco abrigados, tiritaban de frío. James, que había soportado varios inviernos canadienses, estaba ligeramente mejor preparado que Skanziklas, pero aquella prueba exigía un esfuerzo terrible a ambos hombres. Encontraron un establo en el que guarecerse un poco e intentaron desesperadamente encender una fogata con ramitas. Resultó imposible, y los dos fugitivos decidieron seguir abriéndose camino por la nieve a pesar del frío.

Después de subir a una cima y luego bajar hasta la cuenca del río Bober, los hombres volvieron a ascender para afrontar el crudo panorama formado por la sucesión de cumbres glaciales que coronaba su próxima ascensión. Por suerte, al menos ya se divisaba Hirschberg a lo lejos, al este, pero Skanziklas señaló que la frontera checa estaba como mínimo a 60 kilómetros de distancia. Para entonces, los hombres estaban ateridos de frío, y ninguno se veía capaz de caminar 60 kilómetros más. Decidieron que no les quedaba más opción que arriesgarse a seguir la carretera hasta Hirschberg y desde allí intentar coger un tren que les llevara a Checoslovaquia. Cuando llegaron a la ciudad, se dirigieron rápidamente a la estación de ferrocarril de Hirschberg oeste, algo animados por la relativa suerte que habían tenido hasta entonces. No deberían haberse relajado tanto porque al aproximarse al despacho de billetes, James vio por el rabillo del ojo a un policía y a un funcionario que habían reparado en su llegada. Los dos aviadores hicieron como que no los veían y se acercaron tranquilamente al mostrador, pero los dos agentes estatales se dirigieron hacia ellos y les abordaron.

«*Papiere*», exigió el policía en tono poco amistoso. Esforzándose por seguir aparentando tranquilidad, los fugitivos mostraron sus documentos falsos. Tras una somera inspección, el alemán dijo: «*Komm mit*» («acompañenme»). James protestó. «Nuestros papeles están totalmente en regla», dijo, antes de añadir la coletilla desesperada (y algo ridícula, como admitiría muchos años más tarde): «No pueden hacerme esto, mi anciana madre me está esperando».

El grupo desfiló hasta la comisaría ante una multitud de curiosos que se acercaban a mirar. Los dos hombres fueron enviados a la delegación en Hirschberg de la *Kripo*. Allí tuvieron que permanecer de pie, bajo vigilancia armada, mientras los hombres que les habían capturado se metían en un pequeño despacho. Cuando salieron, colocaron un papel ante los dos hombres y les pidieron que anotaran sus nombres. Para entonces, los dos oficiales de la RAF ya eran conscientes de que no serviría de nada seguir fingiendo y escribieron sus nombres. Seguidamente, se les ordenó que se sentaran en un pasillo. Aquél sería el principio de una dura etapa en las vidas de los dos hombres, aunque de distinto modo.

Al cabo de muchos años, al volver la vista atrás, James diría que lo único que fue capaz de sentir entonces fue una inmensa decepción. Había pasado en cautividad la mayor parte de la guerra. Sería ocioso especular si su mente retrocedió hasta aquel momento en Barth en que perdió la oportunidad de convertirse con Death Shore en uno de los primeros prisioneros de la RAF en escaparse y volver a casa. Hasta para sus enemigos sería difícil no sentir compasión por un hombre que había buscado siempre la libertad con tanto ahínco. A medida que pasaban las horas, iban llegando más fugitivos al edificio de la *Kripo*. No pasaría mucho tiempo antes de que los hombres se reencontraran con el resto de la cuadrilla de supuestos leñadores.

La mayor ventaja con la que contaba Pop Green era su edad. A pocas personas se les pasaría por la cabeza que un hombre de su edad podía ser un oficial aliado. No obstante, ni eso fue suficiente.

Tras salir de la estación de Boberóhrsdorf, prefirió dar un rodeo en lugar de atravesar la ciudad, ya que su nivel de alemán no le permitiría salir airoso si le abordaban. Green probó varias rutas pero no tardó en darse cuenta de que probablemente le resultaría imposible conseguir su objetivo sin levantar sospechas. Optó por pasar por el centro de la ciudad, pero terminó pagando cara aquella decisión. Apenas había llegado a la calle principal cuando le interpeló un hombre que sin duda estaba al corriente de que había aviadores aliados en fuga. El hombre le preguntó por qué no había viajado directamente hasta Hirschberg. Green quiso dar con una buena excusa, pero resultó poco convincente. Una llamada telefónica a Hirschberg bastó para que Green se viera poco después bajo custodia policial.

La fuga de Johnny Dodge y Jim Wernham fue prácticamente igual de efímera. Tras separarse del grupo en Boberóhrsdorf, realizaron varios intentos infructuosos de comprar billetes de tren, pero tuvieron problemas debido a que existían unas normas que restringían la circulación en zonas fronterizas y que ambos desconocían por completo. Como muchos otros fugitivos, Dodge y Wernham no tuvieron más remedio que tratar de llegar a pie, abriéndose camino entre la espesa nieve y luchando contra el frío, la humedad y el desánimo. Aquella tarde llegaron a una pequeña estación cercana a Hirschberg y decidieron probar suerte una vez más. Para su alivio, el



funcionario que inspeccionó sin inmutarse sus salvoconductos yugoslavos falsos no sospechó nada pero, desgraciadamente, justo cuando el hombre se los devolvía, un trabajador yugoslavo se dirigió a ellos en serbocroata. Ni Dodge ni Wernham habían oído jamás aquel idioma. Al ver que no contestaban, el inspector se dio cuenta de que pasaba algo raro. Unos minutos más tarde, los dos fugitivos estaban detenidos.

Tony Kiewnarski y Kaz Pawluk consiguieron llegar hasta Hirschberg pero fueron detenidos también aquella tarde, en el centro de la ciudad. Igual que Pop Green, Doug Poynter anduvo deambulando por Boberóhrsdorf, donde encontró un lugar donde esconderse durante el día hasta que, muerto de frío y de hambre, cogió un tren a Polaun. Mientras el tren seguía lentamente su camino, Poynter vio que dos policías y un miembro de las Juventudes Hitlerianas pedían la documentación a todos los pasajeros. Cuando le tocó el turno, contuvo la respiración mientras los policías inspeccionaban los documentos falsos que le identificaban como trabajador francés. Ya estaban a punto de devolvérselos cuando el miembro de las Juventudes Hitlerianas reparó en una pequeña imperfección. Poynter fue arrestado inmediatamente y enviado a la comisaría de Hirschberg.

Jerzy Mondschein y Johnny Bull no tuvieron mejor suerte. Tras separarse del grupo en Boberóhrsdorf, terminaron reencontrándose al poco tiempo con Rusty Kierath y John Williams. Los cuatro decidieron entonces aunar esfuerzos y atravesar juntos el Riesengebirge, como Jimmy James y Nick Skanziklas, pero les apresó una patrulla de montaña. Tras ser conducidos a la prisión de Reichenberg, en Checoslovaquia, fueron trasladados a Hirschberg, donde les esperaba el resto del grupo.

En Sagan, Paul Royle y Edgar Humphreys fueron de los últimos en escapar del campamento. Salieron del túnel amparados por la oscuridad alrededor de las 02.30 horas. Su plan consistía en ir a pie hasta Checoslovaquia, siguiendo el recorrido de una de las nuevas *Autobahnen* de los nazis. No obstante, tardaron casi todo el día del sábado en encontrar la autopista y, cuando lo hicieron, comprendieron que los espesos montículos de nieve que había a ambos lados no les permitirían salirse de la carretera fácilmente en caso de que fuera necesario. En consecuencia, tendrían que caminar por el arcén, agachándose y escondiéndose cada vez que apareciera un vehículo. No podía haber una forma menos práctica de viajar. Cuando les abordó un miembro de las milicias locales del *Volkssturm*, apenas habían recorrido distancia alguna.

Les Brodrick, otro de los que intentarían viajar a pie, partió del bosque de Sagan con Henry Birkland y Denys Street. Los tres cruzaron la carretera principal sin ser vistos y siguieron avanzando a través del bosque hasta que se hizo de día. Como habían convenido, hicieron un alto hasta que volviera a caer la noche. De vez en cuando oían voces cercanas de trabajadores forestales, pero nadie se acercó donde

estaban. Fueran quienes fueran, no parecían andar en busca de prisioneros aliados, lo que no dejaba de ser cierto consuelo. Sin embargo, en el bosque hacía un frío glacial, y los hombres tuvieron que hacer acopio de una enorme fuerza de voluntad para no rendirse y entregarse a los trabajadores. Consiguieron resistir como pudieron hasta que volvió a oscurecer, momento en que prosiguieron su huida, aunque la marcha era muy lenta. La nieve parecía ser cada vez más espesa y el bosque cada vez más denso. Ninguno de ellos creía estar avanzando más que unos cuantos centenares de metros por hora. Estaban agotados y helados hasta el tuétano. «Lo único que me empujaba a seguir —explica Brodrick— era el recuerdo de las historias que había leído de niño acerca de los exploradores del Ártico. Recuerdo que lo más importante era no dejar de moverse, porque si te dormías en la nieve ya nunca volvías a despertarte.»

A última hora de la tarde del sábado 25 de marzo, cuando no habían pasado más de unas horas desde la evasión, los fugitivos que permanecían cautivos en la delegación de la *Kripo* de Hirschberg empezaron a darse cuenta de la gran conmoción que habían causado en el Tercer Reich. Sus carceleros les trataban con el desdén propio de quien espera el momento apropiado para dar una buena lección, de una vez por todas, a los aviadores aliados. Mientras éstos aguardaban para ser interrogados, escondieron a toda prisa los mapas de huida y otras pruebas comprometedoras detrás de un archivador. Jimmy James fue el primero que oyó cómo le llamaban por su nombre. Seguidamente se vio en una sala espaciosa frente al que describió como un «hombre de corta estatura, calvo, con cara de pocos amigos y con gafas de montura de concha» sentado detrás de una mesa. Allí había también un tipógrafo y un intérprete. No tardó en quedar patente que el hombre estaba al corriente de la evasión por el túnel.

El interrogador empezó a disparar una batería de preguntas impacientes. Quería saber a qué hora había salido del túnel el oficial de la RAF, a lo que aviador respondió, con total sinceridad, que no tenía ni idea. También preguntó cuánta gente se había fugado con él, a lo que James contestó, esta vez con menos sinceridad, que tampoco lo sabía. Cuando el hombre preguntó a James cuál era el número que le correspondía en la evasión, éste se negó a decirlo porque se trataba de una operación militar y, como oficial británico, no tenía obligación de revelar detalles de una operación de este tipo.

La respuesta provocó en el oficial alemán una risa áspera. *Boy scouts*, se burló, y entonces, con la intención de herir el orgullo del aviador, dijo que no parecía un oficial.

«¿De dónde ha sacado esta ropa?», preguntó.

«Es mi uniforme», contestó James.

«Es ropa de civil», le espetó el inquisidor.

Es posible que las autoridades alemanas hubieran acordado ya la estrategia que

seguirían para justificar el acto en el que iban a participar.

El hombre con cara de pocos amigos siguió interrogando a James, esta vez acerca de la construcción del túnel. James se negó a contestar a ninguna de estas preguntas y no quiso firmar la transcripción cuando se la entregaron. Irritado, el interrogador le condujo por una pequeña galería y le arrojó a una oscura celda. Tras dos días de sueño retrasado, James se quedó dormido al instante. Cuando le despertaron de golpe, no tenía ni idea del tiempo que había transcurrido. Se trataba del mismo hombre de antes. James fue conducido de nuevo al despacho, que ahora estaba lleno de agentes de la Gestapo y las SS con elegantes uniformes negros y brazaletes rojos con la esvástica. Era una visión escalofriante.

El interrogatorio se reanudó, y el agrio hombrecillo de la Gestapo optó por la intimidación para doblegarle. El oficial de la RAF era más que consciente de la siniestra presencia de los hombres de las SS y la Gestapo entre las sombras, pero se mantuvo firme hasta que una vez más se lo llevaron fuera, al pasillo donde se apiñaban sus siete compañeros. Poco después, cada uno de ellos quedó sujeto con cadenas a un agente de policía. Los hombres fueron conducidos por las calles cubiertas de nieve hasta llegar a la cárcel de Hirschberg, donde fueron encerrados en una celda pequeña y sucia. A pesar de que no había donde echarse a dormir aparte del duro suelo de piedra, James volvió a sumirse en un sueño profundo aunque intermitente.

El domingo 26, la cárcel de Hirschberg albergaba a ocho de los evadidos, todos ellos pertenecientes al grupo de los falsos leñadores de vacaciones. Eran Johnny Dodge y su compañero Jimmy Wernham; Jimmy James y su compañero Nick Skanziklas; Pop Green y Doug Poynter; Antoni Kiewnarski y Kazimierz Pawluk. El celador jefe, o *Meister*, de la cárcel era otro nazi con cara de pocos amigos y unos ojos azules y fríos que clavaban la mirada tras los cristales de unas gafas sin montura. En el interior de la cárcel el frío era tan intenso como en el exterior, y el lúgubre entorno era lo último que podía levantarles el ánimo. Un pequeño consuelo era que las comidas, si se les podía llamar así, llegaban de la mano de una bella muchacha polaca. «Ni siquiera la intimidante presencia del *Meister* podía arrebatarme el placer que suponía mi primer contacto con el sexo opuesto en seis años», recordaría James en su libro de memorias *Moonless Night*.

Los hombres intentaron animarse cantando canciones populares bajo la batuta de Johnny Dodge. Los prisioneros polacos pretendieron conversar a través de las barras de la celda con unas mujeres que estaban encerradas dos plantas más abajo. En un momento dado, los aviadores decidieron exigir con tono desafiante que les proporcionaran productos básicos, como jabón y cuchillas de afeitar, a los que tenía derecho todo prisionero de guerra evadido. Sus modestas peticiones sólo sirvieron para enfurecer al superior del *Meister*, cuya respuesta fue que se las apañaran con lo

que tenían. Al menos, se les permitió practicar un poco de ejercicio caminando por el pequeño patio de la prisión. Todos ellos se preguntaban por qué no les llevaban de vuelta al campo, que era el procedimiento habitual en aquellos casos.

Aquel mismo domingo, Roger Bushell y Bernard Scheidhauer se acercaban a la ciudad de Sarrebruck. Cuando estaban ya casi llegando a las afueras de la ciudad, a primera hora de la mañana, se encontraron con un control de seguridad de la Gestapo. Estaban algo preocupados pero tenían a favor su documentación infalible y su perfecto alemán. Efectivamente, consiguieron zafarse del control con una patraña pero, en el último minuto, picaron con uno de los trucos más viejos del manual. Un agente de la Gestapo deseó «buena suerte» en inglés al oficial francés, a lo que éste respondió, también en inglés: «gracias». Los dos hombres fueron conducidos sin más preámbulos a la delegación de la Gestapo en Sarrebruck, donde les interrogó el jefe de la Policía Secreta de la ciudad, el siniestro *Oberleutnant* Leopold Spann.

En los bosques de Sagan, Les Brodrick, Henry Birkland y Denys Street apenas habían logrado alejarse del campamento. El domingo por la mañana habían llegado a un claro. Se escondieron en los únicos matorrales que encontraron y vieron de lejos a más gente. Ni siquiera podían saber si se trataba de otros fugitivos. Para entonces, tenían la ropa completamente empapada. Tenían tanto frío que casi no podían sentir las manos ni los pies. Al caer la noche, siguieron andando a través del bosque pero Birkland, que era el más joven de los tres, empezó a desbarar presa de una crisis nerviosa. Hablaba solo y mascullaba incoherencias. Empezó a trastabillar y no quiso seguir andando. Los otros dos trataron de animarle a continuar, pero el joven oficial había perdido visiblemente el control de sus facultades mentales. Street resolvió entonces que tendrían que arriesgarse a buscar un refugio para la noche. Por suerte, encontraron unas casas en el bosque. Street hablaba alemán e improvisó un subterfugio vagamente creíble. Llamó a la puerta de una casa y el hombre que la abrió pareció creerle. Sin embargo, se retiró al interior para regresar con cuatro soldados armados. Brodrick reconocería posteriormente que los oficiales de la RAF se sintieron francamente aliviados. «No nos podíamos tener en pie —recuerda—. En aquel momento creo que hubiésemos hecho cualquier cosa por un poco de calor.» Los tres fugitivos habían recorrido menos de tres kilómetros.

Aquel domingo, Hitler recibió un informe sobre el desastre en su refugio de Berghof, en Berchtesgaden. Con él estaban el *Reichsmarschall* del aire Hermann Göring, el jefe de las SS Heinrich Himmler y el complaciente jefe de las fuerzas armadas, el *Feldmarschall* Wilhelm Keitel. En aquel punto de la guerra, Göring no era uno de los altos mandos más apreciados por Hitler, ya que el *Führer* consideraba que la Luftwaffe le había fallado en casi todos los aspectos. No obstante, el jovial *Reichsmarschall* era insensible a las críticas y poseía una ilimitada confianza en sí mismo, por lo que no le afectaba el desdén de su jefe. Göring no vaciló a la hora de

cargar la culpa de la evasión sobre los hombros del cuerpo de inspección de campos de prisioneros de guerra, dependiente del OKW, cuyo máximo responsable era el *Feldmarschall* Keitel. En realidad, la inspección no tenía nada que ver con la seguridad de los campamentos, ya que sólo los inspeccionaba y los administraba. Durante gran parte de la guerra, la mayoría de los prisioneros de las fuerzas aéreas permanecieron bajo el control de la Luftwaffe, bajo la orden expresa y reiterada del *Reichsmarschall* Hermann Göring.

Por el contrario, el lisonjero Keitel tenía al parecer mayor interés que Göring en calmar a Hitler. El *Führer* se encontraba de un humor de perros y exigió una ejecución sumarial para todos los aviadores una vez volvieran a ser capturados. Göring se opuso, aunque sin mucha convicción. Seguramente no lo hizo por el sentido de la caballerosidad que le había caracterizado durante los primeros años de la guerra, sino porque hasta él se daba cuenta de que la guerra estaba llegando al final, y que una medida tan drástica implicaría a la Luftwaffe y a él mismo, que sería tratado como criminal de guerra y se sentaría en el banquillo junto a los peores nazis. Dado que la Luftwaffe había decepcionado profundamente a Hitler, que arremetía casi a diario contra la incompetencia de las Fuerzas Aéreas, Göring ya no gozaba de mucha influencia sobre el *Führer*. Sin embargo, Himmler se puso sorprendentemente de parte del *Reichsmarschall* del aire. Las ejecuciones generarían una gran protesta internacional, objetó. Resulta curioso recordar que, mientras la suerte de 76 oficiales aliados generaba profundos exámenes de conciencia, se conducía a millones de judíos a la muerte sin pensarlo dos veces. Igualmente curioso resulta constatar que Himmler, como Göring, tenía la vista puesta en el final de la guerra. Él también sabía que la partida estaba a punto de terminar. Retrospectivamente, nos parece cómico que ambos hombres creyeran verdaderamente que habría sitio para ellos en la Alemania del futuro. Ninguno de los dos tenía ni la más mínima noción del desprecio que en el resto del mundo generaba el régimen nazi.

Finalmente, Hitler accedió a adoptar una solución de compromiso. Se ejecutaría por lo menos a la mitad de los oficiales aliados. Al parecer, la cifra de 50 se fijó de forma aleatoria. Dice mucho en favor del jefe de la inspección de campos de prisioneros de guerra, el general Von Graevenitz, que se opusiera firmemente al plan cuando Keitel se lo presentó. «La evasión no es un delito deshonesto —le dijo—. Lo expresa específicamente el Convenio [de Ginebra].»

Keitel, sin embargo, no quiso dar su brazo a torcer. El servil *Feldmarschall* hubiera hecho cualquier cosa por complacer al *Führer*. «Me da lo mismo, lo hemos hablado en presencia del *Führer* y ya no se puede cambiar», dijo. Keitel añadió que había que dar a esos hombres un castigo ejemplar. Probablemente ya se había ejecutado a la mayoría de los evadidos, comentó falsamente al general, con total indiferencia.

Tras la guerra, el segundo de Graevenitz, el general de división Adolf Westhoff, declaró al ser interrogado: «Keitel estaba muy afectado por la evasión de estos ochenta hombres [incluidos los cuatro que fueron apresados en la salida del túnel], debido probablemente al hecho de que había sido reprendido por el *Reichsführer* [Himmler] y el *Reichsmarschall* [Göring]. Dijo que era increíble que hubiera ocurrido algo así y que no debía permitirse que se repitiera». El general Von Graevenitz resolvió que todos los evadidos que cayeran en sus manos serían devueltos directamente al Stalag Luft III. Pasó el mensaje discretamente a sus subordinados, y los hechos demostrarían que fue fiel a su palabra. En última instancia, el trabajo sucio tuvo que ser llevado a cabo de mala gana (en la mayoría de los casos) por los hombres de la Gestapo.

La mañana del día siguiente, el lunes 27 de marzo, Himmler se puso en contacto con el jefe del *Reichssicherheitshauptamt*, o RSHA (la Administración Central de Seguridad del Reich), Ernst Kaltenbrunner, y le notificó el decreto del *Führer*. Aquel tipo de decreto se conocía como «Orden de Hitler»: una orden dada directamente por el *Führer* en persona y que no debía desobedecerse bajo ningún concepto. Himmler informó a Kaltenbrunner de que iba a promulgar la que se denominaría «Orden de Sagan»:

*El aumento de evasiones de oficiales prisioneros de guerra es una amenaza para la seguridad interna. Estoy decepcionado e indignado por la ineficacia de las medidas de seguridad. Como medida disuasoria, el Führer ha ordenado que más de la mitad de los oficiales evadidos sean fusilados. En consecuencia, ordeno que el Amt V [la Kripo o Kriminalpolizei] entregue al Amt IV [la Gestapo] a más de la mitad de los oficiales recapturados. Tras el interrogatorio, debe dar la impresión de que se lleva a los oficiales de vuelta al campamento pero deben ser ejecutados por el camino. Las ejecuciones se justificarán explicando que se disparó a los oficiales recapturados cuando intentaban escapar, o al ofrecer resistencia, de modo que no se pueda demostrar nada posteriormente. El Amt V informará al Amt IV de las ejecuciones exponiendo el motivo. En el caso de que se produzcan nuevas evasiones en el futuro, se esperará a mi decisión antes de adoptar medidas al respecto. Serán excepción las personalidades prominentes; se me informará de sus nombres en espera de mi decisión.*

Kaltenbrunner delegó la responsabilidad de organizar los asesinatos en dos de los nazis más despiadados del Tercer Reich: Heinrich Müller, el jefe de la Gestapo (el Departamento 4 o Amt IV del *Reichssicherheitshauptamt*) y el general Artur Nebe, el jefe de la *Kripo* (el Amt TV). Müller ordenó a Nebe que seleccionara los nombres de

los que iban a ser ejecutados. Nebe ya tenía las manos muy manchadas de sangre. En una época anterior, había sido el comandante de uno de los «grupos de acción» de las SS (los *Einsatzgruppen*) que actuaban en el territorio ruso invadido por los alemanes en 1941. La tarea de estas famosas unidades era «liquidar» a civiles influyentes que pudieran oponerse al Reich (en realidad, esta denominación era una referencia mal disimulada a judíos y comunistas). El propio Nebe afirmaba que su grupo de acción había sido responsable de más de 45.000 muertes, la mayoría de las cuales eran posiblemente de mujeres y niños. No obstante, la tarea de seleccionar a los 50 aviadores que iban a ser ejecutados era de las que, al parecer, hacían que a Nebe le temblaran las manos.

A primera hora de la madrugada del lunes 27 de marzo, Paul Royle y Edgar Humphreys fueron llevados a la cárcel de Tiefenfurt, no muy lejos de Sagan. Poco después se les unieron Marshall y Valenta, seguidos de Albert Armstrong. Cuando se hizo de día, se les condujo bajo vigilancia armada a una furgoneta policial en dirección a Sagan. Todos ellos ya tenían ganas de volver a la relativa comodidad del campamento, aunque eso significara pasar dos semanas en una celda helada de la «nevera». Por ello, se llevaron una decepción al ver que la furgoneta dejaba atrás el desvío que conducía al campamento y seguía avanzando hacia la ciudad. Sin embargo, ninguno de los hombres tenía motivos todavía para sentir temor. La furgoneta se detuvo en la puerta de la comisaría de policía de Sagan, donde se interrogó a los prisioneros, uno a uno, antes de ser encerrados en una celda. A medida que avanzaba el día, la comisaría se fue llenando de oficiales evadidos, mayoritariamente de los que huyeron a pie. Les Brodrick, Denys Street y Henry Birkland fueron de los primeros en llegar.

Aquel lunes, Jimmy Catanach, Arnold Christensen, Halldor Espelid y Nils Fugelsang habían llegado ya a la frontera danesa en Flensburg. Allí se terminó bruscamente su evasión al ser arrestados en un control de policía. Una suerte similar corrieron Gordon Brettell, Rene Marcinkus, Henri Picard y Tim Walenn. Se les dio el alto en un control de seguridad en Schneidemühl y fueron conducidos a un campo de prisioneros de Marienburg. Allí les quitaron la ropa de paisano y los mandaron a la prisión de Danzig.

En Hirschberg, la mañana del mismo lunes, Johnny Dodge fue el primero en ser llamado para salir de la cárcel. No tenía ni idea de adonde se lo llevaban, pero el hecho de que se le eligiera precisamente a él tal vez significaba que la Gestapo local había sido informada de sus supuestos vínculos familiares con el primer ministro británico. Dodge hizo gala de su característica efusividad al despedirse de los demás. Aquella tarde se leyeron los nombres de otros cuatro: Kiewnarski, Pawluk, Wernham y Skanziklas. Si alguno de ellos estaba preocupado, no lo demostró, y dijeron adiós a los tres oficiales de la RAF restantes con el aire desenvuelto y afable con el que

solían actuar. Aquella sería la última vez que Pop Green, Jimmy James y Doug Poynter verían a sus camaradas.

Aquella noche, en Sagan, los prisioneros apresados en la comisaría de policía fueron despertados en plena noche y conducidos a empujones a otra furgoneta. Eran ya 19 los oficiales evadidos que estaban en la comisaría, que se encontraba al límite de su capacidad. Les llevaron a la prisión de la ciudad de Górlitz, donde una vez más fueron recluidos en pequeñas celdas en las que, en esta ocasión, cuatro hombres compartirían el reducido espacio de cada una. Sin saber qué estaba ocurriendo exactamente, los hombres estaban empezando a preocuparse de verdad. Lo normal era que a aquellas horas ya se les hubiera dejado de nuevo a cargo de la Luftwaffe. En lugar de eso, les habían puesto incomprensiblemente en manos de los siniestros hombrecillos de la *Kripo*. Mientras tanto, iban llegando a la cárcel de Górlitz más y más hombres recapturados. Entre ellos estaban Mike Casey, Mike Shand, Tony Bethell y Cookie Long. El plan de estos dos últimos de ir en tren hasta Stettin no tardó en venirse abajo. Todos los trenes que pasaron resultaron ir demasiado rápido para subirse a ellos en marcha, y no les quedó más remedio que ir a pie. Llegaron hasta el pueblo de Benau, donde se toparon directamente con un miembro de las milicias populares del *Volkssturm*. Mike Shand había pasado cuatro días huyendo. Caminaba de noche y se escondía de día, hasta que finalmente le atraparon un par de trabajadores del ferrocarril mientras esperaba el momento de colarse en un tren de mercancías. Al Hake y Johnny Pohe llegaron a la cárcel con síntomas de congelación, pero sus carceleros no les procuraron atención médica alguna. De nuevo, este inusitado desprecio hacia el procedimiento debido inquietó a los hombres. El miércoles 29 de marzo ya había 35 oficiales de la RAF en la cárcel de Górlitz.

Aquel mismo día, en Hirschberg, el *Meister* vino a por Pop Green y Doug Poynter. Jimmy James se quedó solo. Sólo entonces James empezó a sentir verdadera preocupación. La forma en la que se llevaban a los hombres no parecía tener sentido. ¿Quería decir eso que no iban a volver todos a Sagan? ¿Les iban a mandar a campos distintos? Poco tiempo después, James fue trasladado a otra celda en el centro de la prisión, donde la única luz que había entraba por una mugrienta claraboya de cristal.

Durante los días siguientes, los prisioneros recluidos en Górlitz iban siendo conducidos, a veces de uno en uno, a veces por parejas, a la otra punta de la ciudad para ser interrogados en las dependencias de la Gestapo. Fue entonces cuando los hombres empezaron a ser conscientes de que se estaba tramando algo siniestro. A algunos se les dijo que no volverían a ser confiados a la Luftwaffe porque las Fuerzas Aéreas habían demostrado ser incapaces de ocuparse de sus prisioneros. A otros se les dijo con frialdad que nunca volverían a ver a sus seres queridos. A un hombre se le dijo que le mandarían a un campo de concentración.

El resto de los evadidos siguió yendo a parar paulatinamente a calabozos de toda



la Europa ocupada, sobre todo de Alemania, a medida que volvían a ser capturados. Gordon Kidder y Tom Kirby-Green llegaron a Breslau pero fueron detenidos cuando cogieron un tren que iba a Checoslovaquia. Ambos hombres fueron conducidos el 28 de marzo a la prisión de Zlín, donde fueron sometidos a interrogatorios. Dennis Cochran había estado a punto de llegar a Suiza, pero el 30 de marzo fue apresado cerca de la frontera.

Para el 29 de marzo ya se había puesto a buen recaudo a casi todos los aviadores, y Nebe emprendió la tarea de seleccionar a los que iban a morir. Había pedido a un ayudante que preparara una serie de fichas con los datos de cada uno de los hombres. Se dice que mientras Nebe hacía la criba de las fichas se encontraba en un visible estado de agitación. Al examinarlas, emitía leves suspiros de angustia mientras trataba de decidir a quién perdonaba y a quién condenaba. «Este hombre es muy joven, mejor que viva.» «A éste le ha tocado.» Al parecer, procuró salvar a los más jóvenes y a los que tenían esposa e hijos. Finalmente, entregó el montoncillo más grueso a su ayudante y le ordenó que difundiera la orden. (Nebe es un personaje a destacar en el anecdotario del Tercer Reich porque su carrera en tiempo de guerra ilustra las terribles dobleces y los compromisos morales que la guerra y la tiranía obligan a asumir a los seres humanos. Varios meses después de la fuga de Sagan, Nebe estuvo implicado en el complot de Stauffenberg para asesinar a Hitler. La Gestapo le estuvo torturando durante dos meses, pero él se negó a proporcionar los nombres de sus cómplices. Al final corrió la misma suerte que los 50 aviadores aliados.)

A primera hora de la mañana del 29 de marzo se perpetraría el primer asesinato. Las vidas de Roger Bushell y Bernard Scheidhauer terminaron mientras eran conducidos por la *Autobahn* a Kaiserslautern acompañados por el doctor Leopold Spann y el *Kriminalsekretar* Emil Schulz. El comandante James Catanach recibiría un trato todavía más cruel.

A lo largo de los días que siguieron, los aviadores recapturados empezaron a formarse una idea de lo que estaba sucediendo verdaderamente. Nada más empezar la mañana del 30 de marzo, llegó un ruidoso convoy de vehículos para llevarse a seis de ellos, oficiales de la RAF de Europa del Este en su mayoría. Los esfuerzos del guardia de la prisión por fingir que no conocía su suerte fueron poco convincentes. Al día siguiente, la Gestapo se llevó a Birkland, a Valenta y a otros oficiales de la RAF. El 2 de abril, sin embargo, los prisioneros que quedaban vieron con alivio las caras conocidas de cuatro guardias del Stalag Luft III. Los hombres de la Luftwaffe se llevaron a cuatro oficiales más, entre ellos a Paul Royle, a quien dijeron cuando se separó de los demás que era «uno de los afortunados». La Luftwaffe se llevó posteriormente a varios grupos sucesivos en los que estaban Tony Bethell, Les Brodrick, Dick Churchill y Mike Shand. Cookie Long fue de los últimos a los que se

llevaron, pero fue la Gestapo la que vino a por él, no la Luftwaffe.

Todavía quedaban algunos fugitivos sueltos, pero no tardaron en terminar siendo arrojados también a las celdas de la Gestapo. Tony Haiter fue apresado el 4 de abril en Francia, no muy lejos de la frontera con Suiza. Para el 6 de abril, Danny Krol y Sydney Dowse casi habían llegado al final de su marcha maratoniana siguiendo la vía férrea. La frontera con Polonia estaba a unos cuantos kilómetros de distancia, y los hombres planeaban intentar cruzarla aquella misma noche. Encontraron un granero en el que refugiarse y descansar pero un campesino les descubrió. Los fugitivos trataron de convencerle de que eran trabajadores polacos y, cuando creyeron que le habían convencido, el hombre regresó acompañado de un miembro de las Juventudes Hitlerianas y dos del *Volkssturm*. Los dos aviadores fueron encerrados en la cárcel más cercana, adonde acudió la Gestapo para interrogarles. Tras someterles al mismo procedimiento que a los demás prisioneros, dijeron a Dowse que le iban a llevar a Berlín para seguir interrogándole mientras que Krol sería conducido de vuelta a Sagan. El polaco se alarmó cuando su amigo le transmitió la noticia. «No debes permitir que nos separen —le imploró—. Si lo hacen, me liquidarán.» Dowse le contestó que no se preocupara. Aquella fue la última vez que vio a Krol.

Des Plunkett y Freddie Dvorak ya casi habían logrado escapar de Alemania. Tras rozar el desastre en Bad Reinerz, los dos oficiales emprendieron una marcha campo a través hacia la frontera con Checoslovaquia, abriéndose paso a través de la nieve que a veces les llegaba a la cintura. Finalmente llegaron a la pequeña aldea checa de Novi Hradek, donde revelaron sus verdaderas identidades a un posadero dispuesto a ayudarles. El hombre se ofreció a alojarles y les advirtió de que ya se había dado la orden de busca y captura para apresarles. Poco después estaban ya en el tren de camino a Praga con la dirección de otro hostelero que simpatizaba con la Resistencia y que les proporcionaría billetes de tren que les permitirían llegar a Suiza a través de Alemania. El 7 de abril se pusieron en camino, aprovechando las aglomeraciones vacacionales del Viernes Santo. Ya habían evitado por los pelos un encuentro con un posible guardia de fronteras y superado la interpelación de un policía suspicaz, cuando su suerte se agotó. Al acabar el primer tramo de su viaje, Plunkett y Dvorak hicieron un alto en Domazlice, donde se registraron en otro hostel. Convencidos de que el posadero sospechaba de ellos, resolvieron volver sobre sus pasos y dirigirse a Klatovy para despistarle, en lugar de proseguir su viaje. Aquella decisión resultó ser un error irreparable. En un control de seguridad de Klatovy se descubrió que Plunkett no tenía el permiso de circulación correcto. Los dos hombres fueron encerrados en la prisión de Klatovy, donde no tardarían en ser objeto de las atenciones de la Gestapo.

El 26 de marzo, Wings Day y Peter Tobolski partieron de Berlín en tren hacia Stettin, donde el oficial polaco tenía una hermana casada con un alemán. Una vez allí, descubrieron decepcionados que ella tenía demasiado miedo como para ofrecerles

ninguna ayuda que no fuera la más elemental. Les permitió pasar la noche en la parte trasera de su jardín y les dio algo de pan, huevos y leche. A la mañana siguiente, los dos hombres consiguieron encontrar a unos prisioneros de guerra franceses dispuestos a ayudarles a embarcar como polizones en un barco con destino a Suecia. El 29 de marzo se encontraban ya escondidos a bordo del barco cuando llegó la policía alemana para detenerles. Uno de los franceses les había traicionado. Tras pasar cuatro días en una prisión local, los dos hombres fueron separados. Cuando llegó el momento de despedirse, intercambiaron un saludo militar, más que conscientes de la suerte que esperaba probablemente a Tobolski. Day, en cambio, no estaba seguro de qué destino le aguardaba mientras le conducían al Cuartel General de la Gestapo en Berlín. Allí se encontró frente a frente con Artur Nebe, el jefe de la *Kripo* y el hombre que había decidido cuáles de los 76 hombres vivirían y cuáles morirían. Tras un interrogatorio poco metódico, Nebe comunicó a Day que le iban a llevar a un lugar del que ya no podría escapar. Sin darle más pistas, dio por terminada la entrevista y dos hombres de la Gestapo le sacaron de Berlín a través de los barrios del norte de la ciudad devastados por las bombas. Era el 3 de abril.

La ingrata estancia de Jimmy James en la cárcel de Hirschberg se prolongó varios días más. En los breves paseos que hacía para desentumecerse supo que la mayoría de los demás reclusos eran ciudadanos de países ocupados que estaban acusados de crímenes contra el Reich. Muchos de ellos iban a ser ejecutados tarde o temprano. James empezó a reflexionar sobre su propia suerte mientras estaba atento a las idas y venidas de los siniestros agentes de la Gestapo. El 6 de abril, las puertas de su celda volvieron a abrirse de pronto y James fue invitado a salir. Una vez fuera, se encontró frente al inspector de policía que había visto por primera vez en la comisaría después de que le detuvieran. El hombre le comunicó que le iban a sacar de la cárcel y seguidamente hicieron desfilar a James por las calles hasta la estación de tren. El aviador ignoraba cuál sería su destino final. Hizo el viaje en tren en compañía de otro inspector de la Gestapo, que no quiso revelarle cuál era su destino. Sin embargo, al llegar a una bifurcación de las vías, el alemán le informó de que ese desvío conducía a Sagan, por lo que James comprendió que no iba a volver al Stalag Luft III. Cuando en Górlitz los hombres cogieron un tren que iba hacia el norte, el oficial británico supuso que le llevarían a Berlín. Efectivamente, unas horas más tarde, el tren se detuvo en la capital alemana. Al igual que los demás, James se quedó atónito ante la visión de la ciudad en ruinas, aplastada por la acción conjunta del Mando de Bombarderos y la Octava Fuerza Aérea de Estados Unidos. «No se veía ni una sola ventana con cristales y todas ellas estaban tapadas con tablas», recordaría más tarde. Paradójicamente, fue en el corazón del Reich donde el guardia de James le propuso quitarle las esposas a condición de que no intentara huir. El aviador accedió. Era bastante evidente que no le resultaría nada fácil escapar de allí.

El oficial de la RAF seguía desconcertado por lo que le estaba pasando. Le condujeron al Cuartel General de la Gestapo de Berlín. Desde allí, tras un breve paréntesis, cruzó de nuevo en coche la ciudad bombardeada acompañado por dos agentes del SD, la división de élite de Hitler de inteligencia y seguridad. Al cabo de un rato, el coche dejó atrás el extrarradio de la ciudad y se adentró en un sombrío pinar hasta llegar a un elevado muro con un triste camuflaje verdinegro, coronado por cables electrificados y vigilado por puestos de centinelas distribuidos de forma irregular. Aquel lugar tenía algo de sobrecogedor, y el sentimiento de inquietud de James se acentuó cuando uno de los miembros del SD le dijo: «Bueno, Herr James, se acabaron los túneles para usted. Es imposible escapar de aquí».

James entró en aquel edificio desconocido a través de un cuarto de guardia. Más allá había una superficie no muy grande, delimitada por altos muros y en cuyo interior se encontraba otro recinto rodeado por cable electrificado y que contenía dos barracones de madera. Hicieron entrar a James en uno de ellos, donde le saludó un oficial inglés de alta estatura y con gafas de montura de concha. «Bienvenido a su nuevo hogar», le dijo, presentándose al recién llegado como Peter Churchill. Ambos se dieron la mano y Churchill le acompañó al fondo del barracón, donde le esperaba una cara conocida.

«Hola», le dijo Wings Day con una sonrisa. James soltó un suspiro de alivio, aunque seguía sin tener ni idea de dónde estaba.

«¿Es esto Colditz?», preguntó a Day, a lo que éste respondió: «No, y ojalá lo fuera. Esto es el campo de concentración de Sachsenhausen y la única forma de salir de aquí es por la chimenea».

*Los que se salvaron*

En Sagan, algunos de los prisioneros capturados fueron volviendo poco a poco al campamento. Los primeros fueron Pop Green y Doug Poynter. La noticia de su captura llegó el 29 de marzo, cuando llamaron a la oficina de Von Lindeiner desde la comisaría de policía de Sagan con el anuncio de que los aviadores ya podían ser entregados de nuevo a la Luftwaffe. No obstante, el *Kommandant* ordenó a sus ayudantes que contestaran que, ya que habían demostrado tanto interés en irse del campo, los evadidos podían quedarse fuera. El policía, algo desconcertado, explicó con todo el tacto que pudo que si el *Kommandant* no les aceptaba «lo iban a pasar mal». La seca respuesta de Von Lindeiner fue que le daba lo mismo lo mal que lo pasaran. Paradójicamente, fue la intervención de un interrogador de las SS lo que permitió que los dos hombres fueran devueltos al campamento. Los guardias les dijeron entonces: «Sois dos afortunados», pero no explicaron lo que querían decir y un mal presagio se cernió sobre el Stalag Luft III. Un oficial de la RAF, John Casson, que mantenía buenas relaciones con uno de los «animales», se quedó profundamente turbado cuando el alemán le dijo que se alegraba de que no se hubiera fugado, porque a los evadidos les esperaba una suerte poco envidiable.

La llegada de más prisioneros evadidos produjo cierto alivio. Entre los primeros en volver estaban Tony Bethell, Les Brodrick, Dick Churchill, Johnny Marshall, Keith Ogilvie, Paul Royle, Mike Shand y Tommy Thompson. Algunos tuvieron que cumplir las dos semanas de rigor en el aislamiento de la «nevera». Sin embargo, dado que ésta solía encontrarse ya siempre a plena capacidad, la mayoría de ellos fueron mandados de vuelta a sus barracones. A Von Lindeiner no parecía importarle lo que les sucediera. Atrás habían quedado, al menos por el momento, las caballerosas muestras de cortesía que habían caracterizado el principio de su mandato en el campamento. En los días inmediatamente posteriores a la fuga, los prisioneros tuvieron la impresión de que el *Kommandant* dedicaba una gran parte de su atención a supervisar la destrucción del túnel, que esta vez llenaron de aguas residuales sin tratar, tapando ambos extremos con casi un metro de hormigón. En realidad, Von Lindeiner pasaba mucho tiempo lidiando con las agrias preguntas de agentes de las SS y la Gestapo y funcionarios del Reich de Berlín o bien reflexionando sobre lo que le depararía a él mismo el destino.

El 26 de marzo llegaron dos oficiales de la Luftwaffe al Stalag Luft III con un mandamiento judicial en el que se acusaba a Von Lindeiner de incompetencia y se le relegaba de sus funciones. Tres días después cayó presa de graves palpitaciones,

aunque pudo recuperarse gracias a la oportuna intervención de un médico. Poco después, el coronel se retiró a la mansión de Jeschkendorf para descansar y preparar su defensa. Los prisioneros no tardaron mucho en recibir la noticia de que el coronel Von Lindeiner había sido destituido de su cargo. Anteriormente había ofrecido su renuncia tres veces y las tres veces fue rechazada. Durante los 21 meses que pasó siendo *Kommandant* del Stalag Luft III, hubo 262 intentos de fuga, 100 de ellos con túneles.

El nuevo *Kommandant* era otro oficial que compartía el molde caballeroso del comandante Rumpel y el coronel Von Lindeiner. El coronel Braune parecía estar también incómodo en su papel de «vulgar carcelero» pero es de suponer que, al igual que sus predecesores, no dispuso de ninguna alternativa. Por aquel entonces, cualquier broma espontánea sobre la evasión estaba fuera de lugar y los hombres estaban profundamente preocupados por la suerte de los camaradas que no habían vuelto. El 6 de abril, Hans Pieber se presentó en el Recinto Norte y pidió al coronel Massey que le acompañara a la *Kommandantur* para entrevistarse con el coronel Braune. Cuando Massey preguntó de qué se trataba, Pieber contestó vacilante: «No lo puedo decir».

Cuando Massey entró en la oficina del *Kommandant*, encontró a un callado y trastornado coronel Braune y a un incómodo Gustav Simoleit. Massey iba acompañado del comandante Philip Murray, que iba a actuar de intérprete. Pieber y Simoleit se quedaron de pie en la sala con cierto aire de nerviosismo, incapaces de mirar a los ojos de los oficiales ingleses. Braune fue directo al grano:

«El Alto Mando Alemán me ha ordenado que anuncie que cuarenta y uno de los evadidos han muerto al resistirse a su arresto.»

«¿Cuántos han muerto?», preguntó Murray, que no podía dar crédito a lo que oía.

A Braune se le veía claramente incómodo. «Cuarenta y uno», repitió, evitando cruzar su mirada con la mirada del oficial de la RAF.

Murray tradujo la declaración a Massey, cuyos ojos se abrieron como platos al oírla.

«Pregúntele cuántos hombres han resultado heridos», pidió a Murray.

«El Alto Mando alemán sólo me ha autorizado a decir que cuarenta y uno de sus hombres han muerto al resistirse a su arresto», dijo Braune con solemnidad.

Una vez más, Massey exigió saber cuántos de los hombres habían resultado heridos.

«Se me ha ordenado únicamente que les lea el comunicado», dijo Braune.

Massey zanjó indignado la conversación pidiendo una lista con los nombres de los que habían muerto. No se satisfaría su petición hasta una semana después. Abochornado, Pieber acompañó a los oficiales británicos a su recinto. Poco tiempo después, todos los prisioneros del Stalag Luft III sabían que sus peores temores se

habían hecho realidad.

Al atardecer del 15 de abril, un guardia alemán entró en el Recinto Norte y clavó una lista en el tablón de anuncios. La lista contenía los nombres de los evadidos que habían muerto, que eran 47 y no 41. Los *Kriegies* se arremolinaron en torno a la lista, entre abatidos e incrédulos. Transcurriría otro mes antes de que se añadieran a la lista los últimos tres nombres. Al día siguiente, en Londres, el ministro de Exteriores, Anthony Edén, reveló a la Cámara de los Comunes los pormenores de la evasión y de los asesinatos que siguieron. Dos meses más tarde, Edén comparecería de nuevo ante la Cámara para efectuar unas declaraciones sobre el asunto.

Está perfectamente claro que ninguno de estos oficiales halló la muerte en el momento de huir de Slatag Luft III ni al resistirse a su detención. La premisa de la Gestapo de que un prisionero de guerra evadido, si lleva ropa de civil, pierde la protección del Convenio de Ginebra relativo a los prisioneros de guerra carece absolutamente de base en el derecho internacional y en su aplicación. Partiendo de estos hechos, en opinión del Gobierno de Su Majestad sólo existe una conclusión posible: estos prisioneros de guerra fueron asesinados.

Edén terminó su intervención con el juramento de que el gobierno británico perseguiría después de la guerra a los autores, que serían objeto de un «castigo ejemplar». Se trataba de unas declaraciones y una promesa que ocuparon los titulares de la prensa británica y tuvieron honda resonancia en todo el mundo. Tendrían que pasar varios años para que algunos historiadores empezaran a preguntarse si en cierto modo no se habría sacado de contexto aquel crimen, por horrendo que evidentemente fuera. Durante esos años, todos los días se enviaban a las cámaras de gas de Himmler a miles de desdichados judíos y de otros supuestos *Untermenschen* («infrahumanos»), a quienes se perseguía por las descabelladas teorías raciales de Hitler. El gobierno británico prestó escasa atención a la suerte de estas personas (y al atroz trato recibido por muchos soldados británicos corrientes a manos de los alemanes). Para algunos, se habían perdido miembros muy valiosos de la jerarquía británica, de categoría comparable a Von Lindeiner, Braune y Rumpel, en un mundo en el que las vidas de las personas de buena cuna y noble linaje contaban más que las de las más humildes.

Durante los dos meses siguientes fueron llegando al Stalag Luft III las urnas que contenían los restos incinerados de los cincuenta. Para entonces, Von Lindeiner se encontraba ya en la mansión de Jeschkendorf para preparar su causa. Tenía que enfrentarse al poder formidable del régimen nazi y en aquellas circunstancias era difícil presentar una defensa. En un momento tan delicado para él el anciano coronel

encontró tiempo para pensar en los que fueron sus prisioneros y pagó el material y las herramientas necesarios para que erigieran un monumento en memoria de los cincuenta. El 16 de septiembre, alguien llamó con insistencia a la puerta de Von Lindeiner. Era uno de sus subordinados, que seguía siendo leal a él y que había acudido para comunicarle que en Berlín se había dictado una orden de arresto y encarcelamiento inmediatos contra él. El coronel agradeció la información al visitante y le aconsejó que se fuera sin demora. Sin decir nada a su mujer, Von Lindeiner empaquetó sus artículos de aseo personal y se dispuso a esperar que a la madrugada siguiente llamaran a la puerta para llevárselo.

Finalmente, nadie llamó a su puerta antes del amanecer, pero Von Lindeiner y otros miembros de la Luftwaffe que estaban en la *Kommandantur* del campamento de Sagan fueron sometidos a un consejo de guerra el 5 de octubre. Entre los acusados se encontraban Pieber y Broili, varios desventurados soldados y un funcionario. El Reich pedía 18 años de prisión para el coronel, con la idea de transmitir un mensaje de inflexibilidad a los comandantes de otros campos a los que se consideraba demasiado permisivos con sus prisioneros. Finalmente fueron condenados a 12 meses de prisión en una fortaleza. Von Lindeiner logró librarse del castigo utilizando una treta propia de algunos de sus prisioneros. Simuló una enfermedad mental y fue ingresado en un hospital militar.

En el Stalag Luft III, las relaciones entre los prisioneros y sus guardianes alemanes se habían deteriorado sensiblemente. Los «animales» empezaron a disparar contra los prisioneros a la menor provocación o incluso sin motivo, lo que desgraciadamente acabó causando la muerte de un suboficial en abril. Massey aconsejó a sus hombres que se tomaran en serio las advertencias de los alemanes y prácticamente terminaron todos los intentos de fuga, lo que no era una decisión tan difícil, teniendo en cuenta que a aquellas alturas ya era casi segura la victoria aliada. Más adelante, algunos guardias confirmaron a los hombres que la política oficial era ya la de disparar contra todos los prisioneros de guerra que se evadieran. No obstante, los preparativos de fuga no cesaron por completo. La Organización X siguió existiendo, ahora bajo el mando del comandante de ala John Ellis. Crump, Ker-Ramsay y Norman Cantón eran los jefes de excavación y Alex Cassie tomó las riendas de Dean & Dawson. Los prisioneros abrieron otro túnel llamado «George» debajo del teatro, pero se decidió que sólo se utilizaría si las cosas se ponían realmente feas.

Massey fue repatriado a Gran Bretaña, vía Suiza, por razones médicas. Antes de partir, el oficial pidió a sus hombres que no cometieran ninguna insensatez. Su sustituto fue el capitán de grupo (coronel) D. E. L. Wilson, de la Real Fuerza Aérea australiana.

En septiembre, los nazis difundieron su tristemente famoso cartel, en el que se



decía: «¡La evasión de los campos de prisioneros ha dejado de ser un juego!». También expresaba que ciertas zonas de la patria se habían declarado «zonas mortales» y que se dispararía sin previo aviso contra toda persona no autorizada que entrase en ellas. «¡Quédense en el campamento, donde no corren peligro!», instaba el cartel. De hecho, más o menos por la misma época en la que apareció el cartel, los prisioneros serían informados, a través de los contactos clandestinos con el MI9, de que la evasión ya no se consideraba el deber de un oficial.

En noviembre, George ya había llegado a la altura de la alambrada, pero se suspendieron las excavaciones hasta la primavera siguiente. En diciembre se había terminado de erigir el monumento de homenaje a las 50 víctimas frente al campamento, y poco después se viviría en el Stalag Luft III el que debió ser uno de los episodios más extraordinarios de la guerra. El 4 de diciembre se ofició una ceremonia de conmemoración. Entre el pequeño grupo de asistentes se encontraban oficiales superiores de la Luftwaffe en la *Kommandantur* y una guardia de honor compuesta por soldados alemanes, el capitán de grupo Wilson y 15 oficiales en representación de cada una de las nacionalidades de los fallecidos. A la ceremonia, presidida por un sacerdote anglicano y otro católico, asistieron también dos miembros de la Legación Suiza en representación de la potencia protectora. Al término, un corneta del Recinto Norte tocó el *Last Post*<sup>[4]</sup> y la guardia de honor alemana disparó una salva al helado cielo de Silesia. Pocos homenajes rendidos por parte de un bando a otro en la Segunda Guerra Mundial deben haber sido más emotivos que éste.

Como había predicho el Comité de Fugas, los que dominaban el alemán fueron los que lo tuvieron más fácil, especialmente los oriundos del continente europeo propiamente dicho.

Al contrario que la mayoría de los demás evadidos, los noruegos Per Bergsland y Jens Muller apenas se toparon con problemas. A las 02.04 horas cogieron sin complicaciones un tren expreso a Frankfurt an der Oder en la estación de Sagan. Poco después se subieron al mismo tren Gordon Brettell, Rene Marcinkus, Henri Picard y Tim Walenn. El tren llegó a las 06.00 horas a Frankfurt, donde se apearon Bergsland y Muller (los otros cuatro ya se habían bajado en Kustrin). En Frankfurt, los dos noruegos no despertaron sospechas y nadie les abordó mientras hacían tiempo en la ciudad hasta las 10.00 horas, hora en que cogieron el tren a Stettin. Cuando poco después de las 13.00 horas llegaron a su destino, se encaminaron directamente a una dirección, en Kleine Oder Strasse, que Roger Bushell había proporcionado a los que planeaban huir por el Báltico. Entonces descubrieron con horror que se trataba de un burdel para marineros suecos. Los dos fugitivos no disponían de dinero suficiente como para malgastarlo en un lugar como aquél, así que se despidieron educadamente y se alejaron de allí. No obstante, un golpe de suerte permitió a los hombres entrar en contacto con un marinero que prometió ayudarles. El hombre organizó los

preparativos para introducir a los fugitivos de forma clandestina en los muelles cerca de un barco que zarparía rumbo a Suecia. Según sus instrucciones, Bergsland y Muller debían esconderse detrás de un montón de cajas hasta que él les avisara de que podían salir. Por desgracia, el hombre ya no volvió a aparecer, y los dos noruegos tuvieron que ver zarpar el barco desde tierra, totalmente desolados. Sólo consiguieron salir del puerto convenciendo a los guardias de la entrada de que eran electricistas con permiso para desembarcar de otro buque sueco, cuyo nombre había memorizado Bergsland. Era una estratagema arriesgada y difícilmente les habría dado resultado de no ser porque hablaban un perfecto alemán con acento escandinavo.

Bergsland y Muller se registraron en un hotel de aspecto inofensivo para pasar la noche de la forma menos llamativa posible y se sirvieron del viejo truco de pasar el resto del día en el anonimato de una sala de cine. Al caer la noche, se dirigieron de nuevo al burdel de Bushell. Esta vez tuvieron suerte y conocieron a una pareja de marineros suecos que se ofrecieron a introducir clandestinamente a los dos noruegos en su barco aquella misma noche. De nuevo, se arriesgaban a perderlo todo. Los fugitivos no disponían de los documentos que tendrían que mostrar a los guardias alemanes que les esperarían a la entrada del puerto, pero los marineros suecos les convencieron de que los alemanes no siempre eran tan estrictos como deberían. Los cuatro hombres se acercaron al puerto fingiendo un estado de semiembriaguez tras una noche de juerga en la ciudad. Para sorpresa de los fugitivos, los dos suecos tenían razón. Los guardias alemanes ni se inmutaron al verles y aceptaron la simple excusa de que se habían olvidado los papeles a bordo antes de salir de permiso aquella noche.

Los marineros suecos les acompañaron hasta el compartimiento en el que se guardaba el ancla y en el que podrían hacerse un hueco y esconderse. Lo único malo era que faltaba un día y medio para que zarpara el buque. Al menos, los marineros suecos les fueron llevando pequeños bocados de comida de vez en cuando para ir aguantando. Los dos fugitivos no estaban nada cómodos y se sentían intranquilos cada vez que oían pasos desconocidos acercándose a su escondite. Además, sabían que los alemanes inspeccionarían el barco antes de autorizar su salida. Lo único que podían hacer era cruzar los dedos y esperar que el registro no fuera demasiado minucioso. Finalmente, el mal trago que estaban temiendo fue anunciado por el sonido de dos pares de botas recorriendo metódicamente el castillo de proa. Bergsland y Muller contuvieron la respiración mientras los dos soldados alemanes enfocaban con las linternas en torno al estrecho escondite. En un momento dado, uno de los alemanes se puso a tantear con las manos cerca de los molinetes del ancla. Cuando sondeó cuidadosamente el compartimiento, estuvo a punto de meter un dedo en el ojo de Bergsland.

Por suerte, el alemán no percibió ninguna irregularidad y los dos soldados

siguieron inspeccionando otras partes del barco. Poco después, los dos noruegos oyeron con inmenso alivio el rugido y el chapoteo de los motores al arrancar. Alrededor de las 19.00 horas del 29 de marzo, el barco soltó amarras y zarpó. Cuatro horas después atracó en Góteborg (Suecia), donde ya eran de hecho hombres libres. No obstante, prefirieron pecar de precavidos y esperaron hasta el día siguiente, cuando el barco entró en Estocolmo, para desembarcar y entregarse al Consulado Británico. Habían pasado seis días desde su huida del Stalag Luft III. Entonces no lo sabían, pero eran los primeros hombres de la Gran Evasión que habían conseguido llegar a casa felizmente. Por desgracia, formarían parte de un grupo demasiado selecto.

Aparte de ellos dos, Bob van der Stok sería el único evadido que llegaría a territorio aliado. También en su caso fueron sus dotes lingüísticas y su conocimiento de la Europa ocupada lo que le permitió conquistar la libertad. No obstante, pasó muchas más semanas a la fuga que los dos noruegos. Van der Stok había tomado la decisión de escapar solo, considerando que un compañero probablemente sería más un lastre que una ayuda. Tras sus alarmantes encuentros con el guardia alemán en el bosque cercano al Stalag Luft III y con la muchacha del andén que dijo que buscaba a oficiales evadidos, el holandés ya no tuvo más percances desagradables. Viajó sin contratiempos en el mismo tren a Breslau que Gouws, Kidder, Kirby-Green y Stevens y, al llegar allí compró un billete a Alkmaar (Holanda). El viaje requeriría tres cambios de tren.

Van der Stok llegó a Dresde a las 10.00 horas del mismo día. Allí, viendo que tendría que esperar unas 12 horas, dio un paseo por la ciudad medieval, una de las más hermosas de Europa, antes de refugiarse en una sala de cine. A las 20.00 horas cogió un tren a Hannover, donde todavía le quedaba una hora más de viaje antes de entrar en Holanda, para lo cual tenía que pasar la frontera en Oldenzaal. Aquélla sería la parte más peliaguda de su fuga. Van der Stok era consciente de que los controles de frontera serían exhaustivos y, como se temía, el tren se detuvo en Oldenzaal, justo antes de la frontera, y los pasajeros recibieron la orden de salir. Todos tuvieron que ponerse en fila frente a una mesa en la que un agente de la Gestapo inspeccionaba la documentación de cada uno. La agradable sensación de libertad y anonimato que el fugitivo había experimentado en Dresde empezaba a desvanecerse rápidamente. La cola avanzaba paso a paso y Van der Stok se sentía cada vez más inseguro. Era inconcebible que a aquellas alturas todavía no se hubiera descubierto el túnel, y él era consciente de que su fotografía habría estado circulando por todas las oficinas de la Gestapo del país. La espera se estaba convirtiendo en un tormento y, consciente de que se le aceleraba el pulso, Van der Stok sólo esperaba que su desasosiego no le hiciera empezar a sudar a chorros.

Finalmente, le llegó el turno de enfrentarse al inspector. «*Papier*», pidió el

hombre de la Gestapo. Van der Stok le mostró los billetes de tren y los documentos falsos. El agente jugueteó con el *Ausweis* con los dedos. «*Wohin?*» («¿a dónde?»), le preguntó. «Alkmaar», contestó Van der Stok. Sin vacilar ni por un momento, el alemán estampó sus iniciales en el documento y se lo devolvió al fugitivo de la RAF, que volvió a su vagón y se dejó caer sobre el asiento hecho un manojo de nervios, como recordaría posteriormente en su libro de memorias de 1987 *War Pilot Orange*.

No obstante, el peligro no había pasado, y él lo sabía. A los alemanes no se les escaparía que, a primera hora de la mañana del día siguiente a la evasión, un holandés había comprado un billete de Breslau a Alkmaar. Era bastante posible que la Gestapo le esperara en la estación cuando se apeara, así que, cuando el tren llegó a Utrecht, la estación anterior a Alkmaar, Van der Stok decidió bajarse.

Aunque el oficial de la RAF había pasado parte de su vida estudiantil en Utrecht, no se sentía a gusto allí porque la ocupación nazi había dejado irreconocible la ciudad. Van der Stok se dirigió al domicilio de uno de sus antiguos profesores, una de las pocas personas en quien sabía que podía confiar. El profesor se mostró encantado de verle e invitó a su casa a otro profesor que conocía a Van der Stok. Los tres hombres se pasaron horas rememorando los viejos tiempos. Los profesores describieron el avance de la ocupación alemana a su antiguo alumno, y éste les habló de sus tiempos como piloto de la RAF en Inglaterra y de cómo terminó encerrado en el Stalag Luft III. Finalmente, consiguieron encontrar un piso franco para él en Amersfoort.

Tras su descorazonador primer contacto con Sachsenhausen, los ánimos de Jimmy James mejoraron ligeramente (si eso era posible en tales circunstancias) cuando supo que otro de sus compañeros de cautividad, además de Wings Day, era el indomable Johnny Dodge. El recinto, Sonderlager («campo especial») A, alojaba a un grupo variopinto de prisioneros, como dos irlandeses que puede que hubieran sido en otro momento colaboracionistas de los nazis, y un puñado de rusos blancos que habían combatido con los alemanes contra el Ejército Rojo. También había varios aviadores polacos de la RAF y un par de ordenanzas italianos, destinados allí para limpiar las dependencias de los oficiales y cocinar para ellos. Los italianos resultaron ser excelentes cocineros, capaces de hacer maravillas con las escasas raciones que los hombres tenían que compartir. No obstante, estaba claro que al contingente del Stalag Luft III recién llegado le iba a resultar difícil saber en quién se podía confiar. También se hizo patente que el pequeño recinto contiguo al suyo estaba reservado a cierto número de prisioneros importantes (los *Prominenten*) que los alemanes querían mantener en secreto planeando, sin duda, utilizarlos de rehenes cuando los ejércitos enemigos llegaran a las puertas de Berlín.

El inglés que había dado la bienvenida a Jimmy James era Peter Churchill, y sus nuevos compañeros descubrieron que había tenido un papel verdaderamente

destacado en la guerra, pues era miembro del Ejecutivo de Operaciones Especiales (Special Operations Executive, SOE), creado por el otro Churchill, el primer ministro británico, para «incendiar Europa». Peter Churchill hablaba francés a la perfección y había vivido en Francia, lo que hacía de él un candidato ideal para llevar a cabo operaciones clandestinas en el país ocupado. Los nazis le habían capturado en su cuarta misión al otro lado del Canal junto con la legendaria espía Odette Sansom. La valerosa francesa había regresado a su país con Churchill para ayudar a la Resistencia a sembrar el caos y la confusión en la Francia ocupada. Los dos se habían visto separados durante su captura y sufrieron torturas atroces. No obstante, ambos se mantuvieron fieles a la versión de que Peter Churchill era el sobrino del primer ministro y Odette la esposa de Peter. Sin saber qué pensar, la Gestapo se curó en salud y mandó a Churchill a Sachsenhausen como posible *Prominenter*.

Los oficiales británicos se encontraron rodeados de un colorido elenco de personajes. El teniente general Piotr Privalov era el oficial de mayor graduación del *Sonderlager*. Zarista y ex profesor universitario, se había convertido en un soldado condecorado en muchas ocasiones que había participado en varias campañas militares. Había sido apresado por los nazis mientras se encontraba al mando de un cuerpo de ejército en Stalingrado. Privalov tenía un espíritu tranquilo y modesto que contrastaba enormemente con la bulliciosa personalidad de un compatriota suyo, el general de división Ivan Bessanov.

Bessanov era un antiguo comandante de una sección de combate del NKVD soviético (el Comisariado del Pueblo de Asuntos Interiores, la policía secreta comunista). Siendo un hombre llano pero astuto, al ser capturado por las SS salvó el cuello fingiéndose anticomunista. Los nazis le retuvieron para que sirviera de potencial jefe de Estado títere, y Bessanov permanecía en Sachsenhausen aunque el Ejército Rojo se estaba abriendo paso hacia la capital alemana y hacía ya tiempo que habían desaparecido las posibilidades de que Moscú terminara supeditada a Berlín. Bessanov conservaba grandes ambiciones de futuro, y los oficiales británicos tenían que soportar frecuentemente los groseros discursos del general sobre lo que haría con Rusia cuando Stalin fuera depuesto.

Una semana o dos después de la llegada de James, se unió al contingente británico Sydney Dowse, que había sido sometido a duros interrogatorios desde su captura, aunque ni siquiera eso había conseguido doblegar su espíritu. Los oficiales británicos se sentían vagamente perplejos por el hecho de haber sido elegidos entre los 76 evadidos de Sagan para ser objeto de aquel trato especial. Evidentemente, Johnny Dodge estaba allí debido a sus vínculos familiares (por remotos que fueran) con Winston Churchill. Aquél era el mismo motivo que explicaba la presencia de Peter Churchill, aunque en realidad no estaba directamente emparentado con el primer ministro británico. Wings Day había sido seleccionado, tal vez, por la simple

razón de que había actuado de oficial superior británico durante la mayor parte de la guerra y había demostrado ser un auténtico incordio para los alemanes. Pero ¿qué pasaba con Sydney Dowse y Jimmy James? Dowse había gozado de distinguidos contactos familiares con Alemania en un pasado lejano y difuso, pero James no era más que el hijo del propietario de una plantación de té en la India. Tal vez era su expediente de evasor incorregible lo que le había condenado. Si así era, pronto demostraría a los nazis que el encierro en un renombrado campo de concentración, con una amenaza implícita de muerte sobre sus hombros, no iba a amilanarle.

El *Sonderlager* estaba separado del recinto principal de concentración, pero los oficiales británicos eran conducidos allí una vez por semana para ducharse. Fue allí donde, por primera vez, fueron testigos presenciales de la absoluta aberración de la maquinaria de exterminio de los nazis. Figuras escuálidas, con pijamas a rayas, recibían constantes palizas y humillaciones a manos de los guardias de las SS. Una horca se alzaba en el centro del campamento a modo de siniestro recordatorio de la suerte que esperaba a cualquiera que osara desafiar a sus amos de las SS. Los hombres soportarían a diario la desgarradora visión de famélicos e indefensos prisioneros conducidos a la zona de ejecución o a las cámaras de gas. Todos los días, la chimenea de la incineradora expulsaba una tétrica humareda a los cielos. El perseverante sonido de las ráfagas de metralleta indicaba la muerte de otro pobre diablo que había intentado escapar. De noche, desde sus camas, los oficiales británicos oían a lo lejos insoportables gritos de agonía mientras los guardias de las SS daban rienda suelta a su incalificable sadismo.

Los días siguientes a la llegada de Dowse, él y James debatieron posibles formas de escapar de aquel infierno en vida. Los alemanes, con su fe inquebrantable en el poder del hostigamiento y la intimidación para subyugar a la gente, tenían, como de costumbre, una percepción errónea de la situación. La crudeza del entorno en el que se encontraban los hombres no disminuía para nada su deseo de asestar a sus brutales opresores un doloroso golpe en pos de la libertad, a costa de lo que fuera. James y Dowse llegaron rápidamente a la conclusión de que un túnel sería la única forma viable de escapar. No obstante, Wings Day no dio el visto bueno a los hombres para que pusieran en práctica los planes de fuga hasta que tuvo un encuentro particularmente ingrato con el grosero *Kommandant* de Sachsenhausen, que demostró ante él un profundo desprecio y una total falta de respeto. Cuando el *Kommandant* le dijo con desdén que no había ninguna posibilidad de escapar del campo de concentración y que no les quedaba más remedio que darse por vencidos y resignarse a la cautividad (o a cualquiera que fuera el destino que les esperaba), se renovó el espíritu combativo del oficial superior británico. Tras la conversación, Wings volvió al *Sonderlager* decidido a demostrar al misérrimo nazi lo equivocado que estaba, y comunicó a James y a Dowse que podían empezar la excavación.

Sonderlager A lindaba puerta con puerta con un recinto vacío que los alemanes no habían terminado de construir. Lo mejor era que habían dejado allí una escalerilla totalmente a la vista de los oficiales. Los hombres sólo tendrían que excavar unos 35 metros para entrar al recinto vecino por debajo de la alambrada. Una vez dentro del recinto inacabado, sería un juego de niños coger la escalera y saltar el muro de 4,5 metros, que no estaba vigilado y que constituía el único obstáculo que les separaría del mundo exterior. La tierra que había debajo de Sachsenhausen era dura, lo que dificultaría la excavación, pero al menos no sería necesario realizar un apuntalamiento complicado. El túnel no descendería más que 1,5 metros, aunque tendría que llegar más o menos al doble de profundidad para pasar por debajo de la alambrada. Los hombres decidieron que la trampilla de acceso tendría que perforarse en un rincón de la habitación que compartían Dowse y James. El túnel sería una obra primitiva, sin ventilación ni iluminación, ya que la falta de estas ventajas, por deseables que fueran, al menos aceleraría la marcha de la excavación. Los prisioneros tendrían que trabajar en absoluta oscuridad, respirando su propio aire viciado y escarbando centímetro a centímetro como topos.

El plan de fuga contaba con otra ventaja aportada por los guardianes sin que ellos lo supieran. Los arrogantes alemanes, creyendo que los reclusos estarían amilanados por las consecuencias que podría comportar su captura, cometieron el error de dejarles tranquilos durante todo el día. No había «hurones», ni recuentos relámpago, ni registros repentinos de los barracones. Dowse y James podían cavar todo lo que quisieran sin el más mínimo temor a ser descubiertos. El único problema importante era mantener el túnel en secreto para los prisioneros del recinto, en quienes no confiaban demasiado. Enseguida llegaron a la conclusión de que los únicos de fiar eran los oficiales del Stalag Luft III y los dos ordenanzas italianos. En estos últimos tenían que confiar porque no les quedaba más remedio, ya que eran los que se encargaban de limpiar las habitaciones todos los días. Así pues, reclutaron a los italianos como «comparsas» e instalaron una trampilla en un rincón de la habitación con la intención de excavar el túnel debajo. La primera decepción llegó inmediatamente al descubrir que debajo de la trampilla apenas quedaba espacio para dispersar la arena. En consecuencia, tuvieron que pasar varias semanas trabajando duro y por turnos para cavar ramales de dispersión debajo del barracón.

A pesar de todos los factores que tenían a su favor, se trataba de una empresa titánica. El túnel tendría que ser tres veces más largo que Harry, el de Sagan. Y esta vez, en lugar de un equipo de 600 hombres uniendo esfuerzos durante 12 meses, los únicos trabajadores activos de la Organización X de Sachsenhausen eran Dowse y James, cuyo único instrumental consistía en un cuchillo de cocina y varias cucharas. A pesar de todo, los dos hombres iniciaron su ardua tarea, cavando en turnos de dos horas. Mientras uno estaba debajo del barracón, el otro velaba por que su actividad

pasara inadvertida. Avanzaban a un ritmo terriblemente lento.

Al menos, su estado de ánimo mejoraba de día en día al presenciar en tribuna el espectáculo del desmoronamiento del Tercer Reich de Hitler. La ubicación de Sachsenhausen, cerca de Berlín, ofrecía a los hombres una visión panorámica del bombardeo estadounidense de la ciudad a plena luz del día. Día tras día, una oleada tras otra de aviones Flying Fortress y Liberator estadounidenses rugía por encima de las cabezas de los fascinados oficiales mientras soltaban su mortífero cargamento sobre la capital en llamas del Reich. Mientras estaban sumidos en la excavación del túnel, los hombres recibieron con júbilo la noticia de que el Desembarco de Normandía había sido un éxito. Los ejércitos de Gran Bretaña y Estados Unidos ya contaban con una firme posición inicial al oeste de la «Fortaleza Europea» de Hitler y, con los rusos dirigiéndose imparable hacia Berlín desde el este, la capitulación nazi sólo era cuestión de tiempo.

No obstante, los prisioneros recibieron en julio una noticia mucho menos agradable. Gracias a un periódico alemán, leyeron el discurso de Anthony Edén ante la Cámara de los Comunes. Lo que ninguno de ellos podía saber, aunque lo sospecharan, era que los propios compañeros de fuga de los cuatro oficiales se encontraban entre los que había ejecutado la Gestapo. Sin embargo, aquella posibilidad no hizo más que reforzar la voluntad de los hombres de devolver el golpe a un enemigo cuya abyecta depravación podían comprobar personalmente todos los días con lo que veían a su alrededor. Wings Day convocó una reunión para debatir si debían llevar adelante la evasión. Fue la reunión más breve de un «comité de fugas» que se recuerda. James y Dowse siguieron excavando. Peter Churchill no se veía en disposición de ayudar porque pensaba que, si le descubrían, le fusilarían con casi total certeza. Day y Dodge querían contribuir, pero eran oficiales de mayor edad que no habrían podido trabajar con tanta rapidez o destreza como los otros dos, y era esencial mantener una presencia visible de hombres de la RAF en la superficie para que los guardias no se olieran nada.

Aquel mismo mes se produjeron dos nuevas llegadas al *Sonderlager*. La primera fue la de Nikolai Rutschenko, que podía suponer un riesgo para el intento de fuga. Se trataba de un antiguo profesor de la Universidad de Leningrado que llegó a ser oficial del Ejército Rojo y había participado en una serie de acciones militares extraordinarias. Era una persona de trato agradable, pero le habían colocado en la habitación contigua a la de la trampa y su cama estaba justo encima del túnel. Los hombres no se atrevieron a confiar en Rutschenko de entrada, pues podría ser perfectamente un topo de los alemanes teniendo en cuenta dónde habían decidido alojarle, por lo que tuvieron que trabajar con mucha discreción. El segundo de los recién llegados, en cambio, supuso un empuje para los trabajos de excavación. Se trataba de otro Churchill, el célebre y repetidamente condecorado coronel Jack



Churchill. Era un extravagante jefe de comando que siempre conducía a sus hombres a la batalla con gaitas, y había sido capturado en una isla cercana a la costa de Yugoslavia. Los alemanes, asumiendo una vez más que podría estar emparentado con el primer ministro británico, lo enviaron con los *Prominenten* de Sachsenhausen. Nada más llegar, Churchill se ofreció a ayudar a los hombres a construir el túnel. Para entonces, sólo había concluido el trabajo previo consistente en construir ramales de dispersión bajo los barracones. Justo cuando llegó Churchill se disponían a perforar un pozo y empezar el túnel propiamente dicho.

Mientras tanto, el último de los hombres de la Gran Evasión seguía a la fuga. Bob van der Stok llevaba casi un mes en Amersfoort. Allí había descubierto que el movimiento de resistencia era incapaz de ayudarlo: al parecer, había quedado muy debilitado por recientes arrestos llevados a cabo por la Gestapo, y sus miembros no parecían tener muy claro que Van der Stok fuera quien decía ser. Finalmente, el fugitivo decidió apañárselas solo e intentar repetir la ruta que había seguido para huir a Gran Bretaña en 1940. La Resistencia le proporcionó la dirección de un piso franco en Maastricht y le ayudó a atravesar de forma clandestina el río Mosa para entrar en Bélgica. Allí, Van der Stok se encontró solo y sin dinero. Desesperado, entró en un Banco y afirmó que había perdido la cartera. Estaba seguro de que, si le permitían llamar a su tío de Amberes, éste le mandaría algo de dinero. La jugada le salió bien. Su tío le mandó un giro y le dio la dirección de un amigo rico que le podía alojar. Van der Stok pasó las siguientes semanas rodeado relativamente de lujos en el barrio de Uccle, a las afueras de Bruselas. El amigo de su tío era director de una compañía de seguros y vivía en una casa que tenía incluso pista de tenis, que Van der Stok fue invitado a utilizar siempre que quisiera. Por desgracia, la Resistencia de Bruselas también se mostró reticente a prestarle ayuda. Una vez más, los nazis habían socavado el movimiento de resistencia con detenciones, torturas y ejecuciones. Nadie era ya de fiar, y menos aquel joven inteligente que parecía tener amigos bien situados y que iba contando una historia poco convincente. Van der Stok volvía a estar solo.

Por muy contento que estuviera de haber encontrado un lujoso remanso de paz después de tantos años de privaciones, Van der Stok se sentía impaciente por volver a Gran Bretaña y reanudar la lucha contra la Alemania nazi. Su anfitrión le organizó un viaje a París con todos los permisos necesarios. Desde allí, Van der Stok se dirigió a Toulouse, al sur, y seguidamente a la pequeña localidad de St. Gaudens, donde podía localizar un contacto cuyo nombre le había dado el movimiento clandestino belga. Van der Stok tenía que dirigirse a una cafetería, pero se había olvidado del nombre del establecimiento. El contacto le había dicho que, al ser holandés, no podría de ningún modo olvidar aquel nombre. Sin embargo, el oficial de la RAF acabó pasándose horas dando vueltas por St. Gaudens mientras buscaba una cafetería cuyo nombre le sonara de algo. Al fin, acabó dando con ella: «Café L'Orangerie». ¿Cómo

pudo haberlo olvidado?<sup>[5]</sup> Tras presentarse a la dueña de la cafetería, Van der Stok tuvo ocasión de cambiarse de ropa. Después, le condujeron a una casa de campo situada a varios kilómetros de distancia. El holandés se encontraba ahora en manos de los maquis, la Resistencia francesa. Su nuevo hogar era el refugio de varios fugitivos, entre ellos un estadounidense, un canadiense y 13 judíos alemanes.

Al día siguiente, Van der Stok escuchó con el resto del grupo las instrucciones de los maquis sobre cómo iban a escapar. Caminarían de noche hacia los Pirineos, atravesando un desfiladero de las montañas en fila de a uno. Si alguien echaba a correr o se separaba de la fila recibiría un tiro en el acto. La fuga estaría financiada por el dinero que pondrían entre todos. Los fugitivos se vaciaron los bolsillos y entregaron todo el dinero que llevaban. Aquella misma noche se pusieron en marcha. El camino era extremadamente tortuoso y hacía un frío glacial. Cuanto más ascendía el grupo de hombres y mujeres, más helado era el viento. Finalmente llegaron a una casa de campo en las estribaciones de las montañas donde podrían descansar aquella noche. Estaban exhaustos y hambrientos. El día siguiente, se produjo un grave contratiempo. Van der Stok se ofreció a acompañar a uno de los maquis y al estadounidense a la cafetería de un pueblo para avituallarse. Al llegar allí se encontraron con que los alemanes habían descubierto el establecimiento clandestino. Soldados armados se bajaron de varios automóviles para asaltar la cafetería, con las ametralladoras escupiendo fuego. Los tres hombres lograron escapar ilesos pero se ordenó al grupo que se trasladara rápidamente a un castillo en ruinas, donde estarían más a salvo. A la mañana siguiente, el contingente fue guiado a través del desfiladero. La marcha resultó ser extenuante una vez más. Después de cruzarlo, el maquis señaló a lo lejos, hacia un verde collado.

«Al otro lado del collado está España —dijo el guía—. A partir de aquí tendrán que seguir por su cuenta.» Acto seguido, el maquis se marchó. El grupo decidió separarse: los judíos alemanes se quedarían juntos y los militares seguirían una ruta distinta. Horas más tarde, Van der Stok estaba en España y viajando a la Embajada Británica de Madrid. Volvió a Inglaterra a través de Gibraltar y en dos meses ya estaba liderando el Escuadrón 322 (Holandés) de aviones Spitfire en misiones sobre Holanda.

A principios de septiembre, el túnel de Sachsenhausen ya había avanzado más de 30 metros. Los hombres consultaron las previsiones meteorológicas y vieron que la siguiente noche sin luna era el 23 de septiembre. Tenían dos semanas para ultimar sus preparativos de fuga. Jimmy James y Jack Churchill saldrían juntos. James conservaba su equipo de viaje desde la evasión de Sagan, y Churchill había modificado su uniforme reglamentario para que pareciera ropa de paisano. En cualquier caso, la simplicidad de sus disfraces no supondría ningún obstáculo. Planeaban colarse en trenes de mercancías hasta llegar al Báltico y para eso no hacían

falta trajes de alta costura. Los ordenanzas italianos les habían «prestado» ropa de civil a Wings Day y a Sydney Dowse. Planeaban ir a Francia y allí intentar ponerse en contacto con el movimiento clandestino. Johnny Dodge iría solo. Su plan consistía simplemente en dirigirse al oeste con la esperanza de encontrar la línea del frente aliado.

El 23 de septiembre, los hombres se metieron en el túnel y empezaron a reptar por él. Supuso un pequeño contratiempo darse cuenta de que, por un error de cálculo, James y Dowse tendrían que excavar algunos palmos más pero, tras un breve retraso, los hombres salieron al recinto vacío. Allí encontraron la escalera, que seguía en el mismo sitio en el que había aguardado pacientemente durante seis meses. Pocos minutos después, los oficiales ya estaban encaramándose al muro del campo de concentración de Sachsenhausen. Cuando hubieron pasado al otro lado del muro, los cinco hombres apenas eran capaces de disimular su entusiasmo, o incluso de crear la pasmosa simplicidad con la que habían ejecutado la última parte de la fuga. Se dieron la mano y se desearon buena suerte antes de desaparecer en la oscuridad. De nuevo habían burlado a sus guardianes, y esta vez lo habían hecho con el convencimiento de que la muerte era lo que les esperaba si les volvían a atrapar.

La huida de Sachsenhausen de los cinco oficiales británicos dejó atónitos a los alemanes y provocó una nueva *Grossfahndung* (orden general de busca y captura). En toda la Europa ocupada aparecieron carteles describiendo a los evadidos y pidiendo que fueran denunciados si se les veía. El aviso fue emitido dos veces por la radio.

A principios de octubre ya habían vuelto a capturar a los cinco evadidos de Sachsenhausen. Wings Day y Sydney Dowse fueron los primeros en ser detenidos, sin haber llegado más allá de los barrios periféricos de Berlín. Estaban refugiándose en el sótano de una casa bombardeada cuando una mujer, sospechando de ellos, les denunció a la policía. Cuando poco después fueron enviados a Sachsenhausen, la recepción fue como esperaban. En lugar de volver a los barracones del *Sonderlager*, fueron encerrados en un *Zellenbau* (edificio o bunker carcelario), donde les asignaron celdas separadas. Los hombres no sabían mucho de aquel famoso *Zellenbau*, aparte de que pocos de los reclusos salían de él con vida. No erraban mucho al suponer que aquello era sin duda la antesala de la cámara de gas. De hecho, los dos fueron encadenados al suelo de sus celdas, una crueldad más bien innecesaria, sobre todo en el caso de Day que se había producido una grave lesión en la rodilla. Los alemanes no le dispensaron ningún tipo de atención médica y el oficial se vio obligado a soportar un dolor insufrible.

Mientras tanto, Johnny Dodge había conseguido llegar a Rostock siguiendo a pie la vía férrea y recorriendo 30 kilómetros en un tren de mercancías. Después, pasó cuatro semanas escondido, primero en un pajar y luego en una pocilga, lo que posiblemente le trajo agrídulces recuerdos de la primera fuga frustrada de Roger

Bushell desde el maloliente cobertizo de cabras del Dulag Luft. Dodge había llegado a la conclusión de que lo menos peligroso sería esperar escondido la llegada liberadora de los rusos, para lo que seguramente no debía de faltar mucho, pero un campesino le delató y fue llevado a la policía. El policía de allí le dijo que hacía tiempo que estaba al corriente de su presencia y que con mucho gusto le hubiera dejado en paz, porque como casi todo el mundo en Alemania, estaba deseando que llegara el fin de la guerra. No obstante, una vez le habían delatado, el agente no tenía más remedio que hacer algo al respecto si en algo valoraba su vida. Sin embargo, accedió a hacerle un favor a Dodge. Aceptó una lista de los hombres que habían estado en Sachsenhausen y prometió intentar remitirla a las autoridades de Londres.

Jimmy James y Jack Churchill fueron los que pasaron más tiempo en libertad e incluso llegaron hasta Polonia, pero allí cayeron en manos de las milicias populares del *Volkssturm*. Ellos tampoco esperaban una amistosa recepción en Sachsenhausen y también fueron a parar al *Zellenbau*, aunque no se les trató tan mal como a Wings y Dowse. Lo único que rompía la austeridad de la celda de James era un cubo que hacía las veces de letrina y una litera de hierro. No le llegaba más luz que la que atravesaba los barrotes de una ventana que había a algo más de dos metros de altura. James se tumbó en la litera a esperar. «Me sentía extrañamente indiferente —recordaría en su libro de memorias *Moonless Night*— y empecé a reflexionar sobre lo que me quedaba de vida y en lo que habría después de la muerte, con la cándida esperanza de que el último período de mi vida en la tierra acortaría mi estancia en el purgatorio.»

La ensoñación del oficial de la RAF no duró mucho. Unas horas más tarde le despertó su carcelero de las SS para informarle de que estaba estrictamente prohibido echarse en la cama durante el día. Se trataba del suboficial de las SS Kurt Eccarius, conocido como «la Bestia del Bunker», un torturador sádico de la peor calaña desenmascarado tras la guerra. Mientras Eccarius increpaba a gritos a James, el *Kommandant* del campo observaba al prisionero con desprecio desde un segundo plano, taladrándole con la mirada tras unas gafas sin montura. Cuando Eccarius salió dando un portazo y dejó tranquilo a James, de los labios del *Kommandant* todavía no había salido ni una palabra.

A la mañana siguiente, James volvió a encontrarse momentáneamente con Churchill cuando fue conducido a las duchas comunes, donde también volvió a ver a Dowse y Day, lo que le alegró enormemente. Sólo podían comunicarse mediante susurros, por lo que en aquel momento James no llegó a enterarse mucho de la experiencia que habían tenido los demás hombres a manos de las autoridades nazis. Más adelante sabría que, tras su regreso al campo de concentración, Day fue interrogado repetidamente, primero por un agente del SD y luego por una especie de tribunal improvisado, constituido por agentes de la *Kripo* y otros policías y presidido por algún tipo de jurista. Al cabo de horas de incesantes preguntas, fue haciéndose

evidente que estaban tratando de que el oficial británico se autoincriminara como espía o saboteador y obtener así la excusa que necesitaban para ejecutar a los cinco hombres. Le dijeron que era bien sabido que los prisioneros de guerra británicos mantenían una comunicación constante con los servicios de inteligencia británicos y le presionaron para que admitiera que se había puesto en contacto con el movimiento clandestino. Day, a pesar de su agotamiento y del intenso dolor que le causaba la lesión de la rodilla, era capaz de ver todas las trampas que le tendían y no hizo ninguna confesión. En cambio, no dejó de expresar repetidamente su indignación por la falta de respeto que mostraban por el Convenio de Ginebra. Se trataba de una confrontación clásica que se ha repetido en las dependencias de la policía desde tiempos inmemoriales: una parte trataba de agotar a la otra con una combinación de comprensiva camaradería y amenazas, y la otra resistía la abrumadora tentación de arrojar la toalla.

Dándose cuenta de que se encontraban ante un oponente formidable, los inquisidores adoptaron una estrategia distinta. En el transcurso de la semana siguiente, Wings fue sometido a cuatro interrogatorios más, dos de ellos con un agente del SD que intentó obtener de él una confesión con una charla aparentemente informal y el aire de complicidad que había llegado a caracterizar los interrogatorios de Dulag Luft. De nuevo, Wings Day se resistió a caer en ninguna trampa. Finalmente, fue conducido una vez más ante el tribunal improvisado.

Wings reconocería posteriormente que había estado a punto de venirse abajo. Los alemanes habían conseguido llevarle al límite de la extenuación. Estaba exhausto, confuso por el dogmatismo de sus interrogadores y atenazado por el dolor. Viendo que no le quedaba más remedio que pasar a la ofensiva, se puso en pie y se enfrentó al consejo reunido ante él. Wings señaló airado que era un soldado profesional que había servido en dos guerras mundiales. Había pasado la mayor parte de la última encerrado en varios campos y haría todo lo posible por escapar y volver a Inglaterra. Aquél era su deber como oficial y su ferviente deseo como ser humano. También les dijo que en aquel mismo instante habría cientos de oficiales alemanes apresados por los ingleses que afrontarían su misma situación con el mismo espíritu que él. No obstante, si ellos se evadían y volvían a ser capturados, serían tratados de forma justa por los Aliados. Dicho esto, Wings se dejó caer sobre la silla, incapaz de pronunciar ni una palabra más. Entonces oyó con sorpresa decir magnánimamente al presidente del tribunal: «Lo comprendemos, comandante de ala».

Jimmy James también había sido interrogado por un agente de las SS, pero su experiencia no había sido en ningún modo tan agotadora. Tras el interrogatorio, le volvieron a dejar a solas en su celda reflexionando sobre su destino. Parecía que lo habían dejado allí para que se pudriera porque no le permitían hacer ejercicio y le sometieron a una dieta de sucedáneo de café, pan negro y una sopa repugnante. Como

él mismo reconocería posteriormente, llegó un punto en el que James empezó a cavilar que la muerte no sería un mal cambio con tal de terminar con el ostracismo que se veía obligado a soportar, pero apartó rápidamente aquellos pensamientos de su cabeza. Le costaba un gran esfuerzo de voluntad sobrellevar la amargura de su situación. A su alrededor no había más que dolor y muerte. Dowse presenció un día desde su ventana cómo colgaban a tres hombres en la horca. Nadie podía conciliar el sueño debido al sonido abominable de los gritos y las torturas.

Poco después, James y los demás prisioneros pudieron disfrutar de unas condiciones de vida más relajadas. Se les permitió leer libros y periódicos alemanes. Su dieta mejoró, aunque fuera de forma casi imperceptible, y se les autorizó a hacer ejercicio en un pequeño patio amurallado. Sólo entonces los demás se enteraron de la dura experiencia de Wings a manos del tribunal improvisado. Los hombres llegaron a la conclusión de que el arranque de genio de Day ante el consejo les había salvado probablemente a todos de la muerte, al menos en un futuro inmediato. Los oficiales se sintieron muy agradecidos por su prudencia y su entereza. También podía haber contribuido a su salvación el hecho de que Sydney Dowse, durante un interrogatorio igual de duro, había dicho a sus inquisidores que, durante su libertad, había enviado dos cartas, una a la *Kommandantur* del Stalag Luft III y la otra a la Cruz Roja Internacional, con información detallada sobre la captura y el encierro de los hombres en Sachsenhausen.

Los oficiales británicos dedujeron que probablemente se les estaba reteniendo como rehenes potenciales junto con la galería de singulares personajes con los que compartían el edificio carcelario. En total había unos cien prisioneros. Entre ellos estaban el pastor Martin Niemoller, que pasó de ser comandante de submarinos a sacerdote antinazi y que en aquel momento era tal vez el símbolo más poderoso de la resistencia contra Hitler en Alemania. Otro *Prominenter* era el capitán S. Payne Best, el jefe de los servicios de inteligencia británicos secuestrado en Holanda por la Gestapo. Allí también se hallaban un general austríaco, un antiguo embajador alemán en España, un destacado agente polaco y los padres de un agente alemán que se había pasado al bando aliado. También había un puñado de ciudadanos británicos con un valor especial para los alemanes. Todos ellos eran obviamente personas que los nazis querían mantener con vida, aunque fuera sólo para utilizarles como baza cuando los Aliados llegaran finalmente a las puertas de Berlín, lo que seguramente a esas alturas todo el mundo pensaba que iba a ocurrir.

Los hombres se dispusieron a esperar el fin de la guerra como todos los demás residentes en el infierno que era Sachsenhausen. Johnny Dodge se mantenía tan animoso como siempre y de vez en cuando se le oía cantando con su voz atronadora mientras hacía ejercicio en su celda. No obstante, Sachsenhausen era un lugar diabólico y los hombres presenciaban matanzas a diario. Pocas veces se libraban de

los sonidos de las torturas inhumanas que se practicaban con miles y miles de prisioneros que llegaban a Sachsenhausen para ser exterminados. Paradójicamente, uno de los recién llegados aquel invierno al *Zellenbau* fue el general Artur Nebe, el hombre que había elegido a los 50 aviadores que debían morir de entre los 76 evadidos. Su curioso y anómalo papel como miembro comprometido del movimiento de resistencia alemana quedó al descubierto cuando resultó implicado en el complot de julio de 1944 para matar a Hitler. Hay que decir en honor a Nebe que había soportado las torturas de la Gestapo durante tres meses sin confesar nada. No le enviaron a la cámara de gas ni le fusilaron, como a la mayoría de las víctimas, sino que le colgaron de la cuerda de un piano para que tuviera una muerte lenta y agónica, tal como Hitler había decretado que debían morir todos los conspiradores.

La Navidad de 1944 llegó y pasó. Los hombres se regalaron tarjetas de felicitación hechas con papel higiénico y celebraron la festividad con estofado de las SS. Una noche, el aire trajo una melodía fantasmagórica que se quedó flotando sobre los lóbregos tejados de los barracones del campo de exterminio. Se trataba de *Noche de paz*. Aquel sonido incongruente no hizo que nadie se sintiera mejor; no hizo más que intensificar el odio a los nazis en el corazón de todos los prisioneros. Al menos, contaban con el auténtico consuelo de percibir el incremento de los ataques aéreos aliados cuando los barracones temblaban bajo el paso de los aviones de la Octava Fuerza Aérea de Estados Unidos (la *Poderosa Octava*) que bombardeaban la capital del Reich. Cuando llegó Año Nuevo, los hombres se alegraron por una vez de estar relativamente protegidos del frío en el edificio carcelario y no a merced del crudo invierno alemán del exterior. Febrero trajo consigo un nuevo motivo de inquietud. Johnny Dodge había desaparecido de forma incomprensible y misteriosa. Su ausencia se produjo sin previo aviso y los guardias de las SS no daban ninguna explicación sobre su paradero. Sus compañeros estaban comprensiblemente preocupados.

Poco después, el *Kommandant* les sacó de sus celdas y les reunió para comunicarles que iban a volver al *Sonderlager*, no sin pedirles que se abstuvieran de volverse a fugar. «La próxima vez, serán fusilados», les dijo a modo de despedida. En el *Sonderlager*, los hombres se alegraron de volver a ver a sus antiguos compañeros. Peter Churchill les dio la bienvenida y les dijo que todos habían temido que les hubieran ejecutado. Sin embargo, de Johnny Dodge no había ni rastro.

La fría mañana de febrero en la que desapareció del *Zellenbau*, Johnny Dodge fue despertado en realidad por la funesta presencia en la puerta de su celda de dos guardias de las SS que le indicaron que les acompañara. No es de extrañar que, cuando le hicieron salir del edificio, pensara que ya había llegado su hora. No obstante, la ausencia de esposas probablemente le tranquilizó. En efecto, en lugar de conducir a Dodge al recinto principal para que fuera víctima de uno de los muchos y execrables métodos de exterminio de las SS, le presentaron a un joven y agradable

agente de las SS que informó al comandante de que iban a llevarle a Berlín. Durante el viaje a la capital en un vehículo de las SS, el joven agente no dio ninguna pista a Dodge sobre qué destino le tenían reservado. Para sorpresa del oficial británico, sin embargo, no le llevaron al Cuartel General de la Gestapo ni a cualquier otra de las siniestras instituciones del Reich con las que había conjeturado. En lugar de eso, el vehículo se detuvo frente a unos grandes almacenes. Había pasado casi un año desde que los primeros evadidos de Sagan llegaron a Berlín y contemplaron atónitos el efecto del bombardeo aéreo intensivo sobre la que había sido una gran ciudad. Dodge comprendía ahora la tremenda magnitud de aquella devastación. Apenas quedaba un edificio en pie. A su alrededor se alzaban los esqueletos de edificios residenciales y de oficinas. Por las calles se desparramaban trozos derrumbados de edificios y vehículos carbonizados. Unas volutas de humo amarillo y negro flotaban sobre la espectral desolación.

El hombre de las SS le invitó a entrar en el edificio, que también estaba maltrecho por los bombardeos pero aún seguía en pie. A continuación le informó que tenía que comprar un traje de confección y otras prendas de civil. Dodge, que seguía sin fiarse, le preguntó por qué, y sólo cuando el hombre de las SS le garantizó que no correría peligro por llevar ropa de civil, el oficial británico eligió un cómodo traje gris, una camisa blanca y almidonada, una elegante corbata y calcetines a juego, así como ropa interior nueva. Poco después, Dodge fue conducido a un suntuoso apartamento que, al parecer, era la residencia de un alto cargo de las SS y que estaría a su disposición durante su estancia en Berlín. En aquel punto, Dodge estaba empezando a intuir lo que se pretendía de él. Cuando le presentaron a un dignatario nazi, sus sospechas se vieron confirmadas.

El doctor Hans Thost era un alto cargo del Ministerio de Exteriores alemán. Cuando entró en el apartamento, encontró a Dodge cómodamente instalado allí, recién bañado, perfumado (seguramente con la loción de afeitado del hombre de las SS) y al parecer muy satisfecho con su nuevo traje gris. Tras expresar su interés por el bienestar del comandante, el doctor Thost le propuso cenar en el hotel Adlon, el más selecto de Berlín. Durante la última etapa de la guerra, el Adlon se había utilizado casi como una dependencia más de la Cancillería para las personalidades que acudían a Berlín desde otros lugares, aunque por aquel entonces Dodge no podía saberlo. Cuando llegaron al hotel, Dodge descubrió que habían reservado una sala privada para ellos, donde le presentaron a otro alemán que actuaría de intérprete. De hecho, Paul Schmidt no era un intérprete cualquiera sino el intérprete personal del *Führer*.

«Le vamos a enviar a casa, comandante Dodge —le dijeron, según una de las versiones que circulan de los acontecimientos que se sucedieron rápidamente—. Nos gustaría que se reuniera con su pariente, el señor Churchill.»



Así pues, iba a actuar de emisario de paz para hablar con su primo lejano en Inglaterra. De hecho, Dodge había estado con Churchill dos o tres veces, y no dejaba de atraerle la idea de saltar al otro lado del Canal con una misión tan importante y delicada. Sin embargo, no pudo evitar esbozar una sonrisa aviesa al conocer las condiciones que debía exponer al primer ministro. Schmidt le dijo que la opción de una rendición incondicional estaba fuera de lugar, y el *Führer* sólo accedería a negociar la paz si se restauraban las fronteras de Alemania previas a la guerra y se mantenía el equilibrio de poder en Europa. Hitler no era el único dignatario nazi que albergaba aquel tipo de fantasías desbocadas. Himmler llevaba meses negociando en secreto con el representante sueco de la Cruz Roja, el conde Folke Bernadotte, con la esperanza de llegar a un acuerdo mediante el cual él gobernaría Alemania tras la guerra. Hermann Göring también creía que podría establecer un pacto con el comandante supremo de las fuerzas aliadas, el general Dwight D. Eisenhower, en virtud del cual sucedería a Hitler como jefe de Estado de la nueva Alemania. Ninguno de ellos parecía ser capaz de asimilar la magnitud del odio que inspiraban al mundo libre. Pero ya era más que demasiado tarde para ellos. El presidente estadounidense Roosevelt estaba decidido a llevarles a todos a juicio por crímenes de guerra, y al primer ministro británico Churchill le habría encantado reducir Alemania a cenizas y con ella a todos los alemanes sin excepción, como de hecho había declarado a menudo. No obstante, Dodge mantuvo la compostura por temor a que los alemanes retiraran la tentadora oferta de concederle por fin la libertad.

De hecho, Dodge estuvo a punto de ser víctima del ferviente deseo de Churchill de arrasar hasta el último pedazo de tierra alemana. Pocos días después, Thost le llevó en coche a Dresde, donde los dos se libraron por muy poco de quedar atrapados en la «tormenta de fuego» creada por el bombardeo incendiario aliado en la histórica ciudad. Thost iba a llevar a Dodge a Suiza, donde llegaron finalmente el 25 de abril. Los dos hombres se despidieron con un apretón de manos. A todas luces, Thost todavía creía que era posible llegar a un acuerdo. De hecho, Hitler se suicidaría al cabo de pocos días. Mientras, sus secuaces ya se estaban llenando las maletas de francos suizos y preparaban su huida del país. Por su parte, el Ejército Rojo estaba a punto de asestar el golpe de gracia al Tercer Reich de Hitler.

Dodge fue puesto al día por el MI6 en la Legación Británica de Brest y, una semana más tarde, llegó a Inglaterra en avión por la larga y tortuosa ruta neutral de costumbre. No pudo entrevistarse inmediatamente con Churchill porque el primer ministro estaba demasiado ocupado supervisando la aniquilación final de la Alemania de Hitler. No obstante, el embajador estadounidense, John G. Winant, consiguió finalmente organizar una cena para los dos hombres. Churchill escuchó embelesado el relato del comandante en el n.º 10 de Downing Street durante una sobremesa donde no faltaron el coñac y los puros. Dos días más tarde, Alemania aceptó la

rendición incondicional. Por fin había terminado la guerra en Europa.

Tras el éxito del Desembarco de Normandía el Tercer Reich tenía los días contados. A medida que avanzaba 1944, las buenas noticias escaseaban cada vez más para Hitler. En el oeste, a pesar de la feroz resistencia que opusieron los alemanes, los ejércitos estadounidense, canadiense y británico siguieron imparables su avance hacia el corazón de la Alemania nazi, de forma lenta pero segura. En el este, el Ejército Rojo avanzaba implacable hacia Berlín en un frente amplio, cometiendo saqueos y violaciones a su paso. Todo lo que quedaba de la Marina alemana era la formidable flota de submarinos, pero habían terminado acorralados en los fiordos noruegos y la Marina Real británica y el Mando Costero de la RAF les perseguían sin tregua. Muchas de las ciudades alemanas habían sido reducidas a escombros. Los aviadores aliados despertaban un odio aún más intenso que el mes de marzo anterior. Los oficiales aliados del Stalag Luft III empezaron a preocuparse por su seguridad. Por lo que daban a entender los «animales» amistosos, era posible que los prisioneros fueran utilizados como rehenes por sus guardianes, y no era descabellado pensar que Berlín llegara a ordenar a las SS que acabaran con ellos.

Herbert Massey había sido repatriado a Inglaterra vía Suiza por razones de salud. El nuevo oficial superior británico, el coronel Wilson, ordenó a los hombres que se organizaran en unidades de combate, cada una con la responsabilidad de llevar a cabo ciertos cometidos en caso de que las cosas se torcieran. Algunos estaban preparados para neutralizar las garitas de los «animales». A otros les correspondería acudir rápidamente a la entrada principal y ocupar el *Vorlager*, etc. Naturalmente, era una medida desesperada (¿qué esperanza podía tener un grupo de hombres desarmados y hambrientos enfrentándose, tal vez, a una división bien armada de hombres de las SS?), pero los prisioneros resolvieron que era mejor caer en combate que aceptar su suerte sin más.

En enero de 1945, la Alemania de Hitler se encontraba ya al borde de la debacle. Efectivamente, el propio Hitler no tardaría en renunciar en la práctica a seguir luchando y abandonó su cuartel general de campaña para retirarse al mundo subterráneo de su bunker en Berlín, ciudad que en aquel momento se encontraba arrasada casi por completo. Durante todo el invierno, en el Stalag Luft III circularon rumores de que se estaba preparando algo. Los prisioneros se temieron lo peor y reforzaron los preparativos para el combate. El túnel George, que antes de que se cerrara para el invierno llegaba un poco más allá de la alambrada, podía volver a abrirse rápidamente como vía de escape si fuera necesario. A finales de mes se comunicó a todo el campamento que se les iba a evacuar para llevarlos al oeste. En el Recinto Norte, la noticia se dio a conocer en el teatro donde los actores estaban ensayando la obra de Merton Hodge *The Wind and the Rain* («La lluvia y el viento»). «Hagan las maletas y dispónganse para partir dentro de una hora», les dijeron. En el

Recinto Sur de los estadounidenses se estaba interpretando la obra de Moss Hart y George S. Kaufman *You Can't Take It with You* (que, en sintonía con las circunstancias, significa «No puedes llevarte tus cosas al otro mundo» y en la que se basó la película *Vive como quieras*), cuando llegó el oficial superior estadounidense para notificarles que disponían de 30 minutos para hacer las maletas y reunirse en la entrada principal. Para todos los prisioneros fue un alivio saber que las SS no les iban a eliminar uno a uno, pero las condiciones que soportarían en la larga travesía hacia el oeste resultarían ser horrendas.

La marcha se inició el día 27 de enero. Seis columnas de 12.500 prisioneros salieron desfilando por la puerta principal bajo la vigilancia de guardias fuertemente armados. Su destino era Spremberg, cerca de Cottbus, a unos 65 kilómetros de distancia. En circunstancias normales, para unos militares no hubiera sido una distancia demasiado grande para recorrer a pie, pero éstos estaban mal alimentados y poco abrigados. Sus raciones para la travesía fueron incluso más escasas que las que recibían en el campamento. Bub Clark se indignó tanto cuando un hombre robó a otro una simple patata que le abrió un expediente y tras la guerra inició acciones contra él en Washington. Sus superiores reaccionaron con incredulidad y se negaron a llevar adelante las acciones judiciales. «No eran capaces de entender lo que una sola patata significaba para un hombre», explicaría Clark años después. Las temperaturas bajo cero provocaban tormentas de nieve, heladas y una espesa capa de nieve que no tardó en convertirse en un lodazal en el que se criaban gérmenes y piojos. Cientos de hombres enfermaron. Muchos cayeron exhaustos al borde del camino. Un gran número de oficiales aliados y guardias alemanes perecieron.

A pesar de la agonía sufrida durante la marcha, un sentimiento de mutua camaradería se extendió entre los prisioneros y sus guardianes. Ahora todos estaban en el mismo barco. Los aviadores cargaban con los fusiles y las municiones de los «animales» que estaban demasiado débiles como para hacerlo ellos mismos. Glemnitz destacó especialmente al encargarse personalmente de que, por muchas privaciones que sufrieran los hombres, nunca, salvo una excepción, dejaran de dormir a cubierto de noche. Los lugareños acudían para ofrecerles algo de comida y bebida a cambio de artículos de las cajas de la Cruz Roja. Los habitantes de un pueblo invitaron a los agradecidos hombres a dormir en sus casas, pero su generosidad se vio obstruida por las SS, que echaron a los oficiales aliados a la calle. Por increíble que parezca, algunos de los hombres de la RAF seguían pensando en huir. Bob Stanford-Tuck y el oficial polaco Zbishek Kustrzynski se quedaron escondidos en un granero mientras la columna seguía adelante. Superando nevadas y ventiscas, encontraron la línea del frente ruso y poco tiempo después llegaron triunfalmente a la Embajada Británica en Moscú.

En Spremberg, los hombres fueron destinados a lugares distintos en trenes de

ganado, lo que supuso un descanso momentáneo para los desfilcidos hombres. Los ocupantes del Recinto Norte fueron llevados a un decrépito campamento de prisioneros de guerra de la Marina situado en Marlag und Milag Nord, a unos 60 kilómetros al norte de Bremen y no muy lejos del mar del Norte. Era un lugar deprimente, pero la proximidad de Inglaterra contribuyó mucho a elevar la moral de los hombres. Casi podían sentir la brisa del mar que, como sabían por los boletines de radio de la BBC, se encontraba ahora bajo el control absoluto de la Marina Real. Los estadounidenses del Recinto Sur fueron conducidos al sur, a Moosburg, no muy lejos de Munich, y los hombres del Recinto Este fueron llevados a un campo de prisioneros de guerra cercano a Berlín. Era evidente que la ubicación de cada grupo respondía a su utilidad como moneda de cambio frente al avance de los ejércitos de los países respectivos.

A principios de abril, sin embargo, se ordenó inexplicablemente a los hombres de la RAF que estaban en Marlag und Milag Nord que salieran del campamento y empezaran a marchar hacia el este, a otro campo cercano a Lubeck. No les importó demasiado que su columna fuera bombardeada por un grupo de aviones Tempest de la RAF, ya que eso significaba que los de su bando se estaban acercando. No obstante, cuando los oficiales superiores averiguaron que el campamento al que les destinaban estaba infestado de piojos, ordenaron a los hombres que se negaran a avanzar. Requisaron un par de granjas comerciales y las convirtieron en su hogar temporal, cubriendo los tejados con pancartas que exhibían los acrónimos «RAF POWs» («prisioneros de guerra de la RAF»). Los alemanes estaban demasiado exhaustos como para intentar siquiera impedirlo. El fin estaba cerca. La noticia de la muerte de Hitler se filtró poco después del 30 de abril, provocando vítores entre los hombres de la RAF y, probablemente, cierto alivio en el corazón de la mayoría de los alemanes. El 2 de mayo, un tanque británico de la 1.<sup>a</sup> División Acorazada entró en la granja y sus ocupantes, apabullados, fueron recibidos por un tropel de *Kriegies* gritando de alegría. Cinco días después se produjo la capitulación de Alemania. La mayoría de los prisioneros de la RAF no tardaron en regresar en avión a Inglaterra, donde tuvieron que despiojarse antes de poder aceptar el té con pastas que les ofrecieron sus compatriotas en una cálida aunque sobria bienvenida.

Para el coronel Von Lindeiner, como para muchos otros alemanes que fueron obligados a participar en una guerra que nunca desearon, la vida tras el fin de las hostilidades no fue muy feliz. Al igual que los prisioneros de guerra del Stalag Luft III, su antiguo *Kommandant* se vio inmerso en el caos creado por la oleada de refugiados que huían del avance ruso. El hospital militar en el que se estaba «recobrando» fue evacuado dos días antes que el Stalag Luft III, pero el comandante del hospital comunicó a Von Lindeiner que no podían llevarle con ellos. En consecuencia, el coronel regresó a su hogar, la mansión de Jeschkendorf, donde, tras

pasar un breve tiempo con su esposa, solicitó volver al servicio activo a las autoridades militares locales. Inmediatamente fue nombrado segundo en el mando de una división que defendía Sagan del arrollador ataque ruso. Cuando su oficial superior murió en combate, Von Lindeiner pasó a ser el oficial al mando hasta que resultó herido en acción poco tiempo después, el 12 de febrero. Recibió disparos en el hombro y el pie, lesiones de gravedad para un hombre de edad avanzada. Por suerte, los soldados soviéticos le dieron por muerto, de modo que pudo alejarse arrastrándose del frente de batalla y llegar hasta Sagan. Aunque pudo ingresar en un hospital militar en Harz, allí cayó en manos del Ejército estadounidense y luego del británico. Von Lindeiner tal vez esperaba que la experiencia le permitiría una cierta tranquilidad, pero muy pronto se enteró con angustia que los británicos le estaban investigando por crímenes de guerra en relación con los 50 aviadores asesinados.

Von Lindeiner fue tratado por los británicos de forma infame. Durante su encarcelamiento se le obligó a permanecer durante dos días sin nada más que unas tablas donde acostarse y sin cubiertos para poder comer. Cuando quiso saber qué había hecho para merecer aquel trato miserable, su petición cayó en oídos sordos y nunca recibió una explicación satisfactoria. En agosto de 1945 fue enviado a London Cage (actualmente una pequeña mansión de Kensington, en Londres), donde se interrogaba a los prisioneros de guerra alemanes después de la guerra. Von Lindeiner siguió cautivo de los ingleses durante dos años, hasta que en 1947 pudo regresar a la Zona Británica de Berlín. Para entonces, la mansión de Jeschkendorf ya había caído en manos rusas. El apartamento de los Von Lindeiner en Berlín había quedado destrozado por los bombardeos y las propiedades de su esposa en Holanda habían sido confiscadas. La baronesa había sobrevivido durante los años que mediaron dando clases de música y de idiomas.

Muchos de sus antiguos prisioneros escribieron a las potencias acusadoras en favor del ex *Kommandant*. No obstante, algunos fueron más reacios. Von Lindeiner escribió a Bob van der Stok pidiéndole ayuda. El aviador holandés de la RAF simpatizaba con su causa pero al regresar a Holanda tras la guerra había descubierto que la Gestapo había asesinado a dos hermanos suyos y su padre había sido torturado hasta el punto de quedarse ciego. Van der Stok se veía totalmente incapaz de ayudar a cualquiera que estuviese vinculado con el régimen nazi. Ésa es la razón de que escribiera a Von Lindeiner para contestarle que no podía ayudarle, aunque le garantizó que no testificaría contra él. Pasarían tres años antes de que Von Lindeiner consiguiera limpiar su nombre. Hermann Göring declaró en su propio juicio que Von Lindeiner «no tuvo ninguna relación con las ejecuciones».

Tras el cese de las hostilidades, la RAF apoyó la promesa de Anthony Edén de administrar una «justicia ejemplar» a los responsables de los 50 asesinatos. Un equipo de investigadores de la sección de investigación especial (Special

Investigation Branch, SIB) de las Fuerzas Aéreas empezó a buscar a los autores del crimen. No fue una tarea fácil. Habían pasado unos 17 meses desde las ejecuciones de Silesia y muchos de los oficiales subalternos de la Gestapo y las SS implicados habían desaparecido en el caos de la Europa de posguerra. En todo caso, muchos de ellos se habían quitado la vida por miedo a las sanguinarias represalias del Ejército Rojo, que sabían que estaban más que justificadas. Tampoco facilitaba las cosas el hecho de que gran parte de Europa se encontrara bajo el dominio soviético. Las potencias del bloque comunista no hicieron muchos esfuerzos por ayudar a los investigadores británicos, y a veces incluso obstaculizaron activamente su trabajo. Los asesinatos de 50 oficiales de las fuerzas aéreas palidecían en comparación con el inmenso número de bajas soviéticas civiles y militares y los millones de inocentes masacrados por los nazis.

No obstante, los hombres del SIB no se rindieron. Muchas de las pistas que encontraron procedían de las declaraciones de los alemanes presuntamente implicados en crímenes de guerra que fueron interrogados en London Cage bajo la supervisión del teniente coronel A. P. Scotland (que posteriormente escribió un libro sobre esa fascinante etapa de su vida). Durante tres años, los investigadores viajaron a todos los rincones de Europa a los que se les permitió acceder. Por suerte, algunos de los nuevos gobiernos comunistas se mostraron más dispuestos que otros a colaborar, sobre todo el checo. Además, los investigadores tuvieron acceso a datos valiosos sobre el lugar en el que los aviadores fueron asesinados por el hecho de que casi todas las urnas que fueron devueltas al Stalag Luft III indicaban el lugar donde se realizaron las incineraciones. No obstante, con el paso del tiempo, el equipo del SIB se fue viendo reducido hasta quedar sólo un puñado de personas investigando el caso. Dadas las circunstancias, sus esfuerzos constituyeron una extraordinaria proeza investigadora.

El SIB elaboró un informe con 72 culpables que estaban directamente relacionados con los asesinatos y, dado que Himmler había ordenado que las ejecuciones se llevaran a cabo en el más estricto secreto, fue realmente sorprendente que el equipo fuera capaz de reconstruir con gran detalle casi todas las ejecuciones. Al equipo le faltó poquísimos para dar con el paradero de todos y cada uno de los 72 hombres a los que estuvo buscando, pues sólo quedaron tres por localizar. Finalmente, 18 hombres fueron llevados a juicio y la mayoría de ellos fueron debidamente procesados. Los juicios se iniciaron el 1 de julio de 1947 en Hamburgo y se dictaron 14 penas de muerte, una de ellas conmutada posteriormente por cadena perpetua. Las penas se ejecutaron por el método de la horca en febrero del año siguiente. Otros procesados fueron castigados con largas penas de prisión. Uno de los procedimientos judiciales fue desestimado, pero no terminó entonces la historia del «castigo ejemplar» de la RAF. Hubo un caso que no fue resuelto hasta 1967, en que

el acusado recibió una condena de dos años de prisión por su participación en los asesinatos.

Durante los juicios, el coronel Von Lindeiner fue llamado a testificar. El tribunal quiso saber si antes de marzo de 1944 tuvo algún conocimiento directo de que hubiera un plan de las SS para asesinar a los prisioneros que se evadieran a partir de entonces. Los fiscales aliados interrogaron a Von Lindeiner acerca de la reunión que mantuvo en febrero de 1944 con el comandante de las SS Erich Brunner, jefe de seguridad de los campos de prisioneros de la zona. En concreto, querían saber por qué Brunner no había revisado las medidas para evitar las fugas en el Stalag Luft III. Los investigadores aliados sospechaban que el Alto Mando alemán deseaba que se produjera una evasión en masa para justificar la puesta en práctica de medidas extremas contra las evasiones. Max Wielen, jefe de la *Kripo* de Breslau, les había insinuado que «en el campamento podría haberse hablado de las ejecuciones».

En efecto, Von Lindeiner había mostrado una gran agitación tras producirse la fuga, y decía repetidamente a los oficiales aliados: «No se dan cuenta de lo que han hecho». Incluso había amenazado con fusilar él mismo a los hombres y algunos oficiales afirmaron haberle oído decir que los hombres que volvieran a ser capturados serían entregados a la Gestapo para ser ejecutados. No obstante, en los juicios de Hamburgo, Von Lindeiner negó haber tenido ningún tipo de conocimiento directo de ello y afirmó que únicamente había percibido un cambio claro en la actitud hacia los prisioneros de guerra evadidos y que había querido transmitir esas inquietudes a los oficiales superiores aliados. Esta afirmación era exacta. Tras recordarle que había prestado un juramento de lealtad al *Führer*, se preguntó a Von Lindeiner cuál habría sido su reacción si hubiese recibido una «Orden de Hitler» que le obligara a ejecutar a prisioneros de guerra aliados que estaban bajo su custodia en el Stalag Luft III, a lo que él contestó: «En un caso así, me quitaría la vida». A la mayor parte de los oficiales aliados que conocieron a Von Lindeiner no les costaría dar crédito a esta afirmación. Tal vez había estado en el bando equivocado, pero Von Lindeiner era ante todo un caballero.

Por desgracia, Von Lindeiner fue uno de los pocos caballeros que comparecieron ante el tribunal de Hamburgo, aunque resulta difícil, al estudiar las transcripciones de los procesos, no sentir cierta compasión por algunos de los subalternos y hombres de poca talla que terminaron atrapados en una atrocidad que se escapaba a su control. Los hombres que acabaron viéndose obligados a hacer el trabajo sucio no eran los peces gordos que habían orquestado la barbarie. No eran los cerebros que estaban detrás de millones de otras muertes provocadas por el reinado de terror de Hitler. Algunos eran, desde luego, psicópatas nazis de la peor ralea. Erich Zacharias, el agente de la Gestapo que mató a Tom Kirby-Green, participó al menos en dos asesinatos más y en la violación y asesinato de una muchacha de 18 años. Zacharias

era un ser abominable y, en un recurso típico de los de su calaña, pretendía denunciar que había sido torturado por los británicos en London Cage para hacerle confesar. En cambio, la mayoría de los ejecutores eran pobres desdichados sin maldad, hombres débiles y obedientes e incluso muy estúpidos en algunos casos. Se habían visto arrastrados por una situación terrible. No se les dio elección y no contaban ni con el ingenio, ni con la imaginación ni con el valor necesario para hacer algo al respecto. Para los historiadores, un aspecto interesante de la investigación del SIB es que ilustra (como en el caso del general de las SS Artur Nebe) la absurda y extraña situación en la que se encontraban personas corrientes y a veces bondadosas bajo el yugo omnipotente de un Estado totalitario. El caso de Alfred Schimmel es un buen ejemplo. Recibió la orden de matar a Tony Hayter el día siguiente a su captura, que era un Viernes Santo. No obstante, Schimmel era un hombre profundamente religioso y no podía cargar sobre su conciencia la comisión de una fechoría de tal calibre el día más sagrado del año. Entonces resolvió el difícil dilema moral llevándose a Hayter inmediatamente para que fuera ejecutado aquel mismo jueves.

La mayoría de los jefes de la Gestapo que recibieron la orden de llevar a cabo las ejecuciones no dudaron en delegar la tarea en otras personas, pero Leopold Spann, de la Gestapo de Sarrebruck, era otra clase de persona. Spann era el hombre designado para asesinar a Roger Bushell y Bernard Scheidhauer. Al menos, él tuvo la valentía de encargarse en persona del trabajo sucio, junto con el agente de la Gestapo Emil Schulz. Spann murió a consecuencia de un ataque aéreo hacia el fin de la guerra, pero los hombres del SIB averiguaron lo que había ocurrido con Bushell y Scheidhauer gracias al testimonio del chofer, que presencié los últimos momentos de los dos hombres. El oficial de la RAF y su compañero de las Fuerzas Aéreas de la Francia Libre habían sido sacados de la celda policial y conducidos por carreteras secundarias durante casi una hora. En un momento dado, Spann les dijo que podían salir del vehículo y orinar si lo deseaban. Los dos prisioneros se alejaron hacia unos arbustos. Spann y Schulz les siguieron con sus pistolas desenfundadas. Cuando los hombres se disponían a orinar, Spann dio la señal y los dos alemanes alzaron sus armas y dispararon a sus indefensas víctimas por la espalda.

La versión completa de los hechos fue confirmada posteriormente por Schulz en su juicio. «Scheidhauer cayó de frente —testificó—. Creo que Bushell se encogió, cayó más o menos del lado derecho y se quedó tumbado boca arriba. Cuando me acerqué, vi que el moribundo se estaba convulsionando. Yo me apoyé en el suelo y le disparé en la sien, de modo que la muerte se produjo inmediatamente.» La mayoría de los hombres fueron asesinados de esta forma cobarde y traicionera, en parejas o por separado, pero no todos. Un grupo en el que estaban Gordon Brettell, Rene Marcinkus, Henri Picard y Tim Walenn fue transportado en un camión, de forma muy parecida a la que se ve en la película, y los aviadores fueron acribillados con una



ametralladora desde lo alto de una colina.

El jefe de la Gestapo de Breslau, Wilhelm Scharpwinkel, era un caso más representativo que Spann del tipo de hombres a los que se asignó la responsabilidad de matar a los oficiales aliados. Scharpwinkel, de carácter evasivo y poco fiable, ordenó las muertes de James Catanach, Arnold Christensen, Halldor Espelid y Nils Fugelsang. Mientras que Spann evitó su castigo ejemplar muriendo en combate, Scharpwinkel lo hizo cambiando de bando. Tras la guerra se trasladó a Moscú, donde al parecer se le consideró demasiado valioso como para extraditarlo a Occidente. No obstante, los rusos accedieron al menos a que los investigadores le entrevistaran, y Scharpwinkel les proporcionó la información que necesitaban para averiguar exactamente lo que había ocurrido (poco después, los rusos comunicaron a la RAF que Scharpwinkel había muerto, pero ¿murió realmente?). Por lo visto, Scharpwinkel había delegado la tarea en su segundo en el mando, Johannes Post, y en otro jefe de la Gestapo, Fritz Schmidt. Post y Schmidt se hicieron acompañar por un grupo de hombres de la Gestapo que les ayudaron a asesinar a los cuatro desprevenidos aviadores.

Los hombres del SIB nunca hallaron a Schmidt, pero siguieron la pista de Johannes Post y de algunos de sus cómplices. Los investigadores encontraron en los hombres que habían ayudado a llevar a cabo los asesinatos el fenómeno de negación de los hechos típico de la Alemania de la posguerra. Todos ellos insistieron en que ignoraban quiénes eran los oficiales de la RAF. Según declararon, se les dijo que eran saboteadores y agentes secretos, y que por lo tanto sus ejecuciones eran totalmente «legítimas». Resultó imposible saber a ciencia cierta si estaban diciendo la verdad o no. En cambio, en Post, el cabecilla, los investigadores no hallaron este tipo de ambigüedades. Post era un nazi impenitente que no albergaba ningún cargo de conciencia por sus acciones.

Post asumió él mismo la tarea de asesinar a Catanach e indicó a los demás hombres que se ocuparan de Christensen, Espelid y Fugelsang. El cargamento de hombres condenados partió entonces de la prisión en varios vehículos. Durante el trayecto, Post empezó a conversar amigablemente con Catanach. Al cabo de unos diez minutos, le dijo al australiano que iba a ordenar que el vehículo se detuviera al cabo de unos minutos. «¿Para qué?», quiso saber Catanach. «Porque voy a matarle».

Catanach no sabía si Post bromeaba o no, lo que, por supuesto, era la intención del alemán. El australiano le preguntó por qué iba a matarle. «Porque son las órdenes que tengo», contestó Post tranquilamente. El aviador objetó que escapar era el deber de todos los oficiales, pero no obtuvo respuesta. Catanach seguía sin saber si tomarse en serio o no a Post. El alemán siguió conversando distendidamente e incluso ordenó al chofer que tomara un desvío para que pudiera entregar unas entradas de teatro a su amante. Tenía mucho interés en que ella no faltara a la función de aquella noche.

Cuando llegaron a un desmonte tranquilo junto a la carretera, Post apuntó a Catanach con su pistola Walter de 7,65 mm y le ordenó que saliera del coche. Es probable que el aviador siguiera sin creer que Post fuera a cumplir su amenaza, porque al parecer le siguió el juego tranquilamente. Cuando Catanach se disponía a orinar, el alemán le acribilló el tórax por detrás y su víctima cayó al suelo.

El cuerpo de Catanach yacía en la cuneta cuando llegaron los otros tres desdichados aviadores para ser ejecutados. Al ver lo que había ocurrido, Christensen, Espelid y Fugelsang echaron a correr. Dos de ellos cayeron fulminados por los disparos, pero el tercero estaba sólo herido. Post se acercó al cuerpo del hombre encogido en el suelo y le dio el golpe de gracia.

En cierto sentido, tal vez resulta grotescamente encomiable que, tras la guerra, Post no se uniera a las legiones de alemanes que negaron haber tenido nada que ver con el Partido Nazi. De hecho, muchas personas se ofrecieron como testigos de conducta y carácter para avalar su solvencia moral (Post salvó en una ocasión la vida de un piloto británico), pero él no quiso plantearse siquiera la idea de ocultar su afiliación. «No podría haber sido nacionalsocialista durante tantos años —explicó—, y de pronto presentar en mi alegato los testimonios de comunistas, judíos y librepensadores». Describió a los aviadores aliados como *Terrorflieger* («aviadores terroristas») e inhumanos que merecían ser ejecutados. Post fue uno de los condenados a la horca en 1947.

Post y Spann fueron las excepciones a la regla. La mayoría de los agentes de la Gestapo trataron de desvincularse totalmente de las ejecuciones, llegando a extremos increíbles para delegar la tarea en otros. El caso de Dennis Cochran es un ejemplo típico. Se encontraba custodiado por la *Kripo* en Ettlingen, cerca de Karlsruhe, pero fue la Gestapo local la que recibió la orden de asesinar a Cochran la mañana del 31 de marzo. El jefe de la Gestapo de Karlsruhe era un hombre llamado Josef Gmeiner, que delegó inmediatamente la responsabilidad en un oficial de su unidad, Walter Herberg. El hombre puso objeciones, pero de todos modos se presentó en la comisaría de Ettlingen para llevarse al oficial de la RAF acompañado de dos agentes de la *Kripo*, Otto Preiss y Wilhelm Boschert. Las circunstancias de la muerte de Cochran siguieron una dinámica dolorosamente típica. El coche que le transportaba se paró cerca de un campo de concentración y los dos hombres de la *Kripo* y Herberg se lo llevaron a la cuneta para que orinara, pero Herberg se las apañó para no mancharse las manos. Tras ordenar a Preiss que matara al oficial esposado, dio media vuelta y se alejó, incapaz de soportar la visión de lo que iba a suceder acto seguido. Preiss disparó dos veces a Cochran: una en la espalda, a la altura del corazón, y otra en la nuca. En su juicio, Herberg declaró que se había planteado la posibilidad de dejar que Cochran escapara, pero que las consecuencias para él habrían sido terribles. También se había planteado quitarse la vida, pero que eso no habría servido para salvar la de

Cochran. «No veía ninguna escapatoria», afirmó Herberg. Otros acusados se defendieron diciendo que, si no hubiesen obedecido las órdenes, se habrían tomado represalias contra sus familias. Esto era, sin lugar a dudas, absolutamente cierto.

Otros agentes de la Gestapo recurrieron a métodos más subrepticios para justificar sus actos. Las órdenes de matar a los hombres descendieron por toda la cadena de mando, y la patata caliente fue pasando de una oficina a otra. Los alemanes se tomaron la molestia de destruir todo el papeleo, pero los investigadores del SIB pudieron reconstruir, a partir de los interrogatorios de los sospechosos, la orden que se envió por teletipo a cada una de las delegaciones de la Gestapo. Los mensajes, marcados como «alto secreto», procedían del RSHA y especificaban que se remitían por orden del *Führer* y del *Reichsführer* Heinrich Himmler. La orden indicaba específicamente que las ejecuciones debían llevarse a cabo de tal forma que los prisioneros no supieran lo que les iba a ocurrir. No obstante, Wilhelm Scharpwinkel, el jefe de la Gestapo de Breslau, que era el responsable de la mayor parte de las ejecuciones de los hombres apresados en las dependencias de la *Kripo* en Górlitz, afirmó que se le notificó con anticipación que el *Führer* había condenado a muerte a los prisioneros. Scharpwinkel no llevó a cabo las ejecuciones en persona, como es de suponer, sino que delegó el macabro cometido en otros, pero sus declaraciones dieron a entender que los hombres formaron fila y aceptaron su suerte con la calma que a menudo demuestran los condenados a muerte. Entre las víctimas de Scharpwinkel estaban Mike Casey, Al Hake, Johnny Pohe y George Wiley. ¿Dijo Scharpwinkel la verdad? ¿O simplemente estaba tratando de legitimar sus actos? Nunca lo sabremos.

Es natural sentir compasión por los hombres a los que se había puesto en una situación imposible y cuyas vidas estaban en juego si desobedecían las órdenes. Muchos de ellos tenían motivos de sobra para temer que serían ellos los que recibirían un tiro si no hacían lo que se les mandaba. Peor aún, existía la posibilidad real de que sus familias sufrieran represalias. La mayoría de los 72 culpables tenían esposas e hijos, pero lo mismo se puede decir de los oficiales de la RAF. Cuando se metían en su avión y despegaban al cielo húmedo y ventoso de Inglaterra, eran perfectamente conscientes del hecho que al momento siguiente podían perder la vida. Si tenían suerte, serían acribillados por el fuego antiaéreo y morirían al instante. O bien podían perecer dentro de una horrenda bola de fuego. O bien estrellarse contra el suelo si no se les abrían los paracaídas. En todo caso, fuera como fuera su muerte, ya nunca volverían a ver a sus seres queridos.

Naturalmente, otra suerte que podían correr era caer prisioneros. Muchos de los que quedaron apartados de la guerra se sintieron agradecidos por la oportunidad de no tener que volver a entrar más en combate. ¿Y quién se lo podía reprochar? Sin embargo, muchos siguieron presentando batalla, como Wings Day juró que harían, llevando el frente de batalla contra los alemanes a sus campos de prisioneros. Eran

hombres capaces de pasar grandes privaciones y esfuerzos durante muchos meses, a veces años, para poder fugarse y afrontar una suerte incierta a manos de un enemigo brutal. Lo hicieron sabiendo que su siguiente encuentro con la Gestapo podía acarrearles un rápido tiro en la nuca, o semanas de torturas insoportables. Lo hicieron conscientes de que tal vez nunca volverían a ver a sus familias. Y lo hicieron con una estoica ausencia de autocompasión que contrasta enormemente con las lamentables excusas de sus opresores nazis. Las palabras de Jimmy James, encerrado en un calabozo en espera de saber qué suerte le aguardaba, acuden de nuevo a la memoria: «Empecé a reflexionar sobre lo que me quedaba de vida, y sobre lo que habría después de la muerte, con la cándida esperanza de que el último período de mi vida en la tierra acortaría mi estancia en el purgatorio».

La guerra de Jimmy James terminó de forma tan extraordinaria como la de Johnny Dodge. El 1 de febrero de 1945, el *Kommandant* de Sachsenhausen recibió del *Gruppenführer* Heinrich Muller la orden de exterminar en el campo de concentración a todos sus ocupantes. Por suerte para Jimmy James y los demás prisioneros británicos, sin contar al resto de los 45.000 reclusos famélicos y maltratados, el *Kommandant* descartó llevarla a cabo por ser impracticable (no obstante, aunque James no podía sospecharlo entonces, el *Kommandant* había concebido la aún más diabólica idea de llevar a los reclusos a un puerto del Báltico, meterlos en un barco y hundirlos). Los prisioneros británicos desconocían totalmente las maquinaciones que se tramaban en Berlín, pero la destrucción masiva de la cercana capital alimentaba sus esperanzas de que el fin estuviera próximo. El 3 de abril, un inspector de la policía local se presentó en el campo para informar al contingente británico de que iban a ser evacuados al sur. Poco después, se encontraron viajando en dos autobuses en compañía del general de división ruso Iván Bessanov y de otros generales griegos del recinto contiguo para personalidades prominentes. Los miles de ocupantes de Sachsenhausen que no pertenecían a esta categoría tuvieron un viaje mucho menos cómodo. Les metieron en camiones como si fueran ganado para transportarles al Báltico, donde les esperaban los barcos que iban a llevarles a la muerte. Entre empujones y golpes de los hombres de las SS, los más afortunados tuvieron que aguantar sin comer ni beber durante cinco días. Los que tuvieron menos suerte, recibieron un tiro por la espalda a manos de sus abyectos guardianes.

Los oficiales británicos de Sachsenhausen se encontraron con un panorama igualmente ingrato tras un largo viaje a través del devastado territorio alemán. Más allá de las suaves colinas de Oberpfalz, en Baviera, cerca de la frontera con Checoslovaquia, fueron conducidos hasta las elevadas vallas y las alambradas de espino de otro campo de concentración, en este caso el de Flossenburg. El *Kommandant* del nuevo campo supuso que les habían llevado allí para ser ejecutados,

pero una vez más, los británicos fueron salvados gracias a la intervención de un bienintencionado inspector de policía, Peter Mohr, que ya había prestado ayuda anteriormente a Wings Day. Mohr le había informado de que los prisioneros eran personalidades de gran importancia, que podrían servir de baza al Reich en sus negociaciones con los Aliados. Antes de ser enviados con un grupo de *Prominenten* a Dachau, los hombres presenciaron algunas escenas atroces en Flossenburg. Desde allí, el grupo fue conducido al sur, más allá de Munich, en dirección a la frontera con Italia, en un convoy de vehículos vigilados atentamente por una tropa de hombres de las SS de gatillo fácil que estaban esperando la más mínima excusa para descargar sus armas sobre el cargamento de personalidades.

Entre estos *Prominenten* se encontraban el pastor Niemöller, el príncipe Federico Leopoldo de Prusia y el alcalde de Viena. Dachau no tardó en alojar a muchas otras personalidades, enviadas allí desde todos los rincones de la Alemania nazi para ser utilizadas como rehenes. Jimmy James coincidió allí con el conde Fabián von Schlabrendorff, miembro destacado de la Resistencia que había formado parte de una conspiración para matar a Hitler. También llegaron allí miembros de las familias Von Stauffenberg y Goerdeler, implicadas en el complot de 1944 para asesinar al *Führer*. A este tipo de prisioneros se les denominaba *Sippenhäftlinge* («familiares rehenes»). Otras de estas personalidades eran Wassili Molotov (sobrino del ex ministro de Exteriores soviético), Hjalmar Schacht (ex presidente del Reichsbank), el empresario Fritz Thyssen y el ex primer ministro de Francia Léon Blum, así como oficiales superiores alemanes que habían rechazado «Ordenes de Hitler» de eliminar a personas inocentes.

No obstante, el curso de la guerra se estaba decidiendo rápidamente. Los prisioneros se encontraban en una población situada en una hermosa parte de los Dolomitas, en los Alpes orientales. Se les agasajaba con suculenta cocina y vinos italianos y podían ir y venir a su antojo, a pesar de las órdenes de sus guardianes de las SS. Algunos de los oficiales del Ejército alemán no tardaron en encontrar una forma de llamar por teléfono a viejos amigos que dirigían divisiones no muy lejos para pedirles que salvaguardaran su seguridad. Finalmente, llegó un grupo de la Wehrmacht para desarmar a los hombres de las SS, que se fueron de allí y terminaron siendo ahorcados en el bosque por partisanos italianos. Los *Prominenten* se enteraron de la muerte de Hitler por la BBC. Jimmy James asistía a una misa de acción de gracias en una pequeña iglesia al pie de los Dolomitas cuando los estadounidenses llegaron a la localidad. Poco después, el grupo de británicos fue llevado de vuelta a Inglaterra en avión. Sobrevolaron los acantilados de Dover y aterrizaron en Hampshire. Para algunos de ellos, era la primera vez en cinco años que pisaban el suelo patrio. «Habíamos vivido la pesadilla que puede llegar a darse, en cualquier país, cuando prevalecen las fuerzas del totalitarismo», escribió Jimmy James.

Tras la guerra, James supo que había tenido muchísima suerte. Con su evasión de Sachsenhausen, los cinco hombres habían provocado que Himmler ordenara que todos ellos fueran entregados a la Gestapo para ser sometidos a *verschafte Vemehmung* (interrogatorios bajo tortura) y luego asesinados y clasificados como «evadidos no capturados». Tal fue exactamente la suerte que corrieron siete miembros británicos de un comando apresados en una operación destinada a volar una estación hidroeléctrica en Noruega. De hecho, Himmler no sólo ordenó la ejecución de los cinco oficiales, sino que también pidió las cabezas del *Kommandant*, su segundo en el cargo, del oficial de guardia la noche del 23 de septiembre y (lo que ilustra el grado de psicosis que sufría el mando nazi) del arquitecto que había construido Sachsenhausen. Finalmente se anularon sus condenas de muerte, pero se enviaron agentes de la Gestapo al campo de concentración para que mataran a los oficiales británicos.

Jimmy James está convencido de que sólo salvaron la vida gracias a la intervención de la *Kripo*. Después de la guerra tuvo el placer de recibir una carta de Peter Mohr (el inspector que había estado a cargo de la investigación) mientras éste se encontraba recluido en London Cage. Mohr decía en ella que la evasión en masa del Stalag Luft III había sido sin duda la más grande en cuanto al número de evadidos, pero que la fuga de Sachsenhausen de los cinco oficiales sobrepasaba a la de Sagan en un aspecto: «Era la evasión de prisioneros más sorprendente, y para Himmler la más desagradable. Causó una gran confusión y acarrió consecuencias extremadamente graves tanto para el bando británico como para el alemán.»

Jimmy James tuvo suerte de no ser uno de los cincuenta. Pero no fue la suerte lo que hizo de él uno de los setenta y seis, o uno de los cientos y cientos de hombres más que lucharon incansablemente en el Stalag Luft III para hacerle la guerra al enemigo. Son las decisiones que se toman en la vida lo que define a cada uno, y la decisión de James fue hacer lo que hizo. Su lucha fue compartida por un nutrido grupo de hombres procedentes de todas las clases sociales y de todos los rincones del planeta. Eran empleados de banca, abogados, universitarios que no habían terminado los estudios e ingenieros de minas. Eran intelectuales y estetas, artistas y músicos, aventureros y deportistas. Lo único que tenían en común era su amor por la vida y su desprecio por la opresión. Jimmy James encabeza sus propias memorias de aquella época con una cita del Evangelio de san Mateo, capítulo 10, versículo 28:

*Y no temáis a los que matan el cuerpo,  
mas el alma no pueden matar.*

Pocas palabras pueden sintetizar el espíritu que empujó a los hombres de la Gran Evasión mejor que las que escribió san Mateo cuando el mundo aún era joven y

todavía no había perdido su inocencia. Los pocos supervivientes que quedan de la Gran Evasión son ahora ancianos y frágiles, pero los jóvenes tienen tanto que aprender de su experiencia como de la Biblia que ha moldeado nuestra civilización.

# Apéndice I

## *Los hombres de la gran evasión*

Esta lista contiene los nombres de los que se fugaron del Stalag Luft III en la Gran Evasión (los de los asesinados por los alemanes se han resaltado en negrita).

- Teniente de vuelo (Capitán) Albert Armstrong (RAF)
- Sargento Per Bergsland (RAF)
- Teniente de vuelo (Capitán) R. A. Bethell (RAF)
- Oficial de vuelo (Teniente) Henry J. Hank Birkland (RCAF)
- **Teniente de vuelo (Capitán) E. Gordon Brettell (RAF)**
- Teniente de vuelo (Capitán) Lesley C. J. Brodrick (RAF)
- **Teniente de vuelo (Capitán) Lester J. Johnny Bull (RAF)**
- **Jefe de Escuadrón (Comandante) Roger J. Bushell (RAF)**
- Teniente de vuelo (Capitán) Bill Cameron (RCAF)
- **Teniente de vuelo (Capitán) Mike J. Casey (RAF)**
- **Jefe de Escuadrón (Comandante) James Catanach (RAAF)**
- **Oficial de vuelo (Teniente) Arnold G. Christensen (RNZAF)**
- Teniente de vuelo (Capitán) S. A. Dick Churchill (RAF)
- **Oficial de vuelo (Teniente) Dennis H. Cochran (RAF)**
- **Jefe de Escuadrón (Comandante) Ian K. P. Cross (RAF)**
- Comandante de Ala (Teniente coronel) Harry M. A. *Wings* Day (RAF)
- Comandante John B. Dodge (Ejército Territorial)
- Teniente de vuelo (Capitán) Sydney H. Dowse (RAF)
- Teniente de vuelo (Capitán) Bedrich *Freddie* Dvorak (RAF)
- **Sargento Halldor Espelid (RNAF)**
- **Teniente de vuelo (Capitán) Brian H. Evans (RAF)**
- **Teniente Nils Fugelsang (RNAF)**
- **Teniente Johannes S. Gouws (SAAF)**
- Teniente de vuelo (Capitán) Bernard *Pop* Green (RAF)
- **Teniente de vuelo (Capitán) William J. Grisman (RAF)**
- **Teniente de vuelo (Capitán) Alistair D. M. Gunn (RAF)**
- **Teniente de vuelo (Capitán) Albert H. Hake (RAAF)**
- **Teniente de vuelo (Capitán) Charles P. Hall (RAF)**
- **Teniente de vuelo (Capitán) Anthony R. H. Hayter (RAF)**
- **Teniente de vuelo (Capitán) Edgar S. Humphreys (RAF)**
- Subteniente B. A. *Jimmy* James (RAF)



- **Oficial de vuelo (Teniente) Gordon A. Kidder (RCAF)**
- **Teniente de vuelo (Capitán) Reginald V. Rusty Kierath (RAAF)**
- **Teniente de vuelo (Capitán) Antoni Kiewnarski (RAF)**
- **Jefe de Escuadrón (Comandante) Thomas G. Kirby-Green (RAF)**
- **Oficial de vuelo (Teniente) A. Wlodzimierz Kolanowski (RAF)**
- **Oficial de vuelo (Teniente) Stanislaw Z. Danny Krol (RAF)**
- **Teniente de vuelo (Capitán) Patrick W. Langford (RCAF)**
- Teniente de vuelo (Capitán) Roy B. Langlois (RAF)
- **Teniente de vuelo (Capitán) Thomas B. Leigh (RAF)**
- **Teniente de vuelo (Capitán) James L. R. Cookie Long (RAF)**
- **Teniente de vuelo (Capitán) Romas Rene Marcinkus (RAF)**
- Teniente de vuelo (Capitán) H. C. *Johnny* Marshall (RAF)
- Teniente de vuelo (Capitán) Alastair T. McDonald (RAF)
- **Teniente Clement A. N. McGarr (SAAF)**
- **Teniente de vuelo (Capitán) George E. McGill (RCAF)**
- **Teniente de vuelo (Capitán) Harold J. Milford (RAF)**
- **Oficial de vuelo (Teniente) Jerzy T. Mondschein (RAF)**
- Segundo Teniente (Alférez) Jens E. Muller (RAF)
- Teniente Alastair D. Neely (Marina Real)
- Teniente de vuelo (Capitán) T. R. Nelson (RAF)
- Teniente de vuelo (Capitán) A. Keith Ogilvie (RAF)
- **Oficial de vuelo (Teniente) Kazimierz Pawluk (RAF)**
- **Teniente de vuelo (Capitán) Henri A. Picard (RAF)**
- Teniente de vuelo (Capitán) Des L. Plunkett (RAF)
- **Oficial de vuelo (Teniente) Porokoru Patapu Johnny Pohe (RN-ZAF)**
- Teniente Douglas A. Poynter (Marina Real)
- Jefe de Escuadrón (Comandante) Lawrence Reavell-Carter (RAF)
- Subteniente Paul G. Royle (RAF)
- **Teniente Bernard W. M. Scheidhauer (Fuerzas Aéreas de la Francia Libre)**
- Teniente de vuelo (Capitán) Michael M. Shand (RNZAF)
- **Subteniente Sortiros Nick Skanziklas (Real Fuerza Aérea Griega)**
- **Teniente Rupert J. Stevens (SAAF)**
- **Oficial de vuelo (Teniente) Robert C. Stewart (RAF)**
- **Oficial de vuelo (Teniente) John G. Stower (RAF)**
- **Oficial de vuelo (Teniente) Denys O. Street (RAF)**
- **Teniente de vuelo (Capitán) Cyril D. Swain (RAF)**
- Teniente de vuelo (Capitán) Alfred B. Thompson (RCAF)
- **Oficial de vuelo (Teniente) Pawel Peter Tobolski (RAF)**

- Teniente de vuelo (Capitán) Ivo R Tonder (RAF)
- Jefe de Escuadrón (Comandante) Len Trent (RNZAF)
- **Teniente de vuelo (Capitán) Arnost Wally Valenta (RAF)**
- Teniente de vuelo (Capitán) Robert van der Stok (RAF)
- Teniente de vuelo (Capitán) Raymond L. N. van Wymeersch (RAF)
- **Teniente de vuelo (Capitán) Gilbert W. Tim Walenn (RAF)**
- **Teniente de vuelo (Capitán) James C. Wernham (RCAF)**
- **Teniente de vuelo (Capitán) George W. Wiley (RCAF)**
- **Jefe de Escuadrón (Comandante) John E. A. Williams (RAAF)**
- **Teniente de vuelo (Capitán) John F. Williams (RAF)**

## Clave

- RAF: Real Fuerza Aérea británica (Royal Air Force)
- RAAF: Real Fuerza Aérea australiana (Royal Australian Air Force)
- RCAF: Real Fuerza Aérea canadiense (Royal Canadian Air Force)
- RNZAF: Real Fuerza Aérea neozelandesa (Royal New Zealand Air Force)
- RNAS: Real Fuerza Aérea noruega (Royal Norwegian Air Force)
- SAAF: Fuerza Aérea sudafricana (South African Air Force)

## Apéndice II

*Extractos del testimonio de Hermann Göring relativo al trato de prisioneros de las fuerzas aéreas.*

*Testimonio del 20 de marzo de 1946.*

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE (FISCAL BRITÁNICO):** En primer lugar, desearía hacerle algunas preguntas al respecto de los oficiales de la Fuerza Aérea británica que se evadieron del Stalag Luft III. ¿Recuerda haber dicho al prestar declaración que conocía este incidente de forma muy completa y muy detallada? ¿Recuerda haber dicho eso?

**Göring:** No. Dije que había recibido información precisa; no que yo tuviera información precisa, sino que la había recibido.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Permítame citar sus propias palabras, tal como fueron registradas: «conozco este incidente de forma muy completa y muy detallada, pero fui informado en un período de tiempo posterior, lamentablemente». Esto es lo que declaró el otro día, ¿no es así?

**Göring:** Sí, eso es lo que quise decir; que conozco el incidente de forma exacta, pero que sólo tuve conocimiento de él dos días más tarde.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Declaró ante el Tribunal que se encontraba de permiso en aquel momento, en el último período de marzo de 1944, ¿no es así?

**Göring:** Sí; por lo que recuerdo, estuve de permiso en marzo hasta pocos días antes de Pascua.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** También declaró: «tal y como puedo demostrar». Quisiera que indicara al Tribunal las fechas de su permiso.

**Göring:** Repito que se trata de todo el mes de marzo, lo recuerdo muy bien, y para demostrarlo quisiera mencionar a las personas que estuvieron conmigo durante mi permiso.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Lo que quisiera saber es dónde estuvo de permiso.

**Göring:** Aquí, cerca de Nuremberg.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Entonces, ¿resultaba fácil contactar con usted telefónicamente desde el Ministerio del Aire o, de hecho, desde Breslau, si se le necesitaba?

**Göring:** Habría sido fácil acceder a mí por teléfono si alguien hubiera querido comunicarse conmigo.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Quisiera que me ayudara al respecto de una o dos fechas que ha mencionado usted. Ha dicho: «tuve conocimiento de esta evasión uno o dos días más tarde». El testigo debe comprender que por el momento le estoy

preguntando acerca de la evasión, no de las ejecuciones. Quisiera dejarlo bien claro.

**Göring:** Está muy claro para mí.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** ¿Quería decir con esto que tuvo conocimiento de la evasión propiamente dicha uno o dos días después de que sucediera?

**Göring:** Sí.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** ¿Lo supo por la oficina de su ayudante o por su director de operaciones?

**Göring:** Siempre he sido informado de estas cosas a través de mi ayudante. Varias evasiones más habían precedido a ésta.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Efectivamente. Hubo varias evasiones desde este campamento.

**Göring:** No sabría decirle exactamente si fueron desde este campamento o no. Poco antes, se habían llevado a cabo varias evasiones importantes de las que siempre he tenido conocimiento a través de la oficina de mi ayudante.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Quisiera que indicara otra fecha al Tribunal: usted ha afirmado que, al volver de su permiso, su jefe del Estado Mayor le hizo una notificación. ¿Quién era su jefe del Estado Mayor?

**Göring:** El general Korten era el jefe del Estado Mayor en aquel momento.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** ¿Podría decirnos la fecha en la que le hizo la notificación?

**Göring:** No, no podría decírselo con exactitud. Creo que hablé de este incidente con mi jefe del Estado Mayor posteriormente y le dije que ya había tenido conocimiento de ello por otras fuentes.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** ¿Quién fue el primero en notificárselo? ¿Fue el jefe del Estado Mayor quien le notificó las ejecuciones? ¿O quiere decir que otra persona le había notificado las ejecuciones?

**Göring:** Ahora no sabría decirle con exactitud si tuve conocimiento de las ejecuciones a través de mi jefe del Estado Mayor o de otras fuentes. En todo caso, hablé de ello con el jefe del Estado Mayor.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** ¿En qué fecha exacta habló de ello con su jefe del Estado Mayor?

**Göring:** No sabría decirle la fecha exacta de memoria, pero tuvo que ser alrededor de Pascua.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Eso sería justo a finales del mes de marzo, ¿no?

**Göring:** No. Habría sido a principios de abril, la primera mitad de abril.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Y entonces se entrevistó con Himmler, según usted mismo ha declarado, ¿no es así?

**Göring:** Sí, hablé con Himmler de ello.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** ¿Podría ser mas concreto?

**Göring:** Como comprenderá, no puedo concretar la fecha con exactitud. Vi a Himmler y, tras conocer el incidente, hablé con él de ello en cuanto tuve la primera oportunidad de hacerlo.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Entonces, ¿no es capaz de concretar la fecha de su regreso tras el permiso, ni de la entrevista con su jefe del Estado Mayor, ni de cualquier otra fecha, ni de Pascua?

**Göring:** Sin ningún documento, como ya he dicho, me resulta imposible concretar hoy la fecha. Sólo puedo mencionar el período de tiempo aproximado y eso es lo que he hecho.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Usted declaró el otro día que podía demostrar cuándo estuvo de permiso. ¿Debo entender que no se ha tomado la molestia de consultar las fechas de su permiso?

**Göring:** Ya he dicho que el 28 o el 29 de marzo. No se lo podría decir. Sólo sé que estuve allí en marzo.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** En opinión del testigo ¿sería del todo justo utilizar la última de estas fechas, el 29 de marzo, para proseguir?

**Göring:** Lo más oportuno sería que usted me dijera cuándo fue Pascua este año, porque yo no lo recuerdo. Así, me resultaría más fácil concretar las fechas, porque sé que regresé a Berchtesgaden unos días antes de Pascua para pasar las vacaciones con mi familia.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** ¿Volvió a Berchtesgaden unos días antes de Pascua?

**Göring:** Sí.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Entonces, volvió de su permiso algunos días antes. ¿Antes de ir a Berchtesgaden había vuelto de su permiso de marzo?

**Göring:** Berchtesgaden era al mismo tiempo el cuartel general del *Führer* por aquel entonces. Volví de mi permiso a Berchtesgaden y, con mi regreso terminó mi permiso, porque volví a entrar en servicio. El regreso a Berchtesgaden coincidió exactamente con el fin de mi permiso.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** En fin, no puedo decirle así de pronto cuándo fue Pascua, pero lo que sí recuerdo es que Pentecostés fue el 28 de mayo, de modo que Pascua tuvo que caer pronto, alrededor del 5 de abril. Por lo tanto, su permiso habría terminado más o menos a finales de marzo, puede que el 26 o el 29, ¿me equivoco? Veamos, las ejecuciones de estos oficiales se llevaron a cabo entre el 25 de marzo y el 13 de abril. Eso, ¿lo sabe usted?

**Göring:** Desconozco ese detalle exacto.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Puede fiarse de lo que digo, porque existe un informe oficial de las ejecuciones y quiero ser ecuánime con usted. El 6 de abril, por lo que sabemos con seguridad, sólo fueron ejecutados 49 de estos oficiales, y uno fue ejecutado el 13 de abril o más tarde. Sin embargo, el período crítico es finales de

marzo, y por lo que hemos entendido, usted había vuelto de su permiso alrededor del 29 de marzo. Ahora sólo quiero que diga al Tribunal si se trataba de un asunto de gran importancia. ¿Lo era? ¿Se consideró un asunto de gran importancia? **Göring:** Era un asunto muy importante.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** El general Milch, perdón, el mariscal de campo Milch [el segundo de Göring] ha declarado que era una cuestión que requeriría la máxima autoridad, y creo que usted ha dicho que sabe que fue decisión de Hitler ejecutar a estos oficiales. ¿Es eso cierto?

**Göring:** No ha quedado clara la pregunta.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** ¿Fue decisión de Hitler ejecutar a estos oficiales?

**Göring:** Es correcto. Y más adelante se me notificó que fue un decreto de Hitler.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Quisiera que tratara de recordar una cosa más, que inmediatamente después de que se hiciera público, el ministro de Exteriores británico, el Sr. Edén, declaró que Gran Bretaña exigiría que se aplicara la justicia a los responsables de esos asesinatos. ¿Recuerda este hecho?

**Göring:** No recuerdo el discurso que dio Edén ante la Cámara de los Comunes. Ni siquiera hoy conozco yo mismo los puntos fundamentales de aquel discurso. Sólo he sabido que habló de este incidente ante el Parlamento.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Quisiera que indicara al Tribunal quiénes eran las personas de su ministerio implicadas en esto. Si me permite, creo que así llegaremos antes al final. Si no está de acuerdo, puede corregirme.

El *Kommandant* del Stalag Luft III era el *Oberst* Von Lindeiner, que se encontraba a su servicio, ¿es correcto?

**Göring:** Es muy posible que sí. No conocía los nombres de todos aquellos *Kommandant*. Hubo un consejo de guerra contra él, y eso fue porque fue posible la evasión. Él no tuvo ninguna relación con las ejecuciones.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** No, pero era el *Kommandant* del campamento, y me imagino que usted tuvo que examinar y ratificar las actas del juicio por el que fue condenado a un año de prisión por incumplimiento del deber. Tuvieron que llegarle, ¿no es así? ¿No deberían haberle llegado para que las examinara?

**Göring:** No, sólo en el caso de penas mayores. No se me informaría cuando se trataba de un año de cárcel. Lo que sí sé, y quisiera dar fe de ello, es que fue juzgado después de la evasión por incumplimiento del deber.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** En mayo de 1943, la Inspección n.º 17 se había interpuesto entre la Luftwaffe y el Kriegsgefangenenwesen, el Departamento de Prisioneros de Guerra del OKW. ¿Recuerda eso?

**Göring:** No conozco los detalles de la inspección ni en qué medida concernía al Departamento de Prisioneros de Guerra del OKW, ni de cómo trascurrió en otros aspectos.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Quisiera recordarle quiénes eran sus propios oficiales. Como comprenderá el testigo, sus propios oficiales están implicados en este asunto. Quisiera recordarle quiénes eran.

¿Era el jefe de la Inspección n.º 17 el general de división Grosch de la Luftwaffe?

**Göring:** El general de división Grosch pertenece a la Luftwaffe.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Usted declaró el otro día ante el Tribunal, y cito textualmente, que estaba informado, que conocía este incidente de forma muy completa y muy detallada. Y ahora está usted diciendo a este Tribunal que no sabe si el general de división Grosch era el jefe de la Inspección n.º 17 de la Luftwaffe.

**Göring:** Eso es irrelevante. Yo dije al Alto Tribunal que me llegó un informe preciso del incidente de las ejecuciones de estos aviadores, pero eso no tiene relación alguna con el general Grosch ni con su inspección, ya que él no participó en las ejecuciones.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Dentro de un momento le explicaré cuál es la relación si responde a mis preguntas. ¿Era el *Oberst* Welder el segundo en el mando de Grosch? ¿Recuerda eso?

**Göring:** No conozco los detalles referentes al departamento de inspección de los campos de prisioneros de guerra, ni a sus jefes, ni qué cargos ocupaban. Al menos, no de memoria. Quisiera otra vez hacer hincapié, para evitar cualquier confusión, en que cuando dije que conocía este asunto, me refería a que sabía cómo se dio la orden y que se ejecutó a los hombres, a que se me informó de todo ello pero sin llegar a profundizar tanto en lo que se refiere a inspecciones, posibilidades de huida, etcétera.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** ¿Y estaba el general Grosch, como jefe de la Inspección n.º 17, bajo las órdenes del general Forster, su director de operaciones en el Ministerium de la Luftwaffe?

**Göring:** Eso no se lo podría decir sin tener delante el diagrama de relaciones de subordinación. El general Forster era en aquel momento, según creo, el jefe de la Luftwehr, o un cargo similar, en el ministerio. Yo me ocupaba de estos asuntos en menor medida, ya que no eran directamente de tipo táctico, estratégico o armamentístico. Pero es bastante posible y certero que perteneciera a ese departamento.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Intentaré ser bastante conciso, y si no es capaz de responder lo dejaré por el momento. ¿Sabía usted que el general de división Von Graevenitz era el jefe del departamento del acusado Sr. Keitel, el *Kriegsgefangenenwesen*, que se ocupaba de los prisioneros de guerra?

**Göring:** Oí hablar por primera vez del general Graevenitz aquí, ya que este departamento no me afectaba directamente. No podía conocer a todos estos comandantes subordinados ni sus cientos y miles de departamentos.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** ¿Significa eso que usted no conocía al coronel, ahora

general Westhoff, del departamento a cargo de Von Graevenitz?

**Göring:** Nunca he visto a Westhoff, y él no pertenecía a la Luftwaffe.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** No quería dar a entender que Von Graevenitz y Westhoff pertenecieran a la Luftwaffe. Lo que quería clarificar era el supuesto de que ambos pertenecieran al departamento del general Keitel.

**Göring:** Tampoco sabía esto, ni sabía qué cargos ocupaban.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Hasta aquel momento usted conservaba una influencia considerable en el Reich, ¿no es así?

**Göring:** En aquel momento ya no. Todo esto no tiene nada que ver con 1944.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Pero usted todavía era el jefe de la Luftwaffe y el jefe del Ministerio del Aire, ¿verdad?

**Göring:** Sí.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Y usted, como jefe de la Luftwaffe y jefe del Ministerio del Aire, había sido responsable de seis campos de prisioneros de guerra durante toda la guerra hasta aquel momento, ¿no es cierto?

**Göring:** No sé cuántos campos de prisioneros de guerra eran. Pero, naturalmente, me correspondía la responsabilidad de aquellos que pertenecían a mi ministerio.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** ¿A las Fuerzas Aéreas?

**Göring:** Sí, los que dependían de las Fuerzas Aéreas.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Usted conocía el plan general sobre el trato a los prisioneros de guerra, que nos ha llegado en forma de prueba como «Aktion Kugel», ¿no es así?

**Göring:** No. No sabía nada sobre esta medida. No se me informó.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** ¿Nunca se le informó sobre Aktion Kugel?

**Göring:** Oí hablar por primera vez de Aktion Kugel aquí; vi el documento y oí la expresión por primera vez. De hecho, ningún oficial de la Luftwaffe me informó jamás de algo así; y no creo que se sacara jamás a ningún oficial de los campamentos de la Luftwaffe. Nunca se me entregó ningún documento al respecto, en cualquier caso.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Usted sabe lo que era Aktion Kugel: que los oficiales y suboficiales evadidos que no fueran británicos ni estadounidenses debían ser entregados a la policía y conducidos a Mauthausen, donde se les ejecutaría con un arma escondida en el instrumental de medición, haciéndoles pensar que les iban a dar la ropa de prisión. Usted sabe lo que era Aktion Kugel, ¿verdad?

**Göring:** Oí hablar de ello aquí.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** ¿Está usted diciendo al Tribunal que no sabía que la policía retenía y llevaba a Mauthausen a los prisioneros de guerra evadidos que capturaba?

**Göring:** No, no lo sabía. Al contrario, la policía recapturó a varios prisioneros que



se fugaron de mis campamentos y todos ellos fueron llevados de vuelta a los campamentos. Éste fue el primer caso en el que, en cierta medida, esto no sucedió.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** ¿Y no sabía usted que el coronel Welder, como segundo en el mando de la inspección de su ministerio, expidió una orden escrita un mes antes, en febrero de 1944, según la cual los prisioneros de guerra encontrados por la Luftwaffe debían ser devueltos a su campamento, pero los prisioneros de guerra encontrados por la policía debían ser retenidos por ella y ya no debían considerarse bajo la custodia de la Luftwaffe? ¿No sabía usted eso?

**Göring:** No. Le ruego que cite a este coronel para que testifique si alguna vez me presentó algún informe de este tipo, o me remitió alguna carta de este tipo.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Como comprenderá, no me corresponde a mí decir si su ministerio estaba bien administrado o no. Lo que es seguro es que él expidió la orden, porque es lo que él mismo ha declarado.

**Göring:** Entonces que él diga de quién recibió esta orden.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Está bien. El caso es que él dice que expidió la orden, y usted sabe tan bien como yo que la cuestión de los prisioneros de guerra debe ser tratada con delicadeza, porque existe una potencia protectora que investiga cualquier denuncia. Usted no denunció ninguna violación del Convenio pero durante toda la guerra contó con una potencia protectora para estas cuestiones, ¿no es así? ¿Es eso correcto?

**Göring:** Es correcto, pero me tomo la libertad de preguntar quién le dio esa orden, si recibió de mí o no esa orden.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Bueno, no la recibiría directamente de usted. Según creo, usted no le llegó a conocer, ¿verdad? La recibiría del teniente general Grosch, ¿no le parece?

**Göring:** Entonces es Grosch quien debería decir si recibió de mí tal orden. Yo nunca dicté tal orden.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Está bien. Así pues, usted dice que nunca había oído hablar de ello. Tres años y medio después de estallar la guerra, usted nunca había oído hablar de que todo prisionero de guerra evadido tenía que ser entregado a la policía. ¿Es esto lo que pide al Tribunal que crea?

**Göring:** Yo di la orden a los oficiales y a la policía, según creo, de que siempre que los prisioneros de guerra evadidos cometieran crímenes debían ser entregados a la policía, naturalmente. Pero quiero declarar ante el Tribunal que nunca ordené que tuvieran que ser entregados a la policía o enviados a campos de concentración sólo porque hubieran intentado fugarse o evadirse, y tampoco supe jamás que se hubieran tomado tales medidas.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Ésta es mi última pregunta: quiero dejar bien claro al testigo que me refiero a los que se evadieron, a los que traspasaron los límites del

campamento y fueron recapturados por la policía. ¿No sabía usted que fueron entregados a la policía?

**Göring:** No. Sólo si cometían crímenes durante la huida, como asesinato, etc. Este tipo de cosas ocurrían.

*Testimonio del 21 de marzo de 1946.*

Sesión de mañana.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** ¿Recuerda el testigo haberme dicho ayer por la noche que los únicos prisioneros de guerra que se entregaban a la policía eran los autores de delitos o faltas?

**Göring:** No me expresé de ese modo. Dije que, por lo que sé, si la policía detenía a prisioneros de guerra, retenía a los que hubieran cometido un delito durante la fuga y no les llevaba de vuelta al campamento. Pero en qué medida la policía retenía a los prisioneros de guerra sin llevarlos de vuelta a un campamento es algo que he deducido a partir de los interrogatorios y las explicaciones que se me han dado aquí.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** ¿Le importa examinar el Documento D-569? ¿Quiere mirar primero el ángulo superior izquierdo, que muestra que se trata de un documento publicado por el Oberkommando der Wehrmacht?

**Göring:** El documento que tengo ante mí tiene el siguiente membrete en el ángulo superior izquierdo: «Reichsführer SS» y el submembrete: «Inspector de campos de concentración».

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Es un documento fechado el 22 de noviembre de 1941. ¿Lo tiene?

**Göring:** Sí, ahora sí.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Ahora fíjese en el ángulo inferior izquierdo, referente a la distribución. La segunda persona a la que se distribuye es al comandante general de las Fuerzas Aéreas y Ministerio del Aire, el 22 de noviembre de 1941. Ése sería usted.

**Göring:** Correcto. Quisiera prestar la siguiente declaración en relación con esto...

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Un momento. Quisiera que usted valorara el documento y que luego preste su declaración al respecto. No le interrumpiré. Quisiera que examinara la tercera frase del primer párrafo. Trata de los prisioneros de guerra soviéticos, como verá. La tercera frase dice:

«Si los prisioneros de guerra soviéticos evadidos son enviados de vuelta al campamento en consonancia con esta orden, deben ser entregados al puesto más cercano de la Policía Secreta Estatal, en todos los casos.»

Seguidamente, el segundo párrafo trata de la situación especial, si cometen

delitos; por el hecho de que:

*[...] actualmente, estas faltas por parte de los prisioneros de guerra soviéticos son especialmente frecuentes, debido con probabilidad a que el régimen de vida sigue siendo en cierto modo inestable, se aplican las siguientes reglamentaciones temporales. Más adelante podrán ser modificadas. Si un prisionero de guerra soviético comete cualquier otra infracción punible, el Kommandant del campamento deberá poner a la persona culpable a disposición del jefe de la Policía de Seguridad.*

¿Debo interpretar que este documento dice que los hombres que se evadan deberán ponerse a disposición de la Policía de Seguridad? Estará usted de acuerdo en que este documento expresa que los hombres que se evadan deberán ponerse a disposición de la Policía Secreta, que los hombres que cometan un delito, como usted ha mencionado, deberán ponerse a disposición de la Policía de Seguridad. ¿No era ésta la condición vigente desde 1941 hasta la fecha de la que estamos hablando, marzo de 1944?

**Göring:** Quisiera leer los párrafos anteriores para que ninguna frase quede fuera de contexto.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Señoría, mientras el testigo lee el documento, ¿puedo repasar la cuestión técnica de la ordenación de las pruebas documentales? Cuando contrainterrogué al mariscal de campo Slecking, presenté tres documentos: el UK-66, que pasa a ser la Prueba 274; el D-39, que pasa a ser la GB-275; el TC-91, que pasa a ser la GB-276; este documento pasará a ser la GB-277. [Dirigiéndose al testigo:] ¿Ha tenido el testigo tiempo de leerlo?

**Göring:** Sí.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Entonces, ¿me equivoco si digo que los prisioneros de guerra soviéticos que se evadían debían, a su regreso al campamento, ponerse a disposición de la Policía Secreta Estatal? Si cometían un delito debían ponerse a disposición de la Policía de Seguridad, ¿no es cierto?

**Göring:** No es exactamente correcto. Quisiera señalar la tercera frase del primer párrafo. Allí dice: «Si el campamento de un prisionero de guerra se encuentra en las inmediaciones, el hombre recapturado debe ser conducido hasta allí».

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Pero lea la frase siguiente: «Si un prisionero de guerra soviético es enviado de vuelta al campamento —es decir, en consonancia con la orden que usted acaba de leer— debe ser entregado al puesto de servicio más cercano de la Policía Secreta Estatal». Es su propia frase.

**Göring:** Sí, pero el segundo párrafo que sigue da una explicación de actos delictivos frecuentes de los prisioneros de guerra soviéticos, etc. cometidos en aquella

época. Puede leerlo usted mismo; está relacionado con este párrafo primero. Pero esta orden fue dada por separado y fue distribuida al Ejército, las Fuerzas Aéreas y la Marina. Y yo quisiera dar una explicación sobre su distribución. En esta guerra hubo no sólo cientos, sino miles de órdenes vigentes que fueron expedidas a los oficiales subordinados por sus superiores y transmitidas a varios departamentos. Esto no significa que cada una de estas miles de órdenes fueran presentadas al comandante general; sólo se le mostraban las más decisivas y las más importantes. Las demás pasaban de un departamento a otro. A eso se debe que esta orden del jefe del Alto Mando fuera firmada por un departamento subordinado y no por el propio jefe del Alto Mando.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Esta orden sería tramitada por el departamento de prisioneros de guerra de su ministerio, ¿verdad?

**Göring:** Este departamento, de acuerdo con el procedimiento adoptado para tales órdenes, recibía la orden, pero ningún otro departamento la recibía.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Supongo que la respuesta a mi pregunta tiene que ser «sí». Sería tramitada por el departamento de prisioneros de guerra, por su ministerio. ¿No es así?

**Göring:** Yo diría que sí.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Resulta más rápido, como ve, si dice «sí» desde el comienzo; ¿se da cuenta?

**Göring:** No; dependerá de si he leído personalmente la orden o no, y entonces determinaré mi responsabilidad.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Veamos, la evasión...

El presidente: No se le ha preguntado acerca de responsabilidades; se le ha preguntado si la orden sería tramitada por su departamento de prisioneros de guerra.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** La evasión en torno a la cual le estoy haciendo estas preguntas se llevó a cabo la noche del 24 al 25 de marzo. Quisiera que usted tuviera presente esta fecha. La decisión de asesinar a estos jóvenes oficiales tuvo que haber sido tomada muy rápido, porque el primer asesinato que se llevó a cabo fue el 26 de marzo. ¿Está de acuerdo? ¿Que tuvo que haber sido tomada rápidamente?

**Göring:** Entiendo que esta orden, como se me notificó posteriormente, fue dada de inmediato, pero no tenía relación con este documento.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** No, no; ya hemos terminado con ese documento; ahora estamos entrando en el asesinato de estos jóvenes. La *Grossfahndung*, una orden general de búsqueda, creo que sería su traducción, también se expidió al momento para que estos hombres fueran arrestados; ¿no es así?

**Göring:** Es correcto. Siempre que hubiera una evasión, y se evadieron un gran número de prisioneros, en todo el Reich se daba automáticamente una orden de búsqueda, es decir, todas las autoridades tenían que estar alerta para volver a capturar

a los prisioneros.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Entonces, para que se diera la orden de asesinar a estos hombres, y para la *Grossfahndung*, tuvo que haber habido una reunión de Hitler, por lo menos con Himmler o con Kaltenbrunner, para que esta orden se hiciera entrar en vigor, ¿no es así?

**Göring:** Es correcto. Según he oído, Himmler fue el primero que informó de esta evasión al Führer.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** El general Westhoff, que estaba en el Kriegsgefangenenwesen, el departamento de prisioneros de guerra del acusado Keitel, ha declarado que «un día, creo que fue el 26, Keitel dijo: «esta mañana, Göring me ha reprochado en presencia de Himmler por haber dejado escapar a más prisioneros de guerra; es inaudito»». ¿Diría usted que el general Westhoff no está en lo cierto?

**Göring:** Sí. Esto no se corresponde con los hechos. El general Westhoff se refiere a una afirmación del mariscal de campo Keitel. Estas palabras en sí mismas son ilógicas, ya que yo no podía acusar a Keitel porque él no me señalara este hecho, dado que la custodia era su responsabilidad y no la mía.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Uno de los oficiales del acusado Keitel encargado de este asunto era un inspector general, el general Rottich. Ignoro si usted le conoce.

**Göring:** No.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Pues el general Westhoff, como es comprensible, tiene mucho interés en asegurar a todo el mundo que su oficial superior no tuvo nada que ver con esto, y finalmente afirma lo siguiente sobre el general Rottich:

*Él quedaba completamente al margen por el hecho de que no dejaban en sus manos estos asuntos. Según parece, en la reunión con el Führer por la mañana, es decir, la reunión entre Himmler, el mariscal de campo Keitel y Göring, que se celebró en presencia del Führer, el propio Führer intervino siempre en el asunto de la evasión de oficiales.*

¿Dice usted que esto no es cierto? ¿Que no se encontraba en esa reunión?

**Göring:** Yo no estaba presente en esa reunión, ni tampoco el general Westhoff; él está exponiendo una opinión puramente subjetiva, no los hechos de este caso.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Entonces, ¿debemos entender, o usted considera, que Westhoff no está en lo cierto? Verá, Westhoff era coronel en aquella época, según creo, y ha terminado como general de división, y él ha pedido que se pregunte al respecto a los oficiales superiores; ha declarado: «debería ser posible averiguar si Himmler se lo sugirió al Führer, averiguarlo por Göring, que estaba presente en la reunión». Una y otra vez, Westhoff, que al fin y al cabo es un oficial

comparativamente subalterno, afirma que es posible desvelar la verdad sobre este asunto a partir de sus superiores. Usted dice que no es posible.

**Göring:** Yo no diría eso. Yo quisiera decir sólo que el general Westhoff nunca estuvo presente, ni por un momento, por lo que él no puede decir: yo sé o vi que el mariscal del Reich Göring estaba presente. Está asumiendo que fue así, o puede que lo haya oído.

**SIR DAVID MAXWELL-FYFE:** Lo que dice es, ya sabe, que Keitel le echó las culpas, como ya le he leído; que Keitel le dijo ante el general Von Graevenitz: «Señores, las evasiones deben cesar. Tenemos que darles un escarmiento. Vamos a tomar medidas muy severas. Sólo puedo decirles que los hombres que se han evadido serán fusilados; probablemente la mayoría ya están muertos.» ¿Nunca oyó hablar de esto?

**Göring:** Yo no estuve presente en la conversación entre Keitel, Westhoff y Graevenitz ni en la conversación entre el *Führer* y Himmler. Según tengo entendido, el general Westhoff testificará aquí. Además, el mariscal de campo Keitel podrá decir si yo estaba allí o no.

## Agradecimientos

En primer lugar, debo dar las gracias a Roy Conyers Nesbit, coordinador documental de la Royal Air Force en el *Public Records Office* (actualmente los *National Archives*) y prolífico cronista de la aviación. Roy me ha proporcionado una ayuda y una orientación infinitas en todas las cuestiones concernientes a la RAF, y nunca olvidaré su amabilidad y generosidad durante el tiempo que me dedicó en el Club de la RAF de Piccadilly. Gracias a Roy, he adquirido un interés permanente por la aviación y la RAF, y espero que éste no sea el último libro que dedique a este tema. Tengo una equiparable deuda de gratitud con Ian Sayer, escritor y cronista de fechorías nazis, que me ha ofrecido acceso a su extenso archivo sobre la Segunda Guerra Mundial y ha tenido la amabilidad de permitirme reproducir cartas escritas por algunos de los hombres de la Gran Evasión. Ian ha demostrado una generosidad continua con sus consejos sobre éste y otros libros. Quisiera dar las gracias asimismo a Hugh Alexander y Paul Johnson de la biblioteca de imágenes de los *National Archives*, así como al personal de la biblioteca de consulta de los archivos de Kew, del Imperial War Museum de Lambeth y de la *British Library*. Durante años he podido disfrutar de una enorme ayuda por parte del personal de los *United States National Archives* de Maryland, EE.UU., proporcionándome material para este libro y para mis documentales. Tengo una deuda especial con el general Albert Patton Clark, que estuvo en la United States Air Force Academy de Colorado Springs, EE.UU., y con el archivista de dicha academia, Duane Reade. Recuerdo con sumo agrado mis visitas a la academia y me siento muy agradecido por la valiosa ayuda que me prestó Duane cuando produje y dirigí un breve documental sobre la Gran Evasión en 1999. Duane también me proporcionó una copia de las memorias (sin publicar) del coronel Von Lindeiner y de los archivos del Ministerio del Aire británico referentes a la investigación del SIB llevada a cabo tras la guerra sobre las ejecuciones de los cincuenta aviadores de Sagan. Quiero dar las gracias a Jimmy James, uno de los más grandes hombres de la Gran Evasión, por la inestimable ayuda, los ánimos y los consejos que he recibido de él, y por el uso de gran parte de sus archivos personales. Gracias también a su compañero de fugas Sydney Dowse, así como a cuatro más de los oficiales que consiguieron escapar por el túnel aquella noche de marzo de hace 60 años: Tony Bethell, residente en Canadá; Les Brodrick, en Sudáfrica; Mike Shand en Nueva Zelanda, y Paul Royle, en Australia, que tuvieron la gentileza de ayudarme con sus recuerdos de la evasión, al igual que Desmond Plunkett que, por desgracia, falleció posteriormente. Gracias a Peter Elliott del Royal Air Force Museum, Hendon. Gracias a Halvor Sperbund de Bergen por orientarme y ayudarme sobre los dos noruegos que escaparon, Per Bergsland y Jens Muller; y al hijo del aviador holandés Bob van der Stok, también llamado Bob, en California, EE.UU. Gracias al

Air Force Museum de Christchurch, Nueva Zelanda. Muchas gracias a Charlotte Bergsland, por las fotografías de su difunto esposo; a Elizabeth Cárter, por la ayuda prestada acerca de su hermano Roger Bushell y al biógrafo de Bushell, John D. Carr. Tampoco debo olvidar a los demás estudiosos cuyas fascinantes obras han arrojado luz sobre este asombroso período de la Historia y sin los cuales mi trabajo habría sido mucho más arduo. En concreto, *Stalag Luft III: The Secret Story*, de Arthur Durand, constituye una incomparable y erudita disertación sobre el tema. *A Gallant Company*, de Jonathan Vanee, es el estudio más completo que he leído jamás sobre las vidas de cada uno de los hombres de la Gran Evasión. Por último, quiero mencionar a Dick Churchill, el séptimo de los últimos hombres de la Gran Evasión, que se encuentra todavía entre nosotros. Dick dice que no quiere pensar en lo que pasó hace casi 60 años y que prefiere concentrarse en pensar en el futuro de sus cinco nietos. En mi opinión, es una actitud digna de elogio, pero que espero que no disuada a quienes todavía encuentran este episodio de la historia militar y de la Commonwealth tan cautivador como el primer día.



## Bibliografía seleccionada

### Libros

- Andrews, Alien, *Exemplary Justice*, Londres, Harrap, 1976.
- Brickhill, Paul, *The Great Escape*, Londres, Faber & Faber, 1951.
- Burgess, Alian, *The Longest Tunnel*, Londres, Bloomsbury, 1990.
- Crawley, Aidan, *Escape from Germany: A History of RAF Escapes During the Second World War*, Londres, Simón & Schuster, 1956.
- Durand, Arthur A., *Stalag Luft III, The Secret Story*, Louisiana, Louisiana State University Press, 1988.
- Foot, M. R. D., y Langley, J. M., *MI9 Escape and Evasión 1939-1945*, Londres, Bodley Head, 1979.
- Gill, Antón, *The Great Escape*, Londres, Review, 2002. —, *The Journey Back from Hell*, Londres, Harper Collins, 2001.
- Harsh, George, *Lonesome Road*, Nueva York, Norton & Co., 1971.
- James, Jimmy, *Moonless Night*, Londres, Pen & Sword, 2001.
- MacDonald, Callum, *The Killing of SS Obergruppenführer Reinhard Heydrich*, Nueva York, New York Free Press, 1989.
- Martin, Gwyn, *Up and Under*, Gales, Gwyn Martin, 1989.
- Philpot, Oliver, *Stolen Journey*, Londres, Hodder & Stoughton, 1951, Nueva York, Hodder & Stoughton, 1952.
- Scotland, A. P., *The London Cage*, Londres, Evans, 1956.
- Smith, Sydney, *Mission Escape*, Londres, Hodder & Stoughton, 1951, Nueva York, Hodder & Stoughton, 1969. —, *Wings Day*, Londres, Collins, 1968.
- Vance, Jonathan E, *A Gallant Company*, California, Pacifica Military History, 2000.
- Van der Stok, Robert, *War Pilot Orange*, Montana, Pictorial Histories, 1987.
- Williams, Eric, *The Wooden Horse*, Londres, Collins, 1949. *Memorias The Memoirs of Colonel Friedrich-Wilhelm von Lindeiner* (edición privada, cortesía de United States Air Force Academy, Colorado Springs)

Archivos del Public Record Office.

Hamburg Trial of Gestapo Agents and Testimonies.

The Official History of the North Compound, Stalag Luft III.

Fuentes del Imperial War Museum.  
Archivos de Eric Williams.

#### Otras fuentes

Transcripciones de entrevistas a Albert Clark y Jimmy James efectuadas por el autor para el documental *Breakout* del canal de televisión Learning Channel, emitido posteriormente en Estados Unidos con el título *Escape Stories*.

Transcripciones de entrevistas a Tony Bethell, Les Brodrick, Sydney Dowse, Jimmy James, Des Plunkett, Paul Royle y Mike Shand para «Last of the Great Escapers», *Sunday Express Review*, 23 de diciembre de 2001.

[1] «Phoney War». Expresión con que se conoce el período de la Segunda Guerra Mundial comprendido entre su declaración, tras la partición de Polonia, y el inicio de las hostilidades en el Frente Occidental. Sobre el origen de la expresión, v. Liddell Hart, B. H.: *Historia de la II Guerra Mundial*, Barcelona: Caralt Editores, 1999. (N. de los T.) <<

[2] Por el personaje de las tiras cómicas J. Wellington Wimpy (Pilón), el pragmático y glotón amigo de Popeye (*N. de los T.*) <<

[3] Por el marinero Horacio Hornblower de las novelas de Cecil Scott Forester. (*N. de los T.*) <<

[4] El último toque del día, que señalaba a los soldados británicos el fin de la jornada y que, del mismo modo, en los funerales invitaba a los caídos a descansar tras una vida de servicio. (*N. de los T.*) <<

[5] *Orange* significa «naranja», el color nacional de Holanda y el símbolo de la casa de Orange. (*N. de los T.*) <<