

REVISTA DE MARINA



SUMARIO

Submarinos en el Pacífico.—Pratt

Cómo se perdió un famoso barco.—Eddy

Dos palabras a favor de los acorazados.—Taussig

La batalla naval del Mar de Java.—Eyre

Gada hombre donde sirva mejor.—Thomas

Notas Profesionales

Crónica Nacional

Necrológica



AÑO XXIX
Núm. 2

República del Perú
1944

Marzo y
Abril

FAUCETT

PASAJEROS - CORRESPONDENCIA - CARGA

AL NORTE: TODOS LOS DIAS

Servicio: Lima - Talara - Lima

LIMA: Salida... 10.00 Llegada... 1.15 pm.

El Avión de los días Martes y Viernes, llega hasta Tumbes, regresando a Talara el mismo día

Servicio rápido: Lima - Chiclayo - Lima

LIMA: Salida... 8.45 Llegada... 3.45 pm.

AL SUR: TODOS LOS DIAS

Servicio: Lima - Arequipa - Lima

LIMA: Salida 9.15 am. Llegada... 1.30 pm

Lunes, Miércoles, Viernes y Domingos,
regresando al siguiente día

Servicio: Lima - Tacna - Lima é intermedios

LIMA: Salida ... 9.00 am. Llegada... 2.15 pm

Martes, Jueves y Sábados, regresando
al siguiente día

**SERVICIO CHACHAPOYAS, MOYOBAMBA,
LAMAS, TARAPOTO Y YURIMAGUAS,**

en conexión con los aviones de la Línea Aérea
Nacional para Iquitos:

LOS LUNES Y JUEVES.

LIMA: Salida... 8 y 45 am.

—: INFORMES :—

HOTEL BOLIVAR Nos. 926 - 942

TELEFONOS: 11940 - 11949

	Pág.
Submarinos en el Pacifico.—Fletcher Pratt.—(Traducido de "Harper's")	129
Como se perdió un famoso barco.—Don Eddy.—(De Revista "American")	153
Dos palabras a favor de los acorazados.—Vice Almirante J. K. Taussig U.S.N. (De "Coronet")	162
La batalla naval del Mar de Java.—James K. Eyre, Jr. (Del "Proceedings")	167
Cada hombre donde sirva mejor.—Teniente (jg) U.S.N.R John A. Thomas.—(Traducido de "Naval Personnel")	183

NOTAS PROFESIONALES

193

INTERNACIONAL: Panorama de la Guerra: Combate en aguas de Bougainville.—Pérdidas aliadas.—Ocupación de las Gilbert.—Combate en el Golfo de Vizcaya.—Actividades submarinas.—Actividades aéreas.—Principales ataques realizados al Continente.—BRASIL: Informaciones de la Marina.—ESTADOS UNIDOS: Un nuevo aparato que guía aeroplanos a través de largas distancia.—Nuevo avión para la Marina Estadounidense.—El nuevo destructor de submarinos de los Estados Unidos.—INGLATERRA: Un extraordinario invento aeronáutico.

CRONICA NACIONAL

214

Llegada de los B.A.P.: "Contra maestre Dueñas", "Curaray" y Caza-submarinos "CS-3" y "CS-4".—Viaje del B.A.P. "Fitzcarrald" a Ríberalta (Bolivia).—Viaje del Director de la Escuela Naval del Perú a los Estados Unidos de Norteamérica.

NECROLOGICAS

217

Revista de Marina

DIRECTOR

Contralmirante A. P. Roque A. Saldías

JEFE DE REDACCIÓN - ADMINISTRADOR ACCIDENTAL

Capitán de Corbeta A. P. Oscar Ugarteche

Condiciones de suscripción

Al año.....	S/o. 6.00
Número suelto	„ 2.00
Suscripción anual en el extranjero. „	12.00

Avisos

Al año por 1 página.....	S/o. 80.00
„ „ „ $\frac{1}{2}$ „	„ 45.00
„ „ „ $\frac{1}{3}$ „	„ 35.00
„ „ „ $\frac{1}{4}$ „	„ 30.00
1 Pag. una sola vez.....	„ 14.00

AVISOS EXTRAORDINARIOS—PRECIOS CONVENCIONALES

Todo pago será adelantado

La Dirección no es responsable de las ideas emitidas por los autores bajo su firma

Cualquier persona del Cuerpo General de la Armada, así como los profesionales no pertenecientes a ella, tienen el derecho de expresar sus ideas en esta Revista, siempre que se relacionen con asuntos referentes a sus diversas especialidades y que constituyan trabajo apreciable a juicio de la Redacción.

Se suplica dirigirse a la Administración de la REVISTA DE MARINA

Casilla No. 92 — Callao - Perú S. A.,

Para todo lo concerniente a reclamos, avisos suscripciones y canjes.

Submarinos en el Pacífico



LOS AMERICANOS EN BATALLA

Por FLETCHER PRATT

Cuando los Japoneses volaron en el cielo de Pearl Harbor, la Armada de los Estados Unidos sólo contaba con 111 submarinos en servicio. De éstos, 41 eran naves de primera línea; del último modelo, algunos de ellos muy nuevos en el servicio; 9 eran buques experimentales construídos en la época que se acostumbrara llamar de paz; 37 eran del tipo S, producidos en masa, botados al mismo tiempo que los destructores de cubierta corrida, por lo que llevaban el adjetivo complementario de "útiles"; los 25 restantes eran reliquias de la Primera Guerra Mundial, ni siquiera "útiles" como no fuese para entrenamiento. Esta rama del servicio era la más pequeña y la más exclusiva. Un hombre (ú Oficial) podía ser nombrado a Acorazados cuando quería Destructores ó a Cruceros cuando prefería Aviación, pero ninguno llegaba a Submarinos como no fuese por propia voluntad.

Era un club de hombre jóvenes. Los submarinistas como los atletas, eran hombres de edad mediana a los treinticinco y viejos a los cuarenta y como en los deportes no faltaba ocasionalmente algún viejo, en su quinta década, con un admirable juego de glándulas retardadas. (La analogía puede extenderse demasiado lejos, pues aquí también como en atletismo, es cuestión de tiempo de reacción; la maniobra de cualquier parte del mecanismo de un buque, demanda una respuesta al estímulo, infinitamente más rápida que el pensamiento).

Era un club de individuos con una increíble habili-

dad para considerar cualquier situación como cosa normal. Justamente antes de la guerra, uno de los submarinos de entrenamiento, en Long Island Sound, fué chocado por un vapor y abierto de un corte (por la gracia de Dios pudo salvarse). Dos de sus tripulantes venían más tarde conversando por el muelle de New London; "Tenías que ver la cara de Jake cuando el agua comenzó a irrumpir por el mamparo" dijo uno, "¿Reírme?— Creí que iba a estallar".

Éra un club; un servicio con tradiciones propias en sus procedimientos pero no con tradiciones de lucha. Los cruceros de la Flota de los EE. UU. tienen una antigua y orgullosa tradición de combate que data desde la época de John Paul Jones y descende a través de la era Isabelina de 1812. La línea de Batalla comparte esta tradición y tiene las suyas propias desde Farragut, con arengas y memorias; con las líneas de conducta y las inspiraciones que implican tales tradiciones. "Al diablo los torpedos" es la tradición; igualmente "No he comenzado aún a pelear" y "Puede guardar su espada Capitán, pero lo voy a molestar por ese sombrero".

Pero, cualquiera que fuese la tradición que el servicio de submarinos tenía la mañana del 7 de diciembre de 1941, puede describirse apropiadamente como viniendo de la sección historietas de los periódicos. Durante la guerra con España, EE. UU. no tenía sino un submarino, construído por un irlandés incorregible, quien pensaba que con él podría comenzar la destrucción del Imperio Británico. Llevaba originalmente el nombre de "Fenian Ram". Durante la primera Guerra Mundial tuvimos bastantes; algunos fueron hasta Europa y sus tripulaciones pasaron toda clase de privaciones, pero solamente uno llegó a trabar combate con el enemigo, en la forma de un "U" alemán, (que voló con sus propios torpedos, sin que nadie llegara a saber cómo). Estos son todos los acontecimientos que se conocían, aún en la Armada, excepto que algún S-4 o Squalus se fué al fondo y hubo esfuerzos para rescatarlos, con acompañamiento de tipo de 42 puntos en primera plana.

Viendo estos hechos debimos habernos dado cuenta. El desastre del Squalus debió ser el punto de partida. Porque no fué en modo alguno un desastre; de cua-

tro casos en que submarinos se quedaron en el fondo, en pocas semanas, fué el único en que pudo claramente establecerse que la falla era mecánica y que no podía ser prevista; en que no hubo error humano. Fué el único en que cada hombre, no muerto en pocos segundos, salió para navegar en otros submarinos y el único en que hubo más de dos sobrevivientes. El I-63 y el "Phoenix", no fueron nunca salvados y el "Thetis" lo fué con dificultad a pesar de las aguas poco profundas en que se encontraba. Pero el Squalus fue salvado en forma realmente competente. Todos sabían que el servicio de submarinos Británico era muy bueno; su rendimiento durante la primera Guerra Mundial fué magnífico; pero fué una sorpresa para los círculos navales extranjeros que lo que se complacían en llamar "Armada de Hollywood" pudiese rendir un trabajo tan hábil y técnico.

Debieron saberlo y nosotros también, en aquella época. Pero el salvataje del Squalus no era estrictamente hablando una operación militar. Además, había otros factores aparte de la falta de tradición, que impedían dar un valor demasiado alto al servicio submarino Americano.

Uno era el cuidado por dar comodidades a sus criaturas. El agua fría y caliente, duchas, camas cómodas, comida elaborada, hacían únicos a nuestros submarinos. Esto daba la impresión a los observadores extranjeros, de blandura y de falta del espíritu combativo tan claramente presente entre la juventud nazi y los ascetas japoneses.

Esto afectó también la eficiencia en lo que se refiere a peso y espacio de los instrumentos; la adición de lo que en otras marinas se consideraba innecesarios detalles, había elevado el desplazamiento del submarino Americano hasta las 1500 toneladas, muy por encima del promedio de las otras marinas. Los alemanes, considerados (por lo menos por ellos mismos), los submarinistas más científicos, habían adoptado una nave de 517 toneladas como la ideal para operar en puntos tan distantes como las proximidades occidentales de Europa, y una de 740 toneladas como la mayor, aceptable para largos viajes al Atlántico Sur y el Caribe.

Habían experimentado ampliamente durante la guerra pasada con submarinos varios, desde los de 127 toneladas del tipo "UB" costero, hasta los de 2000 toneladas del tipo "U" de doble tamaño de un destroyer y armado poderosamente. Encontraron que el tamaño de un submarino opera contra la "ley de los regresos disminuídos". Siendo el buque muy grande, la reserva de flotabilidad del buque debe permanecer relativamente baja (o no se hundirá cuando sea requerido), por otro lado la pequeña abertura efectuada por el proyectil de una corbeta destruirá para siempre su flotabilidad. —¿Coraza?—No en un submarino; tendría que ser llevada en la superestructura y hay un delicado momento tanto al entrar en inmersión como al volver a superficie cuando el peso del agua admitida o descargada de los tanques deja al buque sin estabilidad. Si el submarino lleva siempre el peso considerable de su coraza, en tales momentos cualquier ola o corriente puede darle vuelta. Un submarino es fantásticamente vulnerable a la más pequeña embarcación de superficie; mientras mayor sea más lenta será en sumergirse para evitarla y más complicadas deberán ser las instalaciones Diesel que lo impulsan en superficie. Los Británicos construyeron un gran submarino durante los "veintes", el X-1; fué un fracaso y tuvo que ser deguesado. Durante el período experimental construimos el "Argonaut"; por dos veces tuvo que ser sujeto a recorrido de sus máquinas, recorrido que significó prácticamente la reconstrucción de sus plantas de potencia.

Se consideró que los submarinos americanos eran demasiado grandes para ser prácticos en trabajo efectivo, a menos que se les usara como buques de superficie. (Las publicaciones profesionales de la preguerra indican que se intentaba usarlos como tales). Más no fué esta la última razón por la que nuestros submarinos no fueron valorizados en forma elevada.

¿Cuál es la función de un submarino?

Con una marina de corso, los Alemanes o Italianos que carecen de medios para competir por el control de los mares, es claro que para obtenerlo deben, por medio de ataques, debilitar ese control mantenido por la

potencia marítima más fuerte, a fin de poder utilizar el mar. Pero la Armada Americana era una fuerza de Batalla; su poder y doctrina de ofensiva garantizaban cualquier lucha por el control de la superficie, llevada a cabo en las mismas aguas del enemigo, lucha en que debía actuar como una sola unidad, inclusive los submarinos. El esparcirlos en ataques separados significaba simplemente debilitar la Fuerza de Batalla. Consecuentemente, la función de los submarinos americanos, de acuerdo con todos los estrategas de la pre-guerra, era actuar como elemento exterior de la línea de batalla, usando su invisibilidad para efectuar una aproximación más cerca del enemigo. Esto es, eran exploradores de largo radio de acción. Su función durante la batalla era permanecer en las proximidades del combate para soltar un torpedo a cualquier buque enemigo que saliera del mismo, forzado por la artillería.

Esta era la teoría que servía de fundamento. Vino entonces la negra mañana del 7 de diciembre y por el momento no teníamos línea de batalla.

II

Teníamos una flota de corso, con los submarinos en el centro del escenario. Esto involucraba una revisión básica de la teoría de operación, de la actitud mental y del método táctico de este servicio aún no probado y hasta cierto punto dudoso.

La transición fué menos violenta para los submarinistas de la escuadra asiática. Las válvulas y repuestos similares habían sido depositados tanto en Hong Kong como en Singapore, antes de la guerra; suficiente indicación de que nuestros más altos estrategas habían considerado que ya que sea los japoneses intentaran una ofensiva contra Filipinas desde la costa China o permanecieran aguantados al norte del Trópico de Cáncer por la amenaza de nuestras fuerzas pesadas, los submarinos desde Cavite tendrían una misión de corso que cumplir. El día de la prueba, el Almirante Hart de la flota Asiática tenía bajo su comando por lo menos 17

submarinos (*): 6 de los "útiles" tipo S, números 36 á 41; 7 de la primera corrida de buques modernos, 1300 toneladas de 1935 y 4 de los más recientes y más grandes. De éstos el "Sealion" fué tan malamente bombardeado durante el primer día de ataque a Cavite, que fué una pérdida total. Algunos de los otros resultaron dañados pero consiguieron entrar a inmersión en la parte más profunda de la bahía para salir a superficie de noche a efectuar las reparaciones necesarias y hacerse a la mar antes del amanecer.

Pocos fueron equipados para grandes cruceros. El apostadero era una mina en llamas y el madrina de Submarinos, de guardia allí, era un deshecho. Debieron haber pasado unas horas terribles de preparación aquella noche, pero al atardecer siguiente, todos estaban camino a las zonas de guerra que previamente se les había asignado.

Por supuesto, la Marina no dice cuales eran esas zonas, pero tenemos hechos que nos dan la clave y nos sugieren que los submarinos S, más antiguos, fueron retenidos para la defensa de Filipinas mientras los más grandes y modernos con sus pesadas cargas de torpedos y grandes radios de acción se dispersaron por el Este y Noroeste. Al Este por entre las islas Mandatos, donde los Japoneses tenían sus bases. (Estos anunciaron haber hundido un submarino por las Palau; más tarde Wáshington reconoció la pérdida del Shark); al Noroeste, contra las líneas de tráfico de la costa china, Cam Ranh y Malaya. (Los observadores chinos de la costa dijeron haber visto a un submarino americano hundir un buque de pasajeros, grande).

Los submarinos que estuvieron a cargo de la defensa pasaron momentos muy duros durante las tres primeras semanas de la guerra. Las aguas que rodean a las Filipinas son quizá las más claras del mundo, permitiendo una visibilidad máxima desde superficie. Además se hallan llenas de bajos, desde los que se levantan peligrosas puntas de coral que no figuran en las cartas;

(*) Probablemente más, pero hay mencionados sólo 17 con base en Cavite en la última edición del Navy Directory, Abril 1941. Es poco probable que en el estado de tensión internacional de entonces, fuese alguno retirado, habiendo más bien indicación de que se hubieran enviado algunos más.

el fondo está cubierto de accidentes, monstruosos restos del naufragio de un continente Jurásico; obstáculos mortales para el paso de un submarino que trata de usar la táctica de arrastrarse por el fondo. Los convoyes japoneses estaban escoltados opulentamente por cruceros, destructores y lanchas torpederas.

También operaron los submarinos viejos en aguas tropicales, sin aire acondicionado, con frecuentes inmersiones forzadas y largas estadías en el fondo, que ponían a dura prueba tanto a la dotación como al submarino. El sistema de aire acondicionado funciona extrayendo la humedad de la atmósfera que de otro modo forma condensaciones que producen cortos circuitos, tan peligrosos en las operaciones de inmersión.

La experiencia del Capitán de Corbeta Wreford Chapple con su submarino (posiblemente el mismo S-38 que estuvo bajo su comando cuando el Directorio de la Marina fue publicado) puede tomarse como típica. Recibió la orden de dirigirse al golfo de Lingayen, cerca de Manila, unos días antes de la Pascua, cuando los japoneses sostenían ese lugar lleno de buques para la invasión. Le tomó tres horas y media para entrar por entre los arrecifes; el Golfo hormigueaba con buques escoltas, pero consiguió acercarse y disparar un abanico de cuatro torpedos. El, como uno de los primeros Comandantes que se enfrentaban con los buques japoneses, no se había dado cuenta del poco calado de los buques y por lo tanto sus torpedos pasaron por debajo de los blancos; inmediatamente los buques escolta se reunieron por encima para conferenciar. Sin embargo, consiguió escapar después de cuarenticinco minutos y disparar contra un buque transporte a la entrada del Golfo. Un segundo torpedo lo hizo volar y a poco estaban los buques japoneses otra vez sobre él, disparando bombas de profundidad que los zarandeaba por todo el fondo del golfo. La sensación es descrita por los submarinistas, como si fueran golpeados con una pala, en la cabeza. Esto fué soportado durante nueve horas enteras, asfixiándose con el calor y el aire viciado, el agua condensándose en las planchas. Algo se malogró en el funcionamiento del submarino y éste comenzó a subir; Chapple tuvo que inundar sus tanques con lo que el submarino cayó de

plano sobre el fondo. Tarde esa noche consiguió llegar a superficie, fuera del área de peligro y cargar sus baterías. Al día siguiente trató de acercarse a un grupo de transportes, pero no tuvo éxito pues fué avistado, por lo que se vió obligado a sumergirse nuevamente hasta las tres y cincuenta a.m. del día siguiente, hora que subió a superficie para volver a cargar baterías y tomar aire fresco. En ese momento una explosión en el compartimiento de baterías hirió a tres hombres. Chapple decidió regresar a su Base pero al tratar de salir encalló la proa en el lodo, teniendo más bombas de profundidad para el desayuno. A la cuarta noche volvió a salir a superficie arriesgándose a lo que hubiera, pues tanto la gente como el buque estaban desechos. Por milagro no había nadie y pudo regresar a la destrozada Cavite con seis torpedos disparados y un buque hundido por toda hazaña en su expedición. Multiplíquese este cuadro por el número de submarinos y la guerra bajo el agua, al principio, parece un fracaso. Un estudio de los comunicados al voltear el año, demuestra que los submarinos americanos sólo habían hundido cuatro transportes japoneses, un buque auxiliar y un rastrea-minas y como probables otro transporte y un destroyer. No habiendo datos en lo referente a los tamaños de los transportes, siendo los de los japoneses más bien pequeños y por otro lado siendo los rastrea-minas también insignificantes, como en todas partes del mundo, el total se presenta insignificante.

Pero las reglas bajo las cuales se producen los hundimientos, tienen que ser tomadas en consideración. Cuando un submarino regresa del patrullaje, el personal es interrogado por Oficiales del Servicio de Inteligencia, interesados en saber si se ha notado algo nuevo en los japoneses, en materia de inventos o métodos, que pudiera haber pasado desapercibido a otros buques. Para aceptar un hundimiento, la Armada exige que además del Comandante haya otro testigo ocular a menos que se presente una prueba indudable, como la fotografía, que muestre al buque torpedeado encabuzado y mostrando solo la popa. El sonido de una explosión submarina no es suficiente, pues puede deberse a una bomba de profundidad o en su defecto puede ésta no haber teni-

do consecuencias; está demostrado que a veces las explosiones más fuertes no hacen nada. El sonido peculiar de resquebrajamiento cuando un buque torpedeado se parte bajo la presión del agua y se hunde, no es suficiente; el mar está tan lleno de ruidos extraños que aún los expertos pueden equivocarse una mancha de arenques con un acorazado.

Bajo las condiciones de Diciembre 1941, poca profundidad y nubes de buques escolta, hacía muy difícil la obtención de testigos oculares. En el momento en que el torpedo da en el blanco o que aparece su estela, los escoltas se lanzan encima y es el instante en que el submarino debe escapar. La exposición del periscopio durante cinco segundos es peligroso; de diez segundos, mortal y aún así diez segundos no son suficientes para llamar a otro hombre al periscopio para observar el hundimiento del buque. Y así, los submarinos de la Flota del Pacífico, solo se anotaron los pocos hundimientos que fueron probados. Cuando Manila fué abandonada, al cerrarse el año, llevaron su Cuartel General a Surabaya, en la isla de Java. Allí unieron sus destinos con otras Flotas aliadas, bajo el comando del Almirante Conrad Helfrich, de la Real Flota Holandesa. El Almirante Hart dijo lo que cualquier otro Jefe hubiera dicho, que los submarinos habían sido los buques más efectivos bajo sus órdenes.

III

Cuando ABDAFLOAT, el grupo naval aliado de las islas Holandesas, fué organizado, tenía 27 submarinos americanos. Esto quiere decir que casi todos los submarinos modernos, al estallar la guerra debieron dirigirse allí rápidamente, pues la distancia desde Pearl Harbor, es de más de 5,700 millas; si hubieran tomado la ruta más directa, por entre las islas Mandatos, los buques hubieran tenido que pasar la mayor parte del tiempo en inmersión. (Es una ilusión aquello de que los submarinos habitualmente operan bajo el agua; sólo lo hacen cuando van a atacar o son atacados, pues sus baterías sólo les dura algo más de 100 millas).

Helfrich había estado usando sus propios submari-

nos a lo largo de las Malayas para cortar el peso del ataque japonés sobre Singapore y había perdido varios de ellos. Más ó menos por la época en que fué organizada la ABDAFLOAT, los japoneses llegaron a la parte Norte de las Celebes y atacaron Terakan y el norte de Borneo. En este último lugar instalaron un campo de aviación. Es indudable que poseían fuerzas no solamente para continuar su marcha hacia Malaya sino también para hacer un esfuerzo mayor e irse hasta el estrecho de Macassar contra Java. Su técnica era clara. Apoderarse de los puntos más cercanos cubriéndose con Fuerzas Navales Ligeras y con los aviones con base en tierra operados desde su último punto de ocupación. Helfrich hizo su plan defensivo operando la flota en escala reducida, los buques de superficie llevando el peso del contrataque y los submarinos haciendo la mayor parte del reconocimiento, ya que disponía de muy pocos aviones. Este fué el trabajo asignado a los submarinos. Pero no debe imaginarse que todos lo hacían. El "Trout" bajo el mando del Capitán de Fragata Mike Fenno, hizo el viaje a Bataan llevando munición antiaérea y regresó como un galeón de Manila, pues trajo todo el oro de Filipinas. A la salida hundió tres buques de carga de diversos tamaños. Muchos otros llevaron alimentos, quinina y municiones no solamente a Bataan sino también a Cebu, Mindanao y todos los otros lugares de Filipinas donde todavía había resistencia. Muchos de éstos cargamentos no fueron nunca entregados pues los japoneses frecuentemente localizaban a los submarinos y los martillaban con cargas de profundidad en una u otra etapa de sus viajes. Los submarinos se entorpecían con los cargamentos y como dijo un viejo submarinista, "nunca parecen encontrar mejor sitio para poner la carga que el compartimiento de torpedos" "Maldita sea, debían darse cuenta de que todo lo que nosotros tenemos son torpedos".

Más tarde aún, cuando se dieron cuenta que las Filipinas no podían resistir ni podía enviarse relevos, los submarinos sirvieron de buques de evacuación para sacar a todo el personal que no se consideraba a salvo en manos de los bárbaros japoneses; el Comisionado Sayre, el Presidente Quezón, las enfermeras de Bataan.

Parecían buques que regresaban después de una estadía en China, de vuelta a sus bases. La mayor parte de ellos, encontraron en su cargamento, una compañía desagradable, debido a una divertida razón. Los pasajeros parece que no podían nunca hacer funcionar los servicios higiénicos; éste funciona proyectando los desperdicios bajo una presión de aire lo suficientemente fuerte para contrarrestar la presión exterior del mar. "Abra la válvula E; cierre la válvula D; cierre la válvula E; jale la palanca A; suelte a palanca A; abra la válvula C; etc., hasta llegar al número 19 en materia de reglas, lo que para los experimentados marinos es una música con las que se van a dormir por las noches.

Pero los submarinos bajo el Comando de Helfrich, hacían principalmente el reconocimiento de los Estrechos de Macassar y Moluca, necesario, pero sin mayor interés, hasta que las fuerza japonesas comenzaron a llegar y pudieron anotarse unos cuantos torpedos en los convoyes. Hubo un número de éstos casos, el 24 de Febrero "un barco auxiliar grande", el 25 de Febrero "blanco en un transporte enemigo" y en un día no mencionado de Febrero otro transporte.

En Febrero el "Sturgeon", aunque brevemente, afectó la mayor campaña estratégica. Justo al norte de Balikpapan, al oeste del Estrecho de Macassar, se metió por entre la fuerte escolta japonesa y soltó dos torpedos a un buque grande que se hundió. Al principio se creyó ser un porta-aviones, pero resultó probablemente ser un transporte llevando aviones para la conquista del puerto petrolero holandés. Quizá por falta de éstos aviones (que fueron desde luego pronto reemplazados) los japoneses no pudieron avistar a los cuatro destructores que bajo el Comando del Comandante Talbot causaron aquella noche tanta destrucción en el convoy.

Pero las dificultades eran muy grandes. Al final de Febrero la ABDAFLOAT se hizo pedazos en la lucha, más no sin gloria. Java cayó y los submarinos se vieron obligados a regresar a Pearl Harbor y Australia. Había muy poco que pudiera parar el avance japonés por estos lugares, con excepción de los submarinos.

Más o menos por esta época el clamor del avance japonés comenzó a morir en los diarios y un hecho muy significativo comenzó a impresionar a los observadores. Los grandes y "torpes" submarinos americanos operando bajo las peores condiciones posibles para su tipo, casi no habían sufrido pérdidas.

En realidad habían sufrido menos que las flotillas de submarinos japoneses, tan mencionadas, aún encontrando una oposición mayor.

Los japoneses por el hecho de haber mandado un par de bombas contra una refinería de petróleo en California, otro par en un distrito de maderas de Oregón y sus apariciones relampago en las Islas del Pacífico, daban un ejemplo admirable de cuan fútil puede ser una campaña submarina; aunque quizá el Almirantazgo del Imperio Japonés no esté de acuerdo con esta opinión. Los japoneses parecen haber usado sus submarinos como se esperaba que nosotros lo hiciéramos, en el rol de avanzada de exploración, pero con la interesante añadidura de que éstos salteadores no esperaban una batalla naval como coronamiento a sus esfuerzos. De modo pues que los submarinos no les han dado absolutamente ningún resultado.

En cambio en nuestro lado, los grupos de cruceros porta-aviones estaban todavía haciendo ensayos con el método de guerra a largo alcance, que tan buenos resultados nos iba a dar en el mar de Coral y Midway; Nimitz en Pearl Harbor era todavía sustancialmente un Almirante sin flota. El peso de la guerra marítima se apoyaba por el momento en los submarinos del Pacífico y en el Almirante que tomó su mando, Robert H. English. Era este un hombre del Sur, zurdo y de infatigable energía. Logró hacer de los submarinos no sólo una profesión sino también un entretenimiento. Trabajaba en ellos día y noche. Quizá su característica más saltante era su fe ciega en el submarino como arma invencible en la guerra marítima. Convenció a sus subordinados en tal forma que aún hoy se les oye decir que todavía no hay respuesta al ataque submarino. Protestan contra los alemanes por difamar el arma con el mal uso que le dan, "pues no los usan como submarinos sino como lanchas torpederas".

El Almirante English murió en un accidente de aviación en San Francisco, no antes de haber entrenado a un grupo de tigrillos en su escuela, bajo la dirección del Vice-Almirante Charles A. Lockwood, Oficial que había servido en uno de los primeros submarinos que tuvimos.

Los hombres de las Fuerzas Armadas son pesimistas constituídos; tienen que serlo. La situación que se creó en los primeros meses de 1942 había sido prevista desde el 7 de Diciembre de 1941 y se habían tomado las precauciones para cuando llegara el momento. Muchos de los viejos submarinos que estaban en el Atlántico fueron enviados a toda prisa al área Australiana; una prodigiosa odisea de 12,000 millas. Una de las tantas hazañas de los submarinos, ya que nadie hubiera imaginado que tan respetables cacharros pudieran hacer semejante viaje. Al mismo tiempo todos los submarinos que estaban en Porstmouth y New London en carena y recorrido fueron enviados a toda velocidad al Pacífico para entrar en acción. (*)

Cuando la campaña de las islas Filipinas y Holandesas todavía no estaba en su cúspide, ya era evidente que no todos los submarinos estaban de cetinelas en el Estrecho de Macassar o haciendo correrías para llevar cañones a Corregidor. El 17 de Enero vino la noticia de que un submarino americano había hundido tres buques en la misma bahía de Tokio. Esta es una nave sin nombre para el Departamento de Marina que parece tener un capricho infantil en cuanto a las reglas para hacer público los nombres de sus buques. Pero si las fechas son una clave, debe haber sido el primer submarino en llegar a aguas japonesas después de la declaración de la guerra. Mahan ha dejado el principio de que las mejores presas se hacen en el puerto del enemigo. Esto es hoy tan cierto como en los días de Mahan, de los buques a vela. Incluído entre los destruídos se encontraba un

(*) Esto no es un Parte Oficial de la Armada sino deducción lógica, pues un submarino fué mencionado en acción en la primera parte del año 1942, cuando su quilla había sido puesta en Noviembre del año anterior, en una época en que la construcción duraba casi un año y los recorridos, seis meses. El famoso "Flying Fish" fué botado en julio de 1941, todavía incompleto; el igualmente famoso "Wahoo" fué otro botado en Febrero de 1942 que mucho antes de fin de año ya estaba hundiendo buques japoneses.

buque de pasajeros grande que los japoneses han encontrado tan útil para su conversión en porta-aviones, por su velocidad y amplitud de cubiertas.

El submarino fué zarandeado por las cargas de profundidad, felizmente sin daños para la tripulación ni para la nave, aunque perdió un hombre en la ametralladora, cuando salió a flote para hundir un buque que no valía un torpedo. Este hecho debe tener mucho que hacer con la pauta en qu cayó la estrategia submarina del Almirante English, cuando fue necesario rehacerla después de la pérdida de las islas Holandesas.

Lo que esa pauta fué, está claramente mostrado con los hechos. La nota más saltante era el patrullaje agresivo llevado a cabo por submarinos solitarios, operando en áreas tan distantes uno de otro de modo de no poder encontrarse entre ellos pues el submarino es como el perro callejero que al ser avistado tiene que morder o de otro modo mordido. Debían seguir todo aquello que pudiesen e informar por radio lo que no atacaran, en caso ser lo suficientemente importante.

Esto es lo que los Alemanes más o menos hacían al principio de la guerra antes de que dispusiesen del número de submarinos que tienen ahora y que iniciaran las "manadas de lobos", como nuevo sistema de ataque. Este en realidad ha fallado, pues ha habido pérdida de nueve submarinos en un sólo mes, a pesar de disponer aparentemente de mayores ventajas. Su caza en el Atlántico es menos difícil que la nuestra en el Pacífico, pues comparado con la enorme extensión del imperio marino japonés, las proximidades a las costas inglesas son sólo un cuerpo estrecho de agua. Habían muy pocos puntos desde los cuales podían los Británicos dar una protección efectiva a sus convoyes desde bases aéreas terrestres mientras que los japoneses podían hacerlo desde las costas de China, las islas Mandatos y las islas Holandesas. No tuvieron tampoco los convoyes británicos escoltas tan numerosas como se hizo habitual en los japoneses. El "sinmiendo" Freddie Warder hundió un buque con cargamento de municiones (a juzgar por la forma como voló), que tenía el solo como escolta, cinco destructores.

Todos éstos escoltas japoneses están equipados con localizadores de sonido electrónicos, iguales a los mejores del mundo. Sus tripulaciones han tenido aquel despiadado entrenamiento, que se ilustra en otro terreno, cuando en las maniobras de 1938 practicaban el decolaje desde los porta-aviones en plena tormenta y perdieron diecisiete aparatos de uno solo de ellos; aún así continuaron practicando. Los escoltas estaban todavía ayudados por buque pesqueros y sampans, de los que suplían a Japón con el sesenta por ciento del alimento. Estos fueron armados y equipados con radio y dispuestos en tal forma que siempre estaban a distancia visual el uno del otro, formando una red, desde el norte de Paramos-hiru hasta un punto de las islas Marshalls, con extensiones al este hacia la costa china.

Es cierto que todo no era tan de color de rosa como parecía a los japoneses. Su mitad del Pacífico es un océano muy peculiar, vasto en extensión, es cierto, pero manchado con islotes y arrecifes de coral, por cientos de miles, que forman una cadena casi impenetrable, llena de corrientes caprichosas. Los japoneses canalizan el tráfico marítimo hasta un punto que no se sospecha en el Atlántico. Un buque que va de Nagasaki, hacia el sur, a Manila, por ejemplo, debe ir primero a la costa de la China al oeste de Formosa o sino penetrar en la barrera peligrosa del Ryukyus (lo que es solo posible en dos o tres puntos), ir dos veces contra la peligrosa corriente llamada del "Vino Negro", de la leyenda japonesa, y cortar por el sur a Mindanao, lo que añade días y cientos de millas a su viaje.

Las rutas son conocidas y largas; contienen grandes canales que dan sitio y profundidad a nuestros submarinos para escapar sin ser atacados. Los aviones desde tierra solo podrían llegar a éstos lugares con cargas de bombas, reducidas, debido a la gran distancia que tienen que recorrer.

¿Pero acaso esto explica las cosas?

No. No explica lo que ha pasado. Desde el momento en que los submarinos del tío Sam comenzaron a pelear su propia guerra, fueron la gran sorpresa del conflicto sin excluir a la aviación japonesa. Dominaron la situación y la lucha por mantenerla.

Obligaron a mayores reajustes en los métodos de la estrategia japonesa y aún en la producción. Convirtieron la explotación de las islas Holandesas en una tarea difícil que necesitó medidas de contra-ataque, que consumió a los japoneses muchos de los recursos obtenidos. Es posible decir que el factor que más influyó en el estancamiento de las invasiones de las islas por los japoneses, fué la presencia de los submarinos, que los obligó a efectuar las incursiones en masa que fueron detenidas en el mar de Coral y destruidas en Midway. Pues no solamente fué la Batalla de Midway, sino también el trabajo de los submarinos, anteriormente, durante y después de esa campaña, los que pusieron la iniciativa del Pacífico en nuestras manos y cambiaron la faz de la guerra.

Los submarinos pelearon una guerra de desgaste que solo puede ser descrita cuando se hace la suma final y se observa el total. Como las goletas y fragatas de 1812, son naves que hacen una guerra independiente y cuyas hazañas deben ser sumadas para percibir el resultado. Pero su historia difiere de la de nuestro heroico pasado, en su falta de alguna batalla célebre efectuada por medio de ataques independientes. Es imposible señalar un hecho notable y decir "Aquí, ésto es lo que cambió el curso de la guerra". Aunque fué el submarino del Capitán de Corbeta William H. Brockman el que apareció bajo el cielo humeante de Midway para hundir al porta-aviones japonés Soryu y aunque los Infantes de Marina que atacaron Makin en Agosto de 1942, llegaron allí a bordo de submarinos.

Sin embargo, las hazañas todas, sumadas, dan un total bastante alto, considerando que el personal de ésta arma con solo el uno por ciento del personal total de la Armada, durante los primeros dieciocho meses de la guerra fué responsable por el cuarenta por ciento de los buques japoneses hundidos. Dieron cuenta de ciento noventa buques, entre mercantes y de guerra, positivamente hundidos, de acuerdo con el Departamento de Marina y veintinueve posiblemente hundidos. Estos hundimientos no fueron hechos por ráfagas de eficiencia, como los alemanes, sino en forma estable.

Haciendo un cómputo razonable, 190 buques hacen algo más de 500,000 toneladas. En los cinco años anteriores a la guerra el Japón construía 250,000 toneladas anuales. Bajo la presión de tiempo de guerra, esta suma puede haber llegado a las 450,000 toneladas (cantidad a que llegaron en la guerra pasada), aunque ésto querría decir que la nación tendría que privarse de muchísimas cosas, pues los buques son hechos de acero. Así es que solamente los submarinos habían cancelado mucho más que la capacidad normal de construcción del enemigo y casi la capacidad especial de tiempo de guerra.

Probablemente en ningún momento anterior a la segunda campaña de la Salomón tuvimos más de 100 submarinos, pero aquellos se portaron bastante bien...

Klakring.—Capitán de Corbeta Thomas Burton Klakring, de cara llena y bigote negro, tan modesto que llamó "señores" a los periodistas, con gran asombro de éstos, llevó a su submarino a las afueras de la bahía de Tokyo. Algunos buques salían a superficie y disparaban contra los buques de patrullaje japoneses; Klakring asaltaba a los pescadores para dar de comer pescado fresco a su gente. Se imprimía a bordo un periódico en mimeógrafo, que cambiaba de nombre en cada edición; la tripulación supo que estaba cerca de su destino cuando el nombre se convirtió en "Radio Tokyo" porque todos los boletines de noticias proceden de esa estación, en la melosa y femenina voz que todos los submarinistas conocen como "Rosa de Tokyo".

Vieron las costas del Japón al amanecer, como una niebla distante de humeantes montañas; cuando se acercaron notaron con sorpresa que la costa estaba casi deshabitada. Corriendo a lo largo vieron una carrera de caballos; hicieron sus apuestas pero nunca supieron quien había ganado. El primer enemigo fué un buque pequeño, de carga, sin escolta. Se le dispararon dos torpedos; la popa y la proa se hundieron separadamente. Esto fué fotografiado. Ese mismo día un destructor comenzó a soltarles bombas de profundidad. Esta era la primera experiencia de la gente y se encontraban muy nerviosos hasta que uno de los torpedistas hizo un rui-

do extraño que causó hilaridad y la confianza volvió a reinar.

Después vino el ataque a un convoy de siete buques y algunos auxiliares. Klakring torpedeó a un buque que trató de embestirlo, viró y atacó a otro al que también hundió. Los escoltas trataron de hundirlo pero escapó y una semana después estaba nuevamente en la boca de la bahía, tras otro buque. Lo torpedearon en aguas tan bajas que sus mástiles quedaron afuera, consiguiendo escapar con media docena de caza-submarinos a su zaga que los iban dinamitando. En medio de esta persecución Klakring torpedeó aún a otro buque; el cocinero les hizo un biscocho para celebrar la victoria, como era costumbre entre ellos.

Bruton.—Capitán de Corbeta Henry Charles Bruton; volvió a Pearl Harbor con un gallardete azul amarrado al mástil, que decía "So sorry" (*) al cual iban cosidas once banderitas japonesas. Por esta época se había hecho costumbre festejar la llegada de los submarinos a puerto con "Barrilito de cerveza". A Bruton le tocaron un vis por las once banderitas. "Fué idea de la gente" dijo como explicación; "además hundimos unos cuantos sampans".

Pero también habían hundido un transporte japonés, grande, cargado de tropas y un buque ligero y bien armado. Bruton lo interceptó y disparó un torpedo. Falló. El transporte aceleró la marcha y cambió de rumbo. Entonces se vió obligado a subir a superficie y friamente persiguió al transporte durante cuatro horas, mientras éste le disparaba a más y mejor, pues la noche era estrellada. Dos torpedos más fueron disparados pero a tanta distancia que no tuvo seguridad de haberlo tocado hasta que vió levantarse la proa en el horizonte. Al acercarse al buque naufragado vió a grupos de soldados japoneses nadando con los cascos puestos. Bruton hundió también a cuatro buques de carga y un auxiliar de tipo no clasificado; ésto explica las once banderitas japonesas.

(*) **Nota del traductor.**—Frase que la cortesía japonesa usa en inglés exageradamente y cuya traducción sería "lo siento tanto". O. U. B.

Wilkins.— Capitán de Fragata Charles W. (“Weary”) (**) Wilkins; de cara roja y muy alegre, llevó su submarino hasta el puerto de una isla, que tanto puede haber sido Japón como las Holandesas, donde había un buque de carga. Subió a superficie y lo atacó con la artillería. Algunos proyectiles cayeron en tierra; pudieron entonces ver a los “Hijos del Cielo” corriendo de un lado al otro, sacando el mobiliario de su casa a la calle. El buque que había sido tocado en la línea de agua dió vuelta de campana; un japonés que quedó a flote amarrado de un palo gritaba en inglés: “Yo hundo” “yo hundo”, así es que alguien en cubierta le gritó la única palabra que conocía en japonés “ban-zai”. El japonés pareció no agradecerlo.

Cuando el buque de Wilkins salía del puerto se dió con otro que entraba. Era éste un buque de carga que al percibir al submarino trató de varar en la playa, pero las granadas de Wilkins le destrozaron la proa antes de que pudiera hacerlo. Uno o dos días después fue avistada una división de destructores en formación compacta, hacia proa y a unas 3,000 yardas de distancia. El Comandante Wilkins estaba durmiendo y lo despertaron. Mandó inmediatamente ponerle la popa a los destructores y esperar que se acercaran, pero cuando volvió a levantar el periscopio ya “se habían diseminado por todo el océano; vimos un crucero escapar”. No hubo ataque, pero dos días más tarde divisaron a un buque japonés, en alta mar, que parecía recién salido del astillero, le disparamos un torpedo, después otro. Oímos el estallido del primer torpedo y después un segundo, pero éste fué de un avión enemigo que nos obligó a sumergirnos más, sin haber comprobado el daño causado al buque”.

Gilmore.—Allá en el lejano Pacífico el submarino del Comandante Howard W. Gilmore había hundido dos buques de carga de buen tamaño. Fué atrapado en superficie por entre las islas, por una lancha torpedera pesada. Gilmore la embistió decididamente logrando abrirle una vía al costado. La artillería japonesa barrió la cubierta del submarino hiriendo a varios tripulantes. Gilmore fué herido al regresar a la torre; le fallaron las

N. del T. (**) Weary, gastado, agotado.

piernas y cayó. Alguien trató entonces de rescatarlo pero dándose éste cuenta de la situación, en un segundo, ordenó al buque entrar a inmersión. El Capitán de Corbeta Arnold F. Schade lo llevó al fondo dejando a Gilmore en cubierta. El submarino tenía vías de agua y algunos incendios pero a pesar de ésto y ser perseguido por varios buques consiguió llevarlo a puerto y regresar más tarde a hundir más japoneses.

Kennedy.—Citación al Capitán de Corbeta Marvin G. Kennedy "Como Comandante de un submarino en su segundo patrullaje de la guerra. A pesar de condiciones adversas tales como lluvia y poca visibilidad, el Capitán de Corbeta Kennedy avistó a un submarino enemigo que estaba en superficie a poca distancia y poniéndose rápidamente en posición, disparó un torpedo á 800 yardas. Destruyó al enemigo con toda su tripulación todavía en cubierta".

Burlingame.—Capitán de Corbeta Creed Burlingame llevó su buque a aguas japonesas, se acercó a un buque patrullero grande mientras soplabla la cola de un tifón; salió a superficie para hundirlo, pues el calado del buque no permitía usar torpedos. El blanco parecía ser de corcho pues agujereado por diversas partes y medio incendiado no se hundía hasta después de media hora que consiguieron darle en la sala de máquinas. Se les malogró el giro-compás durante una tormenta que provocó también un corto circuito a bordo; tuvo además una vía de agua, que fué reparada; un miembro de la tripulación fué atacado de apendicitis y operado por el sanitario que no tenía más práctica que la ocular, pues había presenciado dos o tres operaciones; todo ésto con los caza-submarinos encima de ellos. Un torpedo disparado quedó atrapado en el tubo y fué soltado con gran peligro. Pero a pesar de todo esto hundió ocho buques y regresó a puerto.

VI

La guerra submarina está llena de anécdotas e incidentes. Son historias de ingenio y persistencia, de valor y resistencia. Cualidades que nosotros quisiéramos siempre asociarlas con los Americanos en batalla. Pe-

ro son al mismo tiempo historias que dejan mucho sin contar. El coraje, la tenacidad y todo lo demás, no son cualidades restringidas a los Americanos, ni en especial a los submarinistas. Los japoneses en un patrullero pueden también tenerlas. Y poseen un arma, la carga de profundidad, que al igual que otras, lo capacitan para destruir cualquier submarino.

Esta no es una arma que puede despreciarse ni aún en manos inexperimentadas. Las cargas de profundidad hacen perder la estanqueidad al submarino; malogran complejos mecanismos y tienen un marcado efecto neurológico y psicológico sobre la tripulación del buque que escapa a sus efectos físicos.

“Después de haber sido atacado por bombas de profundidad por unas horas” dijo un joven Oficial, “encuentra que no puede Ud. resolver la más simple fórmula matemática, digamos, convertir una marcación relativa en marcación verdadera. La gente encuentra difícil comer y los que lo hacen, sin razón aparente devuelven los alimentos”.

Aún así, a juzgar por los comunicados de la Armada, relativos a hundimientos, los japoneses no han tenido éxito en la destrucción de nuestros submarinos; entre tanto el anuncio de buques japoneses hundidos por nuestros submarinos crece cada vez más. ¿Por qué razón?

Una explicación es que cuando estalló la guerra los japoneses eran enteramente teóricos en la caza de submarinos. No había experiencia ni tradición en su Marina. No tenían ninguna información, ni aún de la que se pasa de uno a otro, que en materia de táctica tiene tanta importancia. Solamente en una ocasión, durante la guerra pasada, enviaron una división de destructores para vigilar un convoy por el Mediterráneo hasta Suez. Hubo un ataque submarino y los japoneses casi se alocan corriendo en círculos a alta velocidad hasta hacerse más peligrosos al convoy que al enemigo. El Comodoro tuvo que mandarlos a su base y enviar un despacho por radio pidiendo caza-submarinos americanos para que lo ayudaran.

Pero con certeza hay otra explicación. El cuidado con que se selecciona a nuestros submarinistas; su carácter y adiestramiento cubren adecuadamente la si-

tuación. Detalle indicativo es que en nuestros submarinos modernos hay menos máquinas de control automático que en aquellos de hace veinticinco años. En aquellos días el servicio se concentraba más en evitar las fallas del personal que las del material.

Comienzan los submarinistas su carrera de marinos, generalmente como especialistas, electricistas, señaleros, cocineros. Son sometidos a un riguroso examen físico, pero lo decisivo reposa en el aspecto psicológico, en donde se hace todo el esfuerzo para eliminar a los neuróticos, a los esquizoides y aún a los ligeramente deficientes mentales, a los alcohólicos y a todos los desequilibrados o desadaptados psicológicos. Para éstos hombres la Marina tiene trabajo pero no a bordo de un submarino, en donde vida de cada hombre está en manos de todo el resto y en donde una válvula descuidadamente abierta, en un momento de distracción, no solo puede, sino, infaliblemente significa la muerte de todos a bordo. En ningún tipo de buque pende la seguridad de un hilo tan delgado.

¿Qué clase de hombres pasan estos exámenes? La mayoría son lo ligeramente introvertidos, a quienes gusta la intimidad, dicen los psicólogos. Llegan al servicio al borde de la adolescencia, cuando el contacto social es tan importante para el individuo y son felices de pertenecer a éste club de submarinistas. Toda la tripulación de un submarino se puso un arete para llegar a puerto; en otros submarinos se dejan crecer la barba o inventan una jerga desconocida para los otros buques.

Son reservados, de palabra tranquila. Existe considerablemente menos ruido en el bar de una Base de Submarinos, que en cualquier otro de la Armada. No es prominente el tipo atlético, muscular; durante sus cruceros adquieren una constitución especial, pues solamente la guardia de cubierta sale alguna vez de su jaula, y cuando lo hacen, es de noche, cuando no hay lugar a hacer ejercicio.

El submarinista lee mucho; es un hábito que adquiere en los patrullajes y se queda con él a su regreso, generalmente muy deseoso de descansar después de haber sido sometido a las bombas de profundidad japonesas. Pretenden ser hombres de mundo, pero no es así.

Una noche de fragancia tropical en Hawai se acerca un submarinista a su Comandante, de regreso a la Base ¿“No es gracioso Señor”? le dice, “¿qué atrasado se queda uno en el trato de mujeres y que pronto se pone al día”?

Como corolario a la lectura son estudiosos. Y verdaderamente tienen que serlo. Antes de pisar un submarino, los Oficiales tienen que seguir un curso de seis meses y la gente uno de tres semanas, en la base de New London.

Este es un aprendizaje previo, por libro, de las corridas, inmersiones y aproximaciones que harán más tarde en un submarino de entrenamiento. Y es raro el hombre que puede calificarse para servicio activo a las seis semanas de éstas prácticas. Entre todo se exige que conozca íntimamente cada válvula, detalle y remache, por lo menos de un compartimiento mayor; saber para que sirve y como repararlo si se malogra. Cada hombre debe saber manejar todos los equipos de seguridad del buque.

Los submarinistas son totalmente irreverentes. A los Oficiales les es imposible conservarse en toda su dignidad (en el caso poco probable de que lo desearan), con hombres que viven a solo dos o tres pies de ellos y que comparten sus comidas.

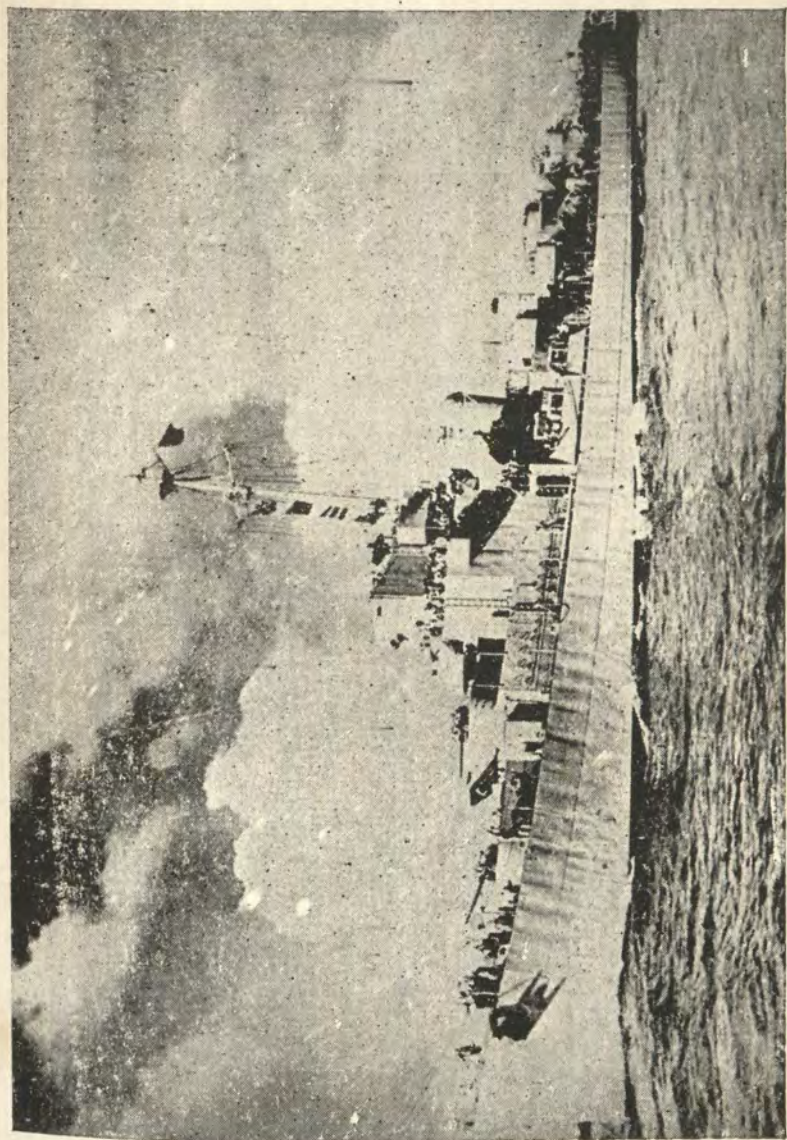
“Tenemos inspección por el Almirante, mañana”, se cuenta que informaba un Comandante a su gente “y no me preocupo por el buque pero por Dios no me llamen Albertito”. El anécdota es apócrifa pero la verdad es que que el servicio de submarinos es el único en que los Oficiales y la tripulación se tratan por el nombre de pila y es por esta razón que salió a luz. Los Oficiales de alta graduación que nunca han navegado en éstas pequeñas latas, tienden a preocuparse por esta actitud, que les indica falta de disciplina; pero no es éste el caso. Nada puede haber sido más firme que la disciplina en el buque del Comandante Gilmore.

Es quizá parte de esta irreverencia la que los hace admitir sin temor que tienen miedo cuando las cargas de profundidad comienzan a explotar. Sentados allí al fondo, parecen tan poco respetuosos de la muerte y aún de su propia profesión como lo parecían los corsarios de

1812. Y ése es el verdadero espíritu de los submarinistas. Ellos son nuestros corsarios, con ésta diferencia de los hombres de hierro en buques de madera; que mientras van a atacar y correr, la Flota de Batalla crece detrás de ellos, presentando al enemigo un nuevo problema estratégico en la historia naval, un oponente que tiene tanto una flota de corso como una de batalla; que está a la vez concentrado y disperso. Posiblemente ésto no hubiera sucedido sin Pearl Harbor, un acontecimiento por el cual quizá alguna vez podamos encontrarlos agradecidos.

(Traducido de "Harper's").





El Destructor que rescató a los tripulantes del "Hornet"

Como se perdió un famoso barco



Por **DON EDDY**

Los japoneses lo aborrecían con furia ciega, porque de él salieron los aviones que bombardearon a Tokyo. Por eso estaba condenado a una muerte terrible..... En este artículo se da a conocer por primera vez la verdad de lo ocurrido durante las últimas horas a bordo del Porta-aviones "Hornet" de los Estados Unidos, según lo relatado a Don Eddy por el Contralmirante Charles P. Mason.

(Propiedad literaria de la revista **AMERICAN**)

"Finalmente logramos dar con ellos el domingo en la tarde—" dijo el Almirante, lanzando una mirada a las desiertas barras de arena.

Antes de que anoheciera, todos a bordo sabían que se aproximaba la hora del combate.

Por espacio de 38 días, después de haber sostenido tan sólo dos ligeras refriegas con el enemigo, el Porta-aviones "Hornet" de los Estados Unidos y su escolta de protección, habían navegado en crucero las aguas del Pacífico del Sur con órdenes de descubrir y atacar al grueso de la flota japonesa hacia el este de las Islas Salomón.

El domingo en la tarde, después de haber permanecido la radio silenciosa por largo tiempo, se recibió el siguiente mensaje de un avión de reconocimiento.

"Fuerza de combate del enemigo divisada á 480 kilómetros al noroeste de la posición de Uds. rumbo hacia el sur. Consta de 2, y tal vez 3, porta-aviones, de 10 á 12 cruceros y aproximadamente 20 destructores".

Eso fué todo.

El Contralmirante Charles P. Mason leyó este mensaje a la luz del crepúsculo, de pie en el puente de navegación, á 10 metros sobre la cubierta de vuelo del porta-aviones.

Al enterarse del mensaje, el Contralmirante pensó para sus adentros.

¡Bueno ya llegó el momento!—pero al joven Oficial de Comunicaciones, que estaba a su lado, le dijo suavemente, “Muy bien; gracias”, y dirigió su mirada escrutadora a la vasta extensión del mar.

El Almirante podía ver las otras unidades de la fuerza activa de combate. Más allá, como a 11 kilómetros de distancia, estaba el “Enterprise”, el otro porta-aviones de los Estados Unidos. A estribor había un solo buque de guerra. A su alrededor se movían los destructores. Más adelante se hallaban los cruceros.

El “Hornet” y sus 2.500 oficiales y subordinados librarían batalla al día siguiente y él, Charlie Mason, sería el director supremo. Esto era para él motivo de gran satisfacción.

En medio del barco, sobre el elevado puente de señales, las luces intermitentes señalaban las órdenes a través de la obscuridad de la noche que ya se acercaba, y en la verga podía verse una larga hilera de banderas de todos colores. En obediencia a las órdenes, los buques grandes cambiaron de rumbo y se encaminaron hacia el noroeste.

El Almirante sonrió al escuchar los vítores entusiastas de sus muchachos. Esto quería decir que ya se habían enterado de la noticia.

Toda la noche la pasaron marchando a toda máquina, mientras que los aviones de reconocimiento rendían sus informes constantes acerca del enemigo.

A las 8 de la mañana siguiente, la distancia del enemigo se había reducido a unos 240 kilómetros. Esta distancia era aún muy larga, según las reglas de la guerra de porta-aviones. La distancia ideal es de 160 kilómetros; pero no había duda de que los aviones del “Hornet” podrían salvarla. El porta-aviones se hallaba en perfectas condiciones, sus escotillas y compartimientos herméticamente cerrados. Estaba listo para el

combate. Uno a uno se presentaron los oficiales para rendir informes.

A las 8.30, el "Hornet" de los Estados Unidos entró en actividad. Como por arte de magia, los enormes ascensores subieron los aviones a la cubierta de vuelo. Primero vinieron los aviones de caza; luego los bombarderos en picada y finalmente los aviones torpederos.

En cuestión de un instante ya habían despegado de la cubierta y describían círculos en el aire en busca de mayores altitudes; el Almirante Mason permanecía de pie en el puente metereológico; una figura solitaria, presenciando la partida de sus aviones.

No sabía, entonces, que jamás volverían.....

En menos de 20 minutos se recibió por radio la siguiente noticia del Comandante del Escuadrón Aéreo.

"Gran escuadrón de ataque enemigo descubierto como á 100 kilómetros, rumbo hacia el norte, en dirección a Uds. Hay aviones de todos los tipos".

Una vez más los rápidos ascensores entraron en actividad. Los aviones de caza, protectores del porta-aviones, salieron de la cubierta de hangares y se lanzaron apresuradamente al aire con el objeto de interceptar al enemigo.

El Almirante escuchó el fragor producido por las balas sobre el mar al abrir fuego los cruceros de la cortina protectora exterior. Inmediatamente tomó su teléfono de campaña y dió las siguientes instrucciones al Jefe de Artillería.

"Abra fuego contra todo objetivo a la vista".

Un momento más tarde, el Almirante observó que los aviones enemigos se dispersaban como patos, pero que a pesar de ésto seguían avanzando.

Por los altoparlantes se escuchaba las siguientes órdenes:

"Prepárense para rechazar el ataque aéreo".

Luego abrió fuego la artillería del "Hornet", estremeciéndose la cubierta de banda a banda.

Por sobre el trueno de la artillería se destacaban los vítores de los artilleros.

El Almirante dijo con una sonrisa triste: "Los japoneses fueron muy listos. No nos atacaron de costado ni de frente. De haberlo hecho así, podríamos haber ma-

niobrado en círculos y evadirlos. Pero sucede que atacaron simultáneamente desde cuatro ángulos; por ésto nos fué imposible evadirlos virando. Los aviones enemigos no molestaron en lo más mínimo a ninguno de los otros. Concentraron el ataque contra el "Hornet".

No hay duda de que los japoneses querían hacerse del "Hornet" a toda costa, porque sabían muy bien que de ese mismo porta-aviones habían salido los aviones del General Doolittle y sus hombres—los aviones que bombardearon a Tokyo. Había llegado el momento de la venganza y de salvar su honor.

De esta suerte, concentrando toda su furia salvaje contra el "Hornet", los bombarderos y aviones torpederos los acometieron con ensañamiento y furia.

Eran las 9.26 de la mañana.

El Comandante de uno de los destructores, dió a saber más tarde que había divisado 16 torpedos en el agua a un tiempo, todos en dirección al "Hornet".

En el clamor de los cañones, con el olor del humo en sus narices, el Almirante se hallaba de pie en el puente de estribor cuando divisó a un bombardero japonés a no más de 100 metros de altura que se precipitaba ciegamente sobre el porta-aviones. Antes de poder dar un paso atrás, oyó un tremendo fragor sobre su cabeza y se dió cuenta de que el avión había dado contra el barco. Era un avión suicida.

Aunque el piloto trató de que su aparato cayera de lleno por la chimenea del barco, no lo logró, pues una de sus alas tropezó contra ésta y el avión se estrelló contra el puente de señales, como á 12 metros de la estación del Almirante. El avión llevaba 3 bombas, una de 227 y otra de 45 kilogramos de peso. Milagrosamente, solo estalló una de las bombas más pequeñas, pero la explosión fué suficiente para destrozarse el puente de señales, dar muerte á 7 señaleros y herir a los demás, destruir todos los aparatos mecánicos, incendiar todas las banderas de señales y hacer que las partes del avión en llamas se esparcieran por la cubierta de vuelo donde se iniciaron en seguida varios incendios.

Al dar la vuelta para entrar en el puente de navegación, el Almirante notó que las luces del timón y del telégrafo de la sala de máquinas fluctuaban débilmente.

Su telefonista, un joven serio e impasible, escuchaba atentamente al teléfono. Repentinamente volteó la cabeza y le comunicó al Almirante, "Señor, dos torpedos han dado en blanco en la banda de estribor de la sala de máquinas de proa".

"Déjeme hablar con el jefe de Ingeniería" le contestó el Almirante.

El telefonista habló en voz alta en el fono y luego se irguió lentamente. "Señor", le dijo, "el teléfono no funciona".

El Almirante dió una vuelta rápida y al hacerlo se dió cuenta de que el barco se inclinaba mucho a la banda de estribor—la escora era de 10 á 11 grados. Al dar una mirada a las luces del timón y del telégrafo, notó que estaban apagadas. Luego esperó un instante para ver si volvían a encenderse.

En ese breve intervalo, el barco retembló bajo el peso de otro fuerte impacto. Otro avión suicida se había estrellado contra el barco, esta vez de lleno en el casco, sobre la banda de babor.

Al dar contra el casco, las alas del avión se cercenaron, pero el fuselaje cayó directamente sobre los tanques de gasolina.

El incendio a bordo era violentísimo; las municiones estallaban formando trayectorias luminosas en el aire, y las planchas de acero de la cubierta, sobre los tanques de gasolina, empezaban a tornarse en rojo incandescente.

Retirándose de la humareda, el Almirante echó una mirada al mar y pudo confirmar lo que le decían sus sentidos, que su barco estaba perdiendo terreno.

A través de la puerta preguntó al timonel, "¿Obedece el timón?"

El timonel le replicó, "No, señor. El timón está atascado".

Súbitamente, el Almirante se dió cuenta de que había cesado el fuego de artillería. Podía oír los vítores de los hombre. Miró al cronómetro. Eran las 9.34. Habían transcurrido ocho minutos desde que empezó el ataque. Ya todo había terminado. Y él bien sabía que el "Hornet" había muerto.

En los momentos de confusión, a raíz de haber ocurrido la primera explosión producida por el avión suicida en el puente de señales, una extraña procesión salió del humeante holocausto y avanzó, dando traspiés, por el pasadizo principal. Estaba formada por cuatro hombres, con los trajes casi completamente quemados y la piel roja y chamuscada. Entre ellos cargaban a otros dos hombres.

Conducían a los dos hombres hasta la cubierta donde los depositaron, y dos de ellos, cuyas quemaduras eran menos graves, fueron en busca de un médico. El Almirante se arrodilló un instante ante los dos heridos en la cubierta. Uno de ellos, un joven que apenas tendría 17 años de edad, estaba consciente. Miró hacia arriba, y seguramente que reconoció al Viejo. Sus labios se movieron débilmente y el Almirante lo oyó decir, "Señor, ¿cree Ud. que me he portado bien?" El Almirante movió la cabeza en señal afirmativa y le contestó gravemente, "Sí, hijo mío. No te preocupes". Le costaba mucho trabajo hablar.....

En ese momento ardían una docena de incendios en la cubierta de vuelo. El avión suicida, apoyado sobre los tanques de gasolina, estaba aún en llamas, lo mismo que los restos del avión en lo alto del puente de señales. Columnas de humo acre y mordaz barrían la cubierta de hangares, y todas las piezas metálicas estaban incandescentes. En las tuberías de agua no había presión. El oficial de aviación, no teniendo más contacto con sus aviones, hacía señales a un destructor para que se acercara al "Hornet" y pusiera en actividad sus mangueras de incendio.

Pero en el entretanto, los hombres habían formado una cadena voluntaria para pasar los baldes de agua desde el borde de la cubierta de vuelo hasta el lugar donde se desarrollaban los incendios. En algún sitio encontraron los baldes, los cuales bajaban por un lado, luego los subían y los pasaban de mano en mano a lo largo de la cadena humana. Y de esta manera controlaban el fuego.

Una vez que se aproximó el destructor, se subieron las mangueras y se continuó la lucha contra el fuego. No se tardó mucho en apagarlo por completo.

Entretanto, los heridos y enfermos fueron transportados a la cubierta del destructor y el Almirante Mason hizo transferir también a todo el personal que no era absolutamente necesario para los trabajos de defensa y salvamento.

Después del mediodía habían logrado evacuar como á 800 hombres, aunque sólo 152 de ellos estaban heridos. Desde el principio hasta el fin, sólo 131 perdieron la vida, y de éstos sólo 2 perecieron ahogados. Al final de cuentas habían como 1.700 hombres a bordo.

Al crucero "Northampton" se le habían dado órdenes de que remolcara al "Hornet" y a las 2.45 de la tarde, después de haberse instalado un segundo cable de remolque, el "Hornet" empezó a moverse. Al cabo de 15 minutos dicho barco marchaba a razón de 4 nudos. En todo el barco los hombres lanzaban vítores a todo pulmón.

Pasó una hora. A las 3.45 empezaron a aparecer las señales luminosas en los barcos vecinos. Los mensajes eran fatídicos. Se estaba aproximando una nueva y grande fuerza de aviones japoneses.

Desde el puente de señales del "Northampton" un señalero pidió permiso para largar el remolque.

El Almirante Mason leyó el mensaje, de pie en el puente meteorológico delantero..

Todo terminó en un cerrar de ojos. El Comandante y sus subordinados, rendidos de cansancio, en el castillo de proa, se dieron cuenta de lo que estaba sucediendo. Observaron que el cielo estaba cubierto de aviones enemigos que avanzaban con estrépito. Sintieron la ligera sacudida al zafarse el cable, y sintieron como el barco saltó hacia adelante cuando un torpedo pasó peligrosamente cerca de la popa. Entonces el Almirante dijo: "El ataque en la tarde fué feroz y determinado como lo fué en la mañana. Los aviones acudieron en bandadas, precedidos por los aviones torpederos, y una vez más me llevaron la delantera—".

El Almirante no disponía de un sólo avión de caza en el aire. Todo lo que tenía era la artillería, accionada manualmente porque los ascensores de municiones no funcionaban. Los jóvenes que habían pasado los baldes de agua para apagar los incendios pasaban ahora las

municiones, y lo hacían con gran rapidez. La artillería no cesaba de disparar un instante, y el cielo estaba lleno de metralla que hacía explosión.

Alrededor del "Hornet" los barcos que le servían de protección describían círculos y disparaban constantemente. A pesar de ésto, los japoneses no les hacían caso. Se habían propuesto acabar con el "Hornet", y finalmente lo lograron.

A las 4.11 el "Hornet" fué herido por un torpedo que dió contra la sala de máquinas de popa, por la banda de estribor. La sacudida hizo que el Almirante y otros hombres cayeron de rodillas y que fueran derribados los hombres que se encontraban en las profundidades del barco.

Tres minutos más tarde, mientras los artilleros recobraban su equilibrio, un escuadrón de bombarderos japoneses voló por la popa y pasó por toda la longitud del barco. Dejaron caer bombas, pero su puntería no era muy certera. Sólo dos bombas dieron en blanco, una en la proa y otra en la popa. El resto de las bombas cayó en el mar. Y luego terminó el ataque.

El "Hornet" se inclinó 20 grados a estribor, y luego volvió lentamente á 18 grados.

El golpe del torpedo fué tan serio que impidió que el porta-aviones prosiguiera la marcha bajo su propia fuerza. En la mañana dos de sus 9 calderas habían sido inundadas irreparablemente. Una tercera explotó cuando se trató de ponerla en funcionamiento.

El sol se pondría a las 6.30, dos horas más tarde. Los buques de escolta estaban esperando para recoger a los heridos. Así es que el Almirante Mason dió su última orden:

"Abandónese el barco por el lado de babor".

Esto no tomó mucho tiempo; no hubo confusión alguna. A poca distancia un destructor bajaba varios botes balleneros impulsados por fuerza motriz.

En poco menos de una hora, nada se movía en el "Hornet" excepto la figura solitaria del Almirante, quien caminaba de un lado a otro en el puente inclinado, bajo las sombras del crepúsculo vespertino.



La última jornada del USS "Hornet"

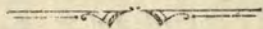
Sin embargo, en el puente de señales, dos oficiales esperaban las órdenes del Almirante. Estos eran su navegante y su oficial de órdenes.

El Almirante sabía muy bien por que lo estaban esperando. Sus subordinados estaban en la creencia de que el Almirante había resuelto hundirse con su barco y se proponían no dejar que lo hiciera.

Así es que cuando todos los demás habían abandonado el porta-aviones, el Almirante llegó hasta el umbral de la puerta y dijo afablemente, "Muy bien; vámonos". Subió por la cubierta inclinada y dijo a sus subordinados, "A la orden de Uds. señores". No había necesidad de hablar. Los jóvenes bajaron hacia el mar.

Antes de bajar, el Almirante se detuvo un momento, mirando hacia proa y hacia popa. Luego siguió a los demás.

Varias horas más tarde, desde la cubierta de un destructor que lo rescató, el Almirante Mason dió la orden de abrir fuego contra el "Hornet" porque ese barco tenía que ser hundido esa misma noche. Sin embargo, era un hueso duro de roer. Torpedo tras torpedo dieron contra él. Bala tras bala se empotró en sus lados. Pero, finalmente, en el preciso momento en que la luna se destacaba de un grupo de lejanas nubes, el "Hornet" se echó a un lado y se sumergió lentamente bajo las olas.



Dos palabras

a favor de los acorazados

Por el Vice-Almirante
J. K. TAUSSIG U.S.N.

Si debemos ser razonables y lógicos para asignar la importancia relativa del avión, del buque de superficie, de los submarinos y de las fuerzas terrestres, para llevar a cabo la moderna guerra total, será necesario que sus partidarios respectivos pongan de lado los prejuicios y juzguen el cuadro total en una perspectiva que considere a cada elemento en relación con todos los otros.

Ninguno de las cuatro armas mencionadas puede ganar sola una guerra, como han declarado algunos, especialmente los propagandistas de la fuerza aérea. No pueden tampoco dos o tres de ellas hacer el trabajo. Los cuatro componentes son necesarios, y para asegurar el éxito, los cuatro deben estar coordinados en forma tal que asegure su eficiente cooperación.

¿Hay alguien que honradamente crea o imagine que el Japón pudo haber conquistado el vasto imperio de las Islas del Lejano Este, y los bastiones de Singapure, Manila y Hong Kong, si su control del aire no hubiera sido seguido por el control del mar que a su vez permitió el desembarco de ejércitos en toda ésta vasta área?

La verdad de los hechos es que el Japón capturó esas posiciones no sólo por su fuerza aérea, sino también, porque tenía superioridad en el aire, en mar y en tierra. Tenemos solamente que ver a Malta para comprenderlo. Próxima a las costas de Italia, desde la que miles de aviones, con base en tierra, la atacaron durante los últimos cuatro años y permaneció sin embargo en manos

de los Británicos. ¿Y por qué? Porque las potencias del eje no han tenido en ningún momento, indiscutible, el control del mar.

Yo soy uno de aquellos, desdeñosamente llamados "engalonados" que todavía cree que el acorazado es uno de los factores más importantes de la guerra naval. Jamás llegará el día, que su vida acabe, como no sea que las naciones por medio de tratados convengan en desaparecerlo, pero aún en este caso, el buque de mayor potencia a flote, tomará desde luego su lugar y actuará en su rol.

El hecho de que la mayoría de las operaciones activas sean efectuadas por aviones y buques ligeros, ha llevado al público a la creencia de que los buques acorazados y cruceros de batalla, no son ya de utilidad. De acuerdo con ésto su valor potencial no es por lo general comprendido.

Es bien sabido, claro está, que unos cuantos acorazados han sido hundidos, ya sea por bombas o torpedos o artillería, o una combinación de dos o tres de éstas armas destructoras. Pero no se da ninguna consideración a que el enemigo ha tenido que pagar los daños causados con gran pérdida de aviones, submarinos y buques de superficie.

En otras palabras, que los acorazados si están protegidos apropiadamente con aviones y buques ligeros, son todavía capaces de cumplir el objetivo para el que han sido construídos. La mayor parte de éstos fueron construídos antes de esta guerra y en consecuencia no poseen todas las cualidades defensivas que se necesita para enfrentarse al gran desarrollo llevado a cabo en aviones y submarinos. Esto ha sido reconocido en el diseño de nuestros nuevos acorazados. Sin embargo, en el primero de éstos actualmente en servicio, aún existe la falta de apreciación de los grandes progresos hechos en bombas y torpedos, desde la época en que se autorizaron y construyeron los buques de 35.000 toneladas. Cuando se reconoció que las cualidades defensivas necesarias no podían ser suministradas en buques de este tamaño, pasamos a las 45.000 toneladas de desplazamiento y ahora de acuerdo con las publicaciones de la prensa se

contempla la construcción de buques de 60.000 toneladas.

En la batalla de Midway tomamos acción ofensiva contra el enemigo con el propósito de defender una de nuestras propias bases. Defendimos la base, pero como la mayor parte de la flota japonesa escapó para pelear otro día, es sorprendente que pueda esto ser considerado una gran victoria. Sin embargo, si nuestros acorazados hubieran estado a tiro de cañón, estoy convencido que con el daño inicial causado por la aviación, que indudablemente dió como resultado una pérdida de velocidad, la fuerza japonesa entera hubiera sido aniquilada.

Nosotros pasamos por alto las grandes pérdidas de aviones que atacan buques de superficie, con una equanimidad que es completamente impropcedente. La batalla de Midway, resultó en una mucho mayor pérdida de aviones y porta-aviones que de otros buques de superficie, y aparte de Pearl Harbor, donde nuestros acorazados no estaban preparados y donde las defensas del puerto, tampoco estaban preparadas, proporcionalmente un número mayor de porta-aviones, cruceros, destructores y submarinos han sido destruídos o severamente dañados, que de acorazados.

Y aún así, la propaganda está todavía dirigida contra éste último.

Durante la guerra pasada, fueron nuestros acorazados en Berehaven, al suroeste de Irlanda y los acorazados de la Gran Flota en Scapa Flow y otras bases, los que permitieron a los destructores y cruceros aliados escoltar a los convoyes a través del Atlántico. De no haber sido aquellos acorazados, aunque jamás dispararon un tiro, los corsarios de superficie enemigos hubieran aniquilado a nuestros convoyes y hubiéramos perdido la guerra.

Leemos hoy de grandes convoyes que llegan a los puertos de Gran Bretaña, Rusia y el Golfo Pérsico. Nunca se ha divulgado si los acorazados hacen o no escolta efectiva. Pero podemos tener la completa seguridad que los acorazados están merodeando lo suficientemente cerca como para dar el golpe en el momento necesario, hecho que es muy conocido por el enemigo y mo-

tivo por el cual se ve impedido de usar sus buques de superficie grandes, en operaciones de piratería, pues es demasiado arriesgado.

Si los japoneses no hubieran comprendido el gran valor potencial del acorazado, no hubieran llevado a cabo el ataque a Pearl Harbor. Los japoneses sabían que la única manera de salvar las Filipinas era que nuestra flota llegará en cantidades más fuertes que la de ellos, antes de la caída de Manila. Ellos sabían que ésto era imposible si malograban o hundían nuestros acorazados. Y de acuerdo con ésto, corrieron el gran riesgo de atacar Pearl Harbor, solamente porque nuestros acorazados tenían allí su base. Cuando toda la verdad sea dicha, tengo la seguridad que se dirá que fué el daño causado a nuestros acorazados lo que nos impidió mandar refuerzos a Mac Arthur y dió como resultado la pérdida de las Filipinas.

Las Naciones Unidas han perdido ante los japoneses una gran parte de sus posesiones Coloniales del Lejano Este. Ahora supongamos (y por supuesto que esta suposición es solamente con fines de ilustración), que los Estados Unidos deban mandar un millón de hombres al Lejano Este para hacer una campaña de ofensiva. Y supongamos que omitimos por el presente la enorme cantidad de buques que se necesita para llevar a su destino a ese millón de hombres con sus equipos, munición, alimentos, partes mecanizadas, petróleo, etc. A fin de mantener en operación a esta fuerza expedicionaria debemos transportar a través del Pacífico dos millones de vituallas, por hombre por mes. Pues para un millón de hombres esto representa dos millones de vituallas por mes. Suponiendo que cada buque pueda cargar cinco mil toneladas, querrá decir que deben salir por mes de los Estados Unidos no menos de cuatrocientos buques. Como el viaje redondo es por lo menos de tres meses, y debemos esperar cierto porcentaje de pérdidas debido a la acción del enemigo, se requerirá para este servicio, solamente, no menos de mil quinientos buques.

Estos buques deben estar escoltados por aviones y buques de superficie. ¿Supone Ud. por un momento que puedan estos convoyes cruzar si estuvieran expues-

tos a los ataques de los acorazados y cruceros japoneses, en adición a los de los submarinos, aviones y buques ligeros de superficie? Tal fuerza expedicionaria puede ser apoyada con éxito solamente si nuestros propios acorazados están dispuestos en tal forma y en el suficiente número, como para hacer de tales ataques, aventuras impracticables.

Estoy convencido de que si nosotros y nuestros aliados no ponemos nuestras Fuerzas de Batalla en mayor número que los japoneses, en el Lejano Este, jamás seremos capaces de reconquistar las posesiones perdidas.

Espero que completemos todos los acorazados de cuarenticinco mil toneladas que hoy se construyen. Siendo profundamente la decisión que se ha tomado de discontinuar los trabajos autorizados en los buques capitales.

Y estoy convencido que antes de que esta guerra termine, el país va también a sentir esta decisión, a menos que estén dispuestos a permitir que el Japón retenga las posesiones que ha arrancado de nuestras manos. Jamás podremos reconquistarlas si los acorazados son eliminados.

(De "Coronet").



La batalla naval del Mar de Java

Por JAMES K. EYRE, Jr.

La Guerra Mundial presente que abarca una gran variedad de frentes de batalla, y que ha puesto a millones de hombres sobre el campo, ha producido contiendas notables. Por la manera particular en que fueron atacados los americanos, la parte más intensa de la lucha en el mar ha tenido como teatro el Océano Pacífico. Pearl Harbor fué un desastre que aturdió temporalmente a la Nación Americana causando después la reacción de todo su pueblo, y precipitándolo determinadamente al esfuerzo de guerra sin otro pensamiento que el de una victoria final y decisiva. Bataan y Corregidor representan el coraje y la tenacidad de un grupo de americanos que afrontaron una superioridad abrumadora. En Midway y en el Mar de Coral, el resurgente poder naval de los Estados Unidos detuvo e hizo retroceder a los japoneses que venían ansiosos por más victorias. La disputa por las Islas Salomón con sangrientas batallas en el mar, tierra y aire; terminó con el fracaso japonés en el intento de despojar a los victoriosos americanos del territorio conquistado y sus aguas adyacentes.

El conflicto con el Japón se ha extendido sobre uno de los teatros más grandes de la Historia de la Guerra Naval, y los Estados Unidos han sido obligados a realizar tareas hercúleas. Muchas de éstas tareas fueron llevadas a cabo por la Flota, y ninguna acción de las fuerzas navales americanas tiene precedencia sobre

la Batalla Naval del Mar de Java, Febrero 27 á Marzo 1º 1942. Una recapitulación de esta batalla y de sus acciones derivadas, constituye una descripción de las dificultades vencidas en el pasado, y una severa advertencia a las serias tareas del futuro.

Los triunfos iniciales del Imperio japonés en el Pacífico, hicieron posible la conquista de Java por sus fuerzas. Inmediatamente después de Pearl Harbor, Thailandia fué sometida, Hong Kong cayó después de un corto asedio y el control británico de Sarawak fué rápidamente arrebatado. Los británicos se retiraron en Burma, y Mac Arthur sostuvo y ejecutó un estrategia defensiva, perdiendo en lucha galante la Batalla de las Filipinas. Siguieron las victorias del Mikado: Celebes, una llave en las Islas Orientales Holandesas fué invadida el 12 de Enero; y dos semanas después Nueva Bretaña, un punto exterior vital para Australia, sufrió un descalabro similar. La conquista completa de Malaya fué consumada a fines de Enero, una semana antes de la ocupación japonesa de Amboina; base naval secundaria pero estratégica perteneciente a Holanda. Estos días trágicos culminaron con la capitulación de la gran fortaleza de Singapore, el 15 de Febrero, lo que revela la sorprendente efectividad ofensiva del Imperio japonés.

La caída de Singapore señala nuevas arremetidas de los japoneses dentro de los territorios de las naciones aliadas. Un gesto simbólico de la estrategia desarrollada por el Japón fué la captura de las Islas Anambas, situadas entre Malaya y Borneo, al Sur del Mar de la China. Estas islas rocosas, de pequeña importancia militar por sí mismas, fueron probablemente tomadas por el Japón para resguardar sus líneas de comunicación en el mar, desde el Norte hasta Singapore y la porción superior del Archipiélago de las Indias Orientales Holandesas. El día anterior a la rendición incondicional de las tropas británicas que defendían Singapore, el enemigo asiático efectuó un desembarco en la isla adyacente de Sumatra, uno de los eslabones en las Grandes Sundas de las Indias Orientales Holandesas. Sumatra, de 1000 millas de longitud, 260 de ancho, y con una población de 7.000.000 de habitantes, dista solamente 50

millas en su punto más cercano a Singapore. Simultáneamente con la capitulación de la base británica, el Gobierno Holandés anunció que el Japón había lanzado tropas paracaídas en la parte meridional de Sumatra, en un lugar denominado Palembang, solamente á 270 millas de Batavia; la capital de las Indias Orientales Holandesas. Después de capturar el aeródromo y otros lugares estratégicos en el área de Palembang, las tropas japonesas avanzaron hacia el Oeste y el Sur. Capturando la línea del ferrocarril hacia el extremo inferior de la gran isla, aislaron a las tropas que los holandeses habían mantenido en la parte central de Sumatra, para contener una invasión desde Malaya, vía Estrecho de Malaca.

Protegidos en Sumatra, los japoneses tenían libre la ruta del mar de Singapore a Batavia. Además de ésto, el control de Palembang tenía una significación adicional, aislando la principal fuente de abastecimiento de petróleo de las Naciones Unidas en todo el Pacífico Sudoccidental, dando base a la Marina Imperial del Japón para hacer raids de mayor efectividad contra las líneas de abastecimientos a la China, Suez y el Golfo Pérsico. Sumatra también dió a los conquistadores un medio de aproximación por tierra hacia Java, último objetivo en las Indias Orientales Holandesas. Java, habitada por 45.000.000 de nativos, es la porción de tierra más densamente poblada del mundo y dotada de abundante fuente natural de riquezas que la hacía excelente presa para una nación ambiciosa. Sus principales productos eran arroz, tabaco, caucho, ceiba, azúcar, petróleo y frutas. Durante 300 años fué el centro principal de la colonización holandesa y el punto mejor desarrollado de las Indias Orientales Holandesas; con ciudades modernas y populosas, red extensa de caminos carreteros y líneas férreas, plantas hidroeléctricas de fuerza; y comenzando a ser un centro industrial.

La importancia de Java en la Guerra del Pacífico fué claramente reconocida por los estrategas militares de las Naciones Unidas. Si esta valiosa colonia hubiese permanecido en manos enemigas, las Naciones Unidas hubieran tenido la oportunidad de recuperar la iniciativa en el Pacífico Sudoccidental. De otra manera, per-

dida la ciudadela holandesa, Estados Unidos y sus aliados no sólo tuvieron dificultad en querer poner los pies en Malasia, sino que la defensa de la Australia misma se tornó muy difícil. La ocupación de Java aseguraría al Japón el control de los cuatro principales estrechos existentes en las Indias Orientales Holandesas, llamados Malaca, Sunda, Lombok y Torres. El dominio de ellos contribuiría a la efectividad de un ataque aún a puntos muy lejanos como las Islas Fiji y Nueva Caledonia, llaves de la ruta de aprovisionamiento a Australia desde los Estados Unidos. Java dió también a las Naciones Unidas el último punto de aprovisionamiento de combustible en el Asia Oriental, combustible que era esencial para cualquier operación ofensiva contra el Japón. Aunque el petróleo de Java no era comparable al de Sumatra en calidad, pudo haber sido usado, ya que su captura por el enemigo habría creado un problema grave de reaprovisionamiento, obligando a las Naciones Unidas a transportar petróleo a través del Océano Indico o cubriendo una distancia de 12.000 millas por el Pacífico. Además del petróleo tan indispensable; la pérdida de Java crearía más dificultades, por que esta rica isla explotaba otros materiales estratégicos de gran demanda para la industria de guerra de las Naciones Unidas.

La mejor prueba del estado de alerta contra una invasión del Japón a Java es que el 80% de las fuerzas armadas de las Indias Orientales Holandesas, con igual proporción de material bélico, fueron concentradas allí. Estados Unidos y Australia se apresuraron también a mandar refuerzos a éste territorio insular amenazado. Este intento de sostener las defensas holandesas fué una carrera contra el tiempo, pues las puntas del movimiento de tenaza de las fuerzas japonesas a través de la Malaya y las Indias Exteriores fué cerrando rápidamente el corazón del Dominio Colonial Holandés. Mientras consolidaban sus posiciones al Sur de Sumatra, los japoneses bombardeaban las Sundas Inferiores, una fila de islas al Este de Java en dirección a Australia; que incluye a Bali, Lombok, Sumbawa, Flores, Sumba y Timor. Tres días después desembarcaban en Timor, la mitad de la cual pertenecía a Portugal y la otra a Holan-

da. Un pequeño grupo de soldados australianos peleó con gran espíritu ofreciendo resistencia, pero la inevitable ocupación de éstas islas por los japoneses, aisló más aún Java de Australia y de otras bases aliadas.

Capturando Telok Betong al Sur de Palembang, los japoneses atravesaron el angosto Estrecho de Sunda alcanzando la extremidad septentrional de Java. Como un prelude de invasión subsecuente del territorio insular, los japoneses iniciaron bombardeos aéreos contra Batavia y otros puntos importantes. El 21 de Febrero desembarcaron tropas japonesas en las playas de la pequeña isla de Bali, famosa en el mundo por su belleza y su hospitalidad. Esta operación flanqueó a los holandeses y los aliados desde el Este, porque Bali está separada del extremo Sur de Java por un estrecho de algo más de una milla de ancho. Al mismo tiempo ocurría un hecho que demuestra que la Flota americana participó en la defensa de la posición colonial holandesa. El departamento de Marina en Washington anunció que seis destructores americanos acompañados por unidades de guerra de la Real Armada Holandesa se habían trabado en combate con fuerzas navales japonesas cerca de Bali, hundiendo algunos destructores enemigos. La batalla consistió de dos encuentros separados: el primero cerca a la playa meridional de Bali, y el segundo en el Estrecho de Lombok; es decir, entre Bali y la Isla Lombok. Lanzándose temerariamente contra fuerzas enemigas numéricamente superiores, los destructores americanos sufrieron muy leve daño en la lucha.

Como el Japón extendió su control sobre el Pacífico Sudoccidental, su Marina vió realizada su ambición de muchos años, pues sus oficiales siempre propugnaron por el establecimiento de un gran Imperio insular penetrando a las posesiones del Sur. Cuando el Japón lanzó sus ataques iniciales por sorpresa en Malaya, Filipinas y todas las áreas adyacentes, la parte más reñida y difícil de la lucha estuvo a cargo de la Marina de Guerra que ya dominaba entonces el secreto de las operaciones anfibas.

Con una superioridad notable en unidades de superficie y protección aérea, los japoneses avanzaron ca-

si sin contendor, obligando a las fuerzas navales británicas y americanas del Asia Oriental a retroceder hasta Java; donde en unión de la Escuadra Holandesa sostuvieron el último y desesperado esfuerzo.

Gran parte de la estrategia original para la defensa de Java estaba basada en la premisa de que Singapore sería capaz de resistir indefinidamente un ataque en masa, pero con la caída de esa plaza fuerte y la neutralización del poder americano en las Filipinas, el problema se presentó complejo. La seguridad de las Indias Orientales Holandesas dependía casi íntegramente de sus propios recursos. Además, los recursos navales con que contaban las Naciones Unidas en el Pacífico Sudoccidental eran muy limitadas. En Hong Kong, los británicos habían perdido un buen número de buques pequeños y auxiliares. Singapore presenció el hundimiento de dos buques capitales que habían ido a reforzar la Flota del Asia Oriental, el acorazado "Prince of Wales" y el crucero de batalla "Repulse". La Flota inglesa estaba esparcida en un teatro tan vasto que unido a la gran distancia entre las Islas Británicas y el Lejano Oriente hicieron imposible el envío inmediato de refuerzos al Pacífico Sudoccidental. No obstante todo ésto, las fuerzas británicas remanentes en esa área, acompañadas por unidades de la Marina Australiana, tomaron posiciones en el Mar de Java.

Los Estados Unidos se encontraban en una situación similar. Pearl Harbor había menguado enormemente el poder ofensivo de la Flota Americana del Pacífico, particularmente en lo referente a buques capitales. Para contribuir en la defensa de Java, la Marina americana destacó sus principales y mejores unidades de la Flota del Lejano Oriente. El 10 de Diciembre, tres días después de iniciadas las hostilidades, los japoneses destruyeron con bombardeo aéreo la base naval de Cavite. Afrontando la violencia con que se produjeron estos acontecimientos, el Almirante Thomas C. Hart, el Jefe de Marina más caracterizado en el teatro de guerra de las Filipinas, ordenó a la Flota del Asia, (que era solamente algo mayor que un escuadrón), reunirse en las Indias Orientales Holandesas. Esta fuerza ente-

ra, apenas si era suficiente como para pelear con el enemigo una batalla campal. Algunos meses antes de la iniciación de la guerra, la Flota del Asia consistía de los cruceros "Houston" y "Marblehead", trece destructores viejos, 18 submarinos aproximadamente, dos sembradores de minas, el tender de aviones "Langley" con dos escuadrones de aviones de patrulla, el tender pequeño de aviones "Heron", tres buques de patrulla y dos auxiliares. Aunque probablemente la Flota del Asia recibió refuerzos antes del 7 de Diciembre de 1941, su tarea fué señalada a entorpecer y fustigar la progresión del enemigo.

Cuando la invasión se acercaba a Java, el Vice-almirante William A. Glassford, Jr., había sido nombrado sucesor del Almirante Hart como Comandante de la Flota del Lejano Oriente; y todas las fuerzas navales aliadas concentradas en el Mar de Java fueron puestas bajo el Comando directo del Vice-almirante C. E. L. Helfrich, de la Marina Holandesa. La misión de estas fuerzas unidas era resistir el movimiento envolvente japonés con todos los medios disponibles. El propósito principal era infligir a la Armada invasora el mayor daño posible a fin de debilitar sus fuerzas antes de que alcanzaran a desembarcar en Java misma. Helfrich instaló su cuartel general en Surabaya, la antigua capital y segunda ciudad de Java y del Imperio Colonial Holandés. Surabaya, base de las fuerzas navales de las Naciones Unidas en el Pacífico Sudoccidental, y situada á 140 millas de la Isla de Bali ocupada por los japoneses, estaba seriamente amenazada por las tácticas de flaqueo enemigas.

Con una población de 350.000 habitantes, y construída á 425 millas de Batavia, Surabaya al igual que Suez y Singapore tenía en su población infinidad de razas, incluyendo chinos, árabes, indoneses, polinesios y europeos. Allí Holanda había desarrollado una base y estación naval de primer orden con astilleros para construir buques ligeros y facilidades para el apoyo de una flota considerable. Surabaya era esencial en la defensa de Java; por el momento su uso fué negado a las Naciones Unidas, la posición de las fuerzas navales en las aguas adyacentes era insostenible. El Japón dando-

se perfecta cuenta de éste hecho, bombardeó con fuerza tan vital punto, desde el comienzo de las operaciones de invasión a las Indias Orientales Holandesas.

Después de asegurar posiciones en la base capturada del Norte, los japoneses irrumpieron pronto directamente sobre Java. El primer indicio de una invasión en gran escala acompañada por el comienzo de la Batalla Naval del Mar de Java que duró 3 días, se encuentra en el comunicado del 28 de Febrero que desde Batavia decía:

“El estruendo de una batalla naval entre unidades de las Naciones Unidas y japonesas escuchado anoche en el Mar de Java y que continúa aún hoy, puede ser el primer y mayor choque en el intento de invasión japonés a Java, el último bastión de las Naciones Unidas en las Indias Orientales Holandesas”.

Un anuncio del gobierno holandés dice solamente que las fuerzas oponentes habían trabado combate en el Mar de Java durante la noche y que “no se conocían detalles de la acción”. La radio japonesa atribuía éxitos sensacionales a las fuerzas del Imperio, y las fuentes autorizadas de Washington dijeron muy poco. Sin embargo se estatuyó que el Mar de Java, situado al Sur Borneo y Norte de Java, sería la ruta de las esperadas fuerzas japonesas de invasión a la posesión holandesa.

Algunos días después, el Departamento de Marina en Washington lanzó el siguiente comunicado, confirmando la batalla con los japoneses:

LEJANO ORIENTE.—“El 27 de Febrero tuvo lugar una acción naval de gran escala en la que las fuerzas navales combinadas de Holanda, Inglaterra, Australia y Estados Unidos lucharon contra fuerzas enemigas superiores que escoltaban a cuarenta transportes para un desembarco en la costa Norte de Java.

De las informaciones recibidas en el Departamento de Marina, las fuerzas navales americanas que participaron en esta acción estuvieron formadas por un crucero pesado y cinco destructores. El enemigo no efectuó ningún desembarco en Java.

El crucero pesado japonés "Mogami" y tres destructores enemigos fueron puestos fuera de acción. Al final de la lucha se observó que los transportes se retiraban hacia el Norte.

Ninguna de nuestras unidades sufrió daño considerable en la fase inicial de esta batalla por Java, y nuestra escuadra se encuentra intacta a pesar de la abrumadora superioridad numérica de las fuerzas navales enemigas. Se esperan acciones futuras en esta área".

Un vocero de la Marina Oriental Holandesa anunció la prosecución de la lucha diciendo: "..... en el curso de la batalla que continuó durante la noche, hubo pérdidas en ambos bandos". Algunas horas después anunciaba Batavia que el enemigo contraatacaba con el persistente deseo de efectuar desembarcos en varios puntos de Java. Las fuerzas de invasión japonesas diezmado los buques y aeroplanos aliados desembarcaban tropas en la playa del Noroeste de la provincia de Bantam, al frente de Sumatra, y en el área de la bahía de Indramayu, situada á 60 millas al Noroeste de Bandung, donde se encontraba el Cuartel General del Ejército Holandés.

El 2 de Marzo se tuvo una idea completa de los hechos cuando se anunció que la fase inicial de la Batalla del Mar de Java había sido precipitada por la aproximación de 4 transportes japoneses escoltados por unos 20 buques de guerra que venían de las cercanías de Surabaya con orden de atacar al enemigo a toda costa. El encuentro principal tuvo lugar al Oeste de la Isla de Bawean, después de lo cual el enemigo se retiró temporalmente, reagrupó sus fuerzas e hizo su segundo ataque con éxito a través de las líneas del escuadrón defensor cuyas unidades a flote seguían aún combatiendo. Informaciones diversas indican que ninguno de los bandos combatientes salió ileso. Holanda admitió la destrucción de un destructor y dos cruceros como consecuencia de impactos de torpedos durante la lucha nocturna. Los holandeses se adjudicaban un crucero pesado japonés hundido, uno gravemente averiado y otro incendiado. El Cuartel General en Tokyo anunció que cinco cruceros, incluyendo uno de los Estados Unidos

y seis destructores de las Naciones Unidas, habían sido hundidos durante las dos fases de la Batalla del Mar de Java. Además, el Japón afirmaba que la Flota de las Naciones Aliadas había sido "virtualmente aniquilada" y que la Flota Imperial estaba "empeñada en exterminar a las fuerzas remanentes aliadas".

El carácter serio y problema grave de la Batalla de Java era recién conocido en todas partes. El siguiente comentario pertenece al editorial del New Yor Times:

"A menos que el enemigo sea expulsado de Java, el Japón habrá ganado un tesoro inmenso y su flanco quedará completamente protegido por las Indias Orientales Holandesas. El Mar de la China será íntegramente de ellos sin disputa, y Australia quedará en el grave peligro de ser víctima de un ataque concentrado desde todo el Archipiélago Colonial Holandés".

Aunque la lucha continuó en Java, los comunicados subsiguientes de las Naciones Unidas no informaron acciones posteriores. Un boletín de guerra de Batavia del 2 de Marzo decía: "En la presente fase de la Batalla contra las tropas japonesas es imposible dar detalles sobre el desarrollo de las acciones". Veinticuatro horas después, las autoridades holandesas daban cuenta de la aproximación de una nueva flota invasora, pero sin mencionar la posibilidad de que se hubiera trabado acción con la flota defensora. Después de este intervalo se anunció que el Almirante Helfrich había comunicado su renuncia al Comando de las Flotas Navales en el Pacífico Sur porque había sido nombrado a misión especial por el Gobierno Holandés. El Japón no obstante encontrar una resistencia desesperada en tierra, pronto dominó Java capturando Batavia y Surabaya sin mayor esfuerzo.

Por razones militares propias de las condiciones de guerra, sólo después de algunas semanas las Naciones Unidas publicaron detalles de la Batalla de Java. El primer indicio del carácter trágico de las noticias, fueron las revelaciones que hizo el Primer Ministro de Australia John Curtin el 13 de Marzo, diciendo que dos buques de guerra australianos, el crucero de 6980 toneladas "Perth" y el auxiliar "Yarra" de 1060 toneladas

debían ser considerados perdidos, pues no habían regresado de Java.

El 14 de Marzo, un comunicado unido británico-americano, daba detalles completos de lo que había ocurrido en el Mar de Java. Esta batalla, memorable por su tragedia, su horrenda realidad, el heroísmo y resuelto sentido del deber exhibido por el personal de la fuerza naval aliada contra una aplastante superioridad enemiga, ocupará un lugar preferente en los anales de la Guerra Naval.

“En la tarde del 27 de Febrero de 1942, una fuerza naval aliada compuesta de los H.M.A.S. “Perth”, H.M.S. “Exeter”, U.S.S. “Houston”, y los cruceros holandeses “De Ruyter” y “Java”, patrullaban al Norte de Surabaya. Los cruceros aliados estaban acompañados por un grupo de destructores holandeses, británicos y americanos.

Esta fuerza estaba comandada por el Contralmirante Deoorman de la Real Marina de Holanda, con su Insignia en el crucero “De Ruyter”. Toda la fuerza naval dependía del Comando Estratégico del Vicealmirante Helfrich de la Marina Real Holandesa.

A las 1614 horas del 27 de Febrero ésta fuerza aliada hizo contacto con una fuerza naval japonesa más o menos a la mitad de la distancia que separa las Islas Bawean de Surabaya. La Flota Japonesa consistía por lo menos de nueve cruceros de los cuales dos eran de 10.000 toneladas, armados con 10 cañones de 8”; es decir, de la clase del “Nati”. Los cruceros japoneses tenían como escolta dos flotillas de destructores.

La acción comenzó a muy largo alcance, inmediatamente después de lo cual una flotilla de destructores japoneses lanzó un ataque que fué repellido por el fuego de cañón de los cruceros aliados, habiéndose notado que un destructor fué tocado por los proyectiles del H.M.A.S. “Perth”. La segunda flotilla de destructores japoneses se lanzó entonces al ataque. Se destacaron tres destructores aliados al contraataque, retirándose el enemigo protegido por cortinas de humo. Se dispone de muy

pobre información sobre el resultado de éste contraataque. El H.M.S. "Júpiter" informó haber visto solamente dos destructores enemigos con los cuáles cambió tiros de cañón. El H.M.S. "Electra" no fué visto después de ésta acción desde que desapareció bajo una cortina de humo que tendió, presumiéndose que fué hundido.

Tan pronto como los cruceros aliados, incluyendo al "Houston" pero sin el "Exeter" que no podía mantener la formación, salieron de la cortina de humo, se trabaron en combate con el enemigo; esta vez a corto alcance. Media hora después los cruceros enemigos se alejaron, cubriendo su retirada con cortina de humo. Se nota que uno de los cruceros pesados enemigos con cañones de 8" había sido tocado en popa y ardía furiosamente.

El Almirante Deorman guió sus buques a dar caza al enemigo hacia el Suroeste, pero no consiguió hacerlo por la caída de la noche. Después, los cruceros aliados avistaron 4 buques enemigos hacia el Oeste, presentándoles combate, pero no se conoce el resultado con seguridad.

El Almirante Deorman intentaba localizar el convoy de invasión que protegían éstos buques y que era probable que viniera del Norte. Como ésto fué imposible, y el alcance iba abriendo con la superioridad de velocidad del enemigo, el Almirante Deorman viró con su fuerza hacia el Sur; hacia la costa de Java para patrullar después hacia el Oeste, e interceptar otro intento de invasión japonés por ese lado.

Media hora después que la fuerza aliada había virado hacia el Oeste, a lo largo de la Costa de Java, el H.M.S. "Júpiter" fué averiado por una explosión debajo de la línea de agua. Como este buque no se encontraba muy lejos de tierra, un buen número de sobrevivientes alcanzó las playas de Java y más tarde pudo ser trasladado a Australia. Un submarino de la Armada Americana rescató 53 naufragos. A 2330 horas, cuando la fuerza de cruceros aliados estaba a unas 12 millas al Norte de Pambang, se avistaron dos cruceros enemigos entre

la costa y los buques aliados. Los buques aliados se trabaron inmediatamente en combate anotándose algunos impactos en los buques enemigos.

El crucero "**De Ruyter**" fué tocado por una granada, después de lo cual hizo un gran cambio de rumbo posiblemente para evitar los torpedos del enemigo. Los otros cruceros aliados seguían los movimientos del "**De Ruyter**" cuando ocurrieron dos explosiones simultáneas en los cruceros "**De Ruyter**" y "**Java**". Ambos cruceros holandeses volaron como resultado de las explosiones, hundiéndose en el acto.

Es imposible determinar con exactitud el daño infringido al enemigo durante estas acciones del 27 de Febrero. Los observadores del "**Perth**" consideran que un crucero japonés con cañones de 8" fué hundido, un segundo crucero de iguales características al anterior averiado y un destructor hundido. También se ha informado que un crucero de la clase de "**Mogami**" fué incendiado, y tres destructores seriamente averiados fueron dejados ardiendo o hundiéndose.

El H. M. A. S. "**Perth**" y U. S. S. "**Houston**" que recibieron leve castigo en esta acción, alcanzaron Tanjong Priok á 0700 horas en la mañana del sábado 28 de Febrero. Cinco destructores americanos llegaron a Surabaya después de la acción.

Dominando el enemigo con fuerzas superiores tanto en el mar como en el aire en el Norte de Java, la fuerza aliada remanente encaraba una grave situación. La ruta a Australia estaba obstaculizada por la Isla de Java de 600 millas de largo con estrechos bajo el control enemigo en ambos extremos.

Después de la puesta del Sol del 28 de Febrero el H. M. A. S. "**Perth**" y U. S. S. "**Houston**" dejaron Tanjong Priok con la intención de pasar a través del Estrecho de Sunda aprovechando las horas de oscuridad. Durante la noche, un mensaje recibido desde el H. M. A. S. "**Perth**" indicaba que éste crucero junto con el U. S. S. "**Houston**" habían entrado en contacto con el enemigo en las inmediaciones de Punta San Nicolás, más o menos á

2330 horas. Desde ese instante, no se ha vuelto a saber ni del "Perth" ni del "Houston".

La misma noche, el "Exeter" que sólo podía desarrollar la mitad de su velocidad, dejó Surabaya acompañado de los destructores H. M. S. "Ecounter" y P. S. S. "Pope". En la mañana del domingo 1° de Marzo, el "Exeter" informó que había avistado tres cruceros enemigos navegando hacia él. No se ha vuelto a saber más del "Exeter", "Ecounter" y "Pope".

El destructor holandés "Evertsen" encontró 2 cruceros enemigos en el Estrecho de Sunda. El destructor fué averiado y varado.

Del destructor H. M. S. "Stronghold" y el auxiliar H. M. A. S. "Yarra" tampoco se ha vuelto a saber más, presumiéndose que hayan sido hundidos.

Ha sido imposible determinar el daño que se infringió a los buques enemigos durante estas acciones".

Un examen cuidadoso de esta narración de la Batalla del Mar de Java, demuestra la nobleza y gallardía con que las fuerzas navales aliadas cumplieron su misión contra el Japón. Por ejemplo, al principio de la batalla, el Almirante Deoorman ordenó a tres destructores atacar una formación enemiga más numerosa y superior que se retiraron protegidos por una cortina de humo. Los tres destructores con sus cubiertas aclaradas para la acción, se lanzaron inmediatamente, perdiéndose el destructor H. M. S. "Electra" que no fué vuelto a ver. Igualmente dramático fué el final de los dos cruceros holandeses "Java" y "De Ruyter" que "volaron y se hundieron al instante" como resultado de "explosiones bajo la línea de agua". El crucero australiano "Perth" y el americano "Houston" después de alcanzar un puerto holandés, intentaron pasar el Estrecho de Sunda para escapar del movimiento envolvente japonés; durante la noche del 28 de Febrero. Ambos cruceros ligeramente averiados se encontraron con una fuerza enemiga superior, nunca más se volvió a oír de ellos. No menos trágica fué la experiencia del crucero británico "Exeter", dañado y capaz de desarrollar solamente

la mitad de su velocidad normal, escoltado por el destructor británico "Ecounter" y el destructor americano "Pope". Estos tres buques intentaron escapar en la noche del 28 de Febrero, pero en la mañana del día siguiente se encontraron con un grupo de cruceros enemigos. "No se ha vuelto a saber" de éstos buques de guerra aliados.

Las pérdidas sufridas por las Naciones Unidas en la Batalla del Mar de Java, mayores de las que se esperaban, hicieron imposible coordinar una defensa naval de Java después del 1º de Marzo. Con dos cruceros y dos destructores hundidos o varados, los holandeses fueron sencillamente desbaratados. El crucero de 9050 toneladas "Houston", el primer crucero perdido por los Estados Unidos en la guerra, equipado con nueve cañones de 8" y llevando cuatro aeroplanos capaces de ser lanzados desde dos catapultas; era bien conocido por el pueblo americano porque había sido uno de los buques preferidos por el Presidente Roosevelt. El Jefe Ejecutivo hizo en él cuatro viajes con un total de 25.445 millas. El otro buque americano perdido, el destructor "Pope", era un buque anticuado de cuatro chimeneas; "cubierta corrida" completado en 1920. Estaba armado con cuatro cañones de 4" y doce tubos lanzatorpedos. Las dotaciones de ambos buques alcanzaba á 930 hombres.

Quizá el buque más famoso perdido por las Naciones Unidas en la Batalla del Mar de Java, fué el crucero pesado británico "Exeter" de 8390 toneladas. Completado en 1931, éste buque jugó un importante papel en el encuentro naval entre tres cruceros británicos y el acorazado de bolsillo alemán "Graf Von Spee", en la boca del Río de La Plata, en Diciembre de 1940. Malamente dañado por su formidable oponente, fué reparado temporalmente en las Islas Falkland; desde donde navegó a las Islas Británicas donde fué recibido con gran aclamación. El hundimiento del "Exeter" junto con el de los tres destructores británicos debilitó seriamente el poder naval de la Gran Bretaña en el Pacífico. Además, las pérdidas del Imperio fueron mayores aún con la destrucción del "Perth" y el "Yarra", de la pequeña marina australiana. En particular, el "Perth"

había captado la admiración del pueblo australiano con sus numerosos éxitos en la guerra. Su desempeño más notable fué en la Batalla de Matapán, donde una fuerza naval italiana fué diezmada. Además, el "Perth" prestó servicios en las operaciones de Libia y ayudó en la evacuación de Grecia y Creta, donde sufrió daños y pérdidas en su personal como consecuencia del prolongado bombardeo aéreo alemán. El "Yarra" tenía como armamento solamente tres cañones de 4".

A pesar de las trágicas pérdidas de las Naciones Unidas en la Batalla del Mar de Java, las fuerzas navales aliadas hicieron lo que pudieron para detener el avance enemigo. Los japoneses indudablemente también experimentaron severas pérdidas en la acción. Los destructores y submarinos destacados a la Flota Americana del Lejano Oriente continuaron fustigando al enemigo. Mirando el futuro, cuando el poder japonés sea barrido de los mares, un estudio de la Batalla Naval del Mar de Java proporcionará los datos para las medidas que deba tomar el Gobierno Americano en el Pacífico Occidental. La Batalla de Java probó la importancia de contar con un largo y suficiente número de aeroplanos que cooperen con las fuerzas navales en la defensa de un territorio insular. Se ha comprobado también que es indispensable contar con bases navales de importancia, sin las cuales una flota numerosa no podría operar. Aquellos que trabajan por llevar la paz y la seguridad al Asia Oriental durante el período de reconstrucción de la postguerra, no podrán permanecer indiferentes ante tales problemas fundamentales de la Estrategia Naval.

Para terminar este artículo, citaremos al Almirante de la Marina Real Británica, Sir Williams James, Jefe de la Base Naval de Portsmouth, quien refiriéndose a la Batalla del Mar de Java declaró el 14 de Marzo de 1942:

"Fué la más tremenda batalla entre dos grandes enemigos. Los marinos de Holanda, los británicos y los americanos, pelearon hasta disparar la última salva, contra una superioridad imposible".

Cada hombre donde sirva mejor



"La ciencia y la Armada se dan la mano en un nuevo programa para colocar cada hombre a donde mejor sirva".

José Martinson, recién salido del colegio, se sienta en la antesala de la oficina de reclutamiento preguntándose que clase de trabajo le va a dar la Marina ante la que acaba de prestar juramento, y qué estará haciendo dentro de unos meses.

Bill Stevens, marinero de segunda, medio dormido en su cama de la Estación de Entrenamiento se pregunta a qué clase de buque lo van a asignar y qué posibilidades tiene de ascender.

Y afuera en alta mar, donde su buque se desliza en la cortina externa de un convoy, Esteban Bursansky electricista de tercera contempla el cielo de la tarde preguntándose qué posibilidad tiene de cambiar de colocación. Acaban de abrir un nuevo campo de especialidades y ha oído que se necesita gente.

Para todos ellos la respuesta estriba en un nuevo programa que confecciona hoy día la Armada; un programa de selección y clasificación científica del personal subalterno que tiene como guía el lema: "El hombre apropiado para cada trabajo". Y esto no se aplica solamente a la gente que llega a los centros de reclutamiento sino que su acción se extiende también por todas las ramas del servicio a la gente ya en filas y aún a los clases.

Dentro de las muchas partes del programa hay un interrogatorio personal de 20 minutos durante el cual

un interrogador especialmente entrenado, Especialista (C), reúne toda la información pertinente al pasado del interrogado, aficiones, características físicas, educación y experiencia vocacional. Esta información es comparada con los puntos obtenidos en las pruebas standar de la Armada y es tomada en consideración para recomendar su colocación.

Viene inmediatamente después la tarjeta personal, completa, que le acompañará durante toda su vida en la Marina. Toda la información, por teletipo es enviada a la Dirección del Personal en donde se le asigna de acuerdo con las cuotas y requerimientos del servicio. Lleva también la tarjeta una clasificación que provee de una descripción más específica de cada trabajo, desempeñado y consecuentemente ayuda a que le asigne un trabajo más específico también. Lleva la tarjeta además un estudio de los puestos de combate para cada tipo de buque y espacio para llevar el control del trabajo desempeñado por cada hombre, a fin de ver si está adonde puede rendir el mejor trabajo para la Armada.

En la actualidad un acorazado moderno está en el mar con una tripulación de cientos de hombres "hechos a mano", cada uno de los cuales ha sido escogido para su trabajo particular y cuyo record indica que es el mejor hombre disponible para esa tarea. El programa para dotar a un buque de tipo moderno que requiere cientos de tripulaciones completas, reunidas por el mismo método, está salvando miles de hombre-horas.

Aparte de las ventajas de este nuevo sistema para obtener una Marina que gane la guerra lo más pronto posible, existen otras ventajas para los Josés Martinson, Bill Stevens y Esteban Bursanskys: (1) debido a que todos están en la Marina primero que nada para ganar la guerra tienen la seguridad de que serán asignados a donde sean más provechosos; (2) debido a que por llegar a donde puedan servir mejor, sus oportunidades para ascender son mayores y así los sueldos también suben; y, (3) después de la guerra, cuando venga el momento de ajustarse a los trabajos de paz, estarán mejor preparados. En muchos casos el propio entrenamiento naval y la experiencia, añadidos al aporte

personal, dan al hombre un tremendo impulso en su valor potencial para cuando regrese a la vida civil.

Lo primero y más importante desde luego es la idea de que este programa favorece a la Armada. De su éxito puede depender que un buque gane o pierda en la acción; que el buque llegue a tiempo y esté listo para pelear; que un porta-aviones de 72 millones de dólares se vaya al fondo o aterrice sus aviones en Tokyo.

Mucho más compleja que cualquier otra guerra naval que el hombre haya visto, la segunda guerra mundial ha traído vastos y complicados buques con nuevos métodos y técnicas y un equipo que es el más desconcertante arreglo de las últimas invenciones de la ciencia. Todo esto precisa un mayor grado de especialización en el personal que tiene que manejarlo, y un método más preciso de calificar su habilidad. Como sus buques, el potencial humano de la Armada también ha cambiado.

Hace años, un marinero era más o menos un "todista". Aprendía un poco de todo a través de su experiencia; después de cuatro años en la Marina rara vez pasaba de marinero de 1ra. Buscaba entonces una carrera en la Marina, hoy desea terminar su trabajo y regresar a la vida civil.

En el momento, la gente llega a la Armada en un número de 100.000 al mes. Todavía están bizoños, son brazos jóvenes, y no hay tiempo para hacer cruceros de entrenamiento de cuatro años. La Armada debe encontrar inmediatamente a los hombres que pueden ser entrenados más rápidamente y con mayor éxito. Como en la industria moderna y en los negocios, entra en este cuadro la selección y clasificación científicas.

La magnitud del trabajo es la magnitud de la Armada. Solamente en números, difícilmente pueden reconocerse a la Armada de los días anteriores a Pearl Harbor. Aún en la etapa a la que se había expandido tenía solamente 280.000 hombres en sus filas. Hoy día llegan á 2.093.000.

Las finalidades del nuevo programa son suficientemente claras: (1) Entrenar a los hombres apropiados; (2) Ver que obtengan el entrenamiento apropiado; y, (3) Usarlos apropiadamente. Finalidad que está poniendo a cientos de miles de hombres nuevos en innume-

rables trabajos especializados, y que se debe estar razonablemente seguro que cada puesto está desempeñado por el hombre apropiado y desempeñado eficientemente en el menor tiempo posible. El enemigo no concede esperas.

Una necesidad obvia era "standarizar" el procedimiento que consigue toda la información respecto a cada hombre que entra a la Armada, información que ayudará para asignarlo apropiadamente. La siguiente necesidad era ponerlo en su tarjeta de modo tal que, con prescindencia del sistema de clasificación tradicional, cualquier Oficial pudiese encontrar sus merecimientos. Finalmente colocarlo en los archivos del Personal de modo de estar a la mano cuando se trate de llenar las necesidades de gente especializada.

Al mismo tiempo era necesario hacer un estudio minucioso de los puestos y de los ascensos; del grado exacto de habilidad, experiencia y entrenamiento que son necesarios para esos puestos, y para esos ascensos. Este análisis fué hecho en el Rol de combate de un buque de guerra moderno y de allí se sacó la exacta habilidad necesaria para desempeñar cada puesto.

La oportunidad para llevar esta aproximación a la práctica, no tardó. El Comandante (X) había sido asignado como posible Segundo Comandante de un superbuque, entonces en construcción. Cuando el buque estuvo en condiciones de ser dotado, la Dirección del Personal, propuso junto con él, la idea de llevar a la práctica los procedimientos de selección y clasificación que así tuvieron su última prueba.

Había aquí la oportunidad de comenzar desde el principio con una dotación completamente nueva. El Comandante (X) convino entusiastamente con los planes y pidió a la Dirección del Personal que lo usara como "conejo de Indias" para el nuevo método.

Comenzó allí un proceso de pruebas, preguntas, interrogatorios etc., con una tripulación que debía formarse. Se asignó una oficina especial en Filadelfia a fin de que pudiese llevar adelante la empresa, la que frecuentemente consultaba con los Oficiales de División a bordo. El trabajo incluía pruebas completas de clasificación, interrogatorios, un estudio concienzudo de ca-

da puesto en los diferentes roles, pruebas especiales para los telefonistas y vigías nocturnos (adaptación a la oscuridad) y la formación de un archivo completo del personal a bordo bajo las órdenes de un hábil Oficial especialmente entrenado en cuestiones del personal.

Resultado: cuando la tripulación del acorazado (Z) fué a bordo, cada hombre tenía delante un trabajo específico que hacer para el que era él, el más capaz.

El comentario del Comandante: "Muy complacido con los resultados". Después del primer crucero efectivo, añadió el Comandante del buque: "Buen trabajo; creo que sería una gran cosa para todos los acorazados". El primer gran buque de guerra americano, puesto en el mar, con una tripulación literalmente escogida a mano, el acorazado (Z), está dando unas cuantas sorpresas al enemigo y continuará dando informes del rendimiento del nuevo sistema de clasificación.

Se han descubierto también otras oportunidades de poner el programa en práctica. El programa de destructores escolta se encuentra en ejecución. Se usa los métodos de la producción en serie para acelerar los trabajos que los producen; ¿por qué no usarlos en entrenar tripulaciones?

El entrenamiento comenzó en Miami con las tripulaciones-núcleo; para el resto de las dotaciones se estableció el entrenamiento y adiestramiento en Norfolk. Gente de mar experimentada fué colocada en los puestos-clave. Se les enseñó las variaciones de sus nuevos trabajos y de la mecánica de la táctica anti-submarina. Se dió también un curso especial de instrucción para segundos Comandantes de Destructores.

Clases, mecánicos, fueron enviados desde Miami al sitio donde se construía el buque, mientras que el personal de operación y cubierta era enviado a Norfolk. Los Segundos Comandantes tuvieron 4 semanas para reunir 140 hombres del grupo de Norfolk, a fin de que los entrenaran "en tierra". Tomar al azar 140 hombres de un grupo de gente, nueva en el trabajo, difícilmente puede hacerse, de manera que el programa entró en actividad.

Una unidad especial clasificaba a cada hombre del grupo de Norfolk y dividió los puestos de combate para destructores, en 76 clasificaciones. Una vez que la gente estuvo asignada correctamente en términos de esas clasificaciones, se hizo un simple trabajo de ensamble; formar la dotación, tantos hombres con esta clasificación, tantos otros con esta otra. El resultado fué que cuando las dotaciones escogidas llegaron a bordo, estaban consideradas como si tuviesen de seis a ocho meses más de entrenamiento que una dotación normal.

Aparte del trabajo efectuado por estas unidades especiales en el acorazado y en el destructor, fueron destinadas a resolver un problema de potencia humana Diesel y en seis semanas consiguieron ahorrar en hombre-horas solamente una cantidad que se estima en 150 mil dólares a un costo de seis mil dólares. Al ahorrar esas dos preciosidades de la guerra: tiempo y potencia humana, el programa comenzó a justificarse a sí mismo.

¿Cómo trabaja este programa en realidad, paso a paso? ¿Y cómo se ha ampliado para incluir la gran cantidad de personal subalterno que no son recientes reclutas? Existe, para comenzar, tres fases:

(1) Cada recluta que llega a un centro de adiestramiento (llegan de 20 á 25.000 por semana) es interrogado, probado, clasificado y su tarjeta es puesta en su chaqueta con la copia enviada a la Dirección del Personal. Todo personal que ha entrado al servicio desde Junio del año pasado, ha sido así clasificado por 352 interrogadores permanentemente en trabajo.

(2) El próximo paso es extender el programa a toda la gente en el territorio continental de los Estados Unidos en todas las actividades de tierra. Un grupo de 50 interrogadores ahora en trabajo, clasificaron 15 mil hombres en sus primeras tres semanas.

(3) Un próximo paso en cada centro de recepción cogerá a toda la gente que pase por allí, clasificando aquellos que no han sido previamente clasificados, y anotando donde haya otros que estén asignados a los trabajos para los que están más calificados.

Para ver como trabaja el sistema en un recluta, sigamos al enrolado Joe Martinson. Después de ser llamado a filas y pasado por la Estación de Reclutamiento,

es enviado a una Estación de Entrenamiento, en donde pasará las próximas siete semanas, más o menos.

En los primeros tres o cuatro días, rinde las pruebas básicas de la Armada, la "Prueba de clasificación general", una prueba de aptitud mecánica y otras pruebas en razonamiento aritmético, información mecánica y eléctrica, ortografía y trabajo de oficina. Si los conocimientos o el entrenamiento ha hecho que Joe Martinson sea una buena perspectiva para determinado campo técnico, tendrá que pasar otras pruebas más especializadas, a fin de explorar su conocimiento y habilidad en este terreno, midiendo así la posibilidad de éxito.

Ahora que la Marina se ha enterado de algo respecto a Joe, éste empieza a enterarse algo de la Armada. Se le dá a leer folletos y manuales. Ve películas sobre los Clases de la Armada, Escuela de Especialización y trabajos posibles en la Marina. Oye conferencias respecto a éstos últimos. Para el momento que Joe está listo para ser interrogado, tiene una idea un poco más clara de lo que la Marina guarda para él y puede preguntarse a si mismo adónde puede desempeñarse mejor.

Antes del interrogatorio Joe y sus compañeros escuchan una charla, en la que se les dice lo que el interrogador desea saber, la manera de ayudarlo lo mejor posible y se les anima a "soltarse" y hablar libremente. Por su parte, el interrogador tiene ahora algo de información respecto a Joe; su nombre, su número, sus notas en las pruebas y cualquier característica física que pueda ser pertinente.

Joe va entonces al interrogatorio privado de 20 minutos, sentándose al otro lado de la mesa uno de los Especialistas (C). El interrogador saca a luz la historia completa de Joe, educación, afición, experiencia vocacional o de negocios, viajes, éxitos atléticos y cualquier otro dato personal que pueda añadirse para dar un retrato completo de Joe. El interrogador actúa también como un consejero vocacional, ayudándolo y dirigiéndolo en términos de las necesidades del servicio. Entonces, al analizarse las notas de Joe en las pruebas, su personalidad y su historia, tales como han sido captadas en el interrogatorio, el Especialista anota la primera y segunda preferencias para el cual él le recomienda.

¿Las posibilidades? Varias; (1) Si Joe fuera un obrero experimentado o un técnico, tiene la posibilidad de un ascenso inmediato. Pero, siendo un recién salido del colegio, el ascenso no le conviene. Así como la mayoría de los hombres, puede acabar en una ú otra de éstas posibilidades; (2) Una de las Escuelas Técnicas de la Armada, en donde se le dará el entrenamiento especializado en el campo para el cual ha sido recomendado por el interrogador ó; (3) Embarcarse, y la oportunidad de ascender por su trabajo a bordo. Otras posibilidades son: (4) Una oportunidad para obtener entrenamiento universitario por medio del programa V-12 de la Marina ó; (5) Si aparenta estar particularmente calificado, una oportunidad para obtener un interrogatorio de un Oficial que busca candidatos a Oficiales.

No todos los reclutas son enviados a las Escuelas Técnicas. Hay muchos que ni tienen los requerimientos para esas Escuelas, o prefieren servir inmediatamente a bordo, en donde pueden conseguir el ascenso en la rama de cubierta y obtener así la clase de Oficiales de Mar. Pero, puesto que muchos trabajos en la Armada, requieren habilidad y entrenamiento intensivo, el número de hombres enviados a estas Escuelas para estudios más avanzados, es, por lo general, muy grande.

Ahora, ¿qué hay de la colocación dada a Joe? ¿Qué seguridad hay allí de que caerá en el sitio preciso?

De primera intención, las dificultades parecen oponérsele. Las estadísticas llevadas por el Servicio de Empleos y por la Oficina del Censo, indican que hay más de 20.000 trabajos diferentes en la vida civil. ¿Cómo pueden los hombres de tan variadas fuentes ser clasificados de tal manera que rindan el máximo en la Marina?

Una parte de la respuesta es la investigación continua e ininterrumpida. Los procesos por los cuales van esos hombres, están por sí mismos, sujetos a una constante prueba, que determina la validez de su procedimiento. Existe un proceso que nunca acaba de probar y volver a probar, estudios, análisis, archivos, clasificación y entrenamiento.

Las pruebas a que fué sometido Joe, están bajo continuo examen por una unidad de la Dirección del

Personal, encargada de la confección de las pruebas e investigación, la cual mide las habilidades y las áreas de información que más guíen al éxito de las varias Escuelas de la Armada y de los servicios a flote. Un grupo de investigación de las pruebas, dentro de la misma unidad, trabaja en conexión con el de formulación de las pruebas, a fin de medir la validez de los métodos y de los resultados, y así determinar en las pruebas los niveles mínimos en los cuales los hombres pueden tomar cierto entrenamiento con éxito.

Las pruebas son a su vez "probadas", por el hecho de que están continuamente controladas por las Escuelas de Entrenamiento, cuyos resultados se reflejan en las notas finales sacadas por los alumnos. Se indaga la relación entre las varias pruebas y series de pruebas, a fin de saber cuál es la que produce las perspectivas más veraces para el entrenamiento.

El interrogador que habló con Joe, es uno de más de los 400 seleccionados por un cuidadoso procedimiento. Se escoge estos hombres por su sólida educación, su experiencia en trabajo industrial o de educación, o en consejos vocacionales. Otros interrogadores mantienen constante vigilancia en los rasgos del recluta que presenta promisoras expectativas para ser entrenado como Especialista (C), preferentemente de juicio y porte maduros.

La edad media de los interrogadores es de 29 á 30 años. Estos hombres son sometidos a un entrenamiento especial en la Escuela de Interrogadores en la Estación de Entrenamiento Naval, de Bainbridge Md., tomando un curso de instrucción de cuatro semanas en las técnicas usadas en los departamentos de selección. Estudian interrogatorios, ocupaciones, grados de la Marina, la relación entre la ocupación de la vida civil y los deberes del servicio, la interpretación de los resultados de las pruebas y su alcance en términos de los varios trabajos de la Armada. Habiendo aprendido los métodos standard esenciales para una buena clasificación técnica, son acomodados junto a un interrogador experimentado, a fin de obtener un entrenamiento ulterior y emergen finalmente como Especialistas (C), asignados permanentemente a ese trabajo.

Los records personales llevan el proceso aún más

allá, con la tarjeta de calificaciones personales, en la que se registra alrededor de 60 datos diferentes respecto a cada hombre y permitiendo así al Oficial escogerlo inmediatamente. Se prepara también unas tarjetas kerdex con los datos preparados, de modo de simplificar el trabajo de conseguir al hombre para un trabajo determinado.

Finalmente, ese viejo "cuco" que una vez sirvió para impedir que la gente tuviera el entrenamiento que de otro modo hubiera tenido—el sistema de vacantes—ha sido ahora grandemente modificado. El teletipo informa cada semana a la Dirección, el número de hombres interrogados en las Estaciones de Entrenamiento y las clasificaciones en que han entrado. Las variaciones del entrenamiento en las diferentes regiones son así controladas e inmediatamente corregidas. En vez de las vacantes rígidas en que se encontraba cada Estación —tantos electricistas, tantos cocineros, tantos carpinteros— existe ahora una forma de aclaración o despeje central que puede decir inmediatamente qué Estaciones tienen exceso de tales hombres y cuáles escasez, con lo que se ajusta las vacantes en forma apropiada.

Y así, disminuir al mínimo las diferencias entre las regiones y entre las calificaciones, con beneficio del personal llamado a filas.

¿Se ha llegado ya a la conclusión lógica en el sistema de clasificación y selección? ¿Todos los Joes y los Esteban llegan al trabajo que el análisis indica que es en el que mejor sirven? Hay dos cosas que le dan a la Dirección del Personal un continuo control sobre esto.

Primero, los records de las Escuelas Técnicas indican si el hombre está preparado para seguir el curso, para el que parecía más apto. Segundo, su éxito o falla puede ser sacado de su historial en la Escuela (los números indican que hay un alto grado de relación entre las notas de las pruebas y el éxito en la Escuela). Tercero y último, la nueva disposición de las Estaciones de Recepción escogen al hombre que pasa por ellas y pueden controlar los puestos a que están asignados con respecto al trabajo que rinden; hacen entonces sus recomendaciones a la autoridad competente con sugerencias, cuando es posible, para una mejor contribución al servicio.

El hombre apto en el puesto apropiado.

Notas profesionales

INTERNACIONAL

PANORAMA DE LA GUERRA.

Durante el 26° bimestre de la guerra actual, se ha mantenido la mejora establecida en beneficio de los países aliados, lo que permite a éstos continuar con la iniciativa en las operaciones navales, terrestres y aéreas.

I.—En el mar es bien conocido el resultado de la batalla del Atlántico, donde los submarinos originan ahora pérdidas de muy poca consideración, aparte de que la producción actual de la industria naviera mercante es muy superior al tonelaje que se pierde en las operaciones de guerra.

Ya se ha dicho, con anterioridad, cuáles eran las probables causas de que la campaña submarina haya disminuído considerablemente en su capacidad para originar pérdidas valiosas, a pesar de que se empleen, según se dice, torpedos eléctricos y acústicos. A ellas hay que agregar que la “posición” Azores —tan estratégicamente ubicada para luchar contra el submarino— se esta empleando, en gran escala, como base aeronaval.

En el Mediterráneo, al separarse Italia de la guerra en contra de los aliados, ha quedado considerablemente reducido —en importancia— este teatro de operaciones. Sin embargo, contando aún Alemania con puertos en Yugoslavia, Grecia, etc., deben esperarse el desarrollo de operaciones menores de significación, de las cuales las aéreas serán, sin duda, las principales.

En aguas del Norte, el reciente hundimiento del acorazado “Scharnhorst”, ha disminuído en tal forma el poderío naval de Alemania, que permitirá la transferencia de muchos buques capitales a aguas del Oriente,

donde probablemente se desarrollarán importantes acciones aeronavales.

Al respecto se estima interesante reproducir algunas de las palabras atribuídas a un comentarista alemán, cuando, al lamentarse de que la campaña submarina ha fracasado, dice: “Nos vimos obligados, por las circunstancias, a entrar en esta guerra sin una flota de superficie digna de mención”.

La batalla del Artico, en la cual se hundió el acorazado alemán arriba citado, tuvo características navales puras, y otras llevadas a cabo precedentemente nos muestran —y así lo hacen saber las autoridades navales del mundo entero— que el acorazado continuará siendo el señor de los mares.

En el segundo aniversario del estallido de la guerra en el Pacífico, el Cuartel General Japonés ha dado un resumen de los éxitos que se atribuye, desde el comienzo del conflicto, así como de las pérdidas que ha experimentado. Se estima que estas cifras deben tomarse con mucha reserva.

El comunicado de referencia dice así:

“La Flota Japonesa hundió á 18 acorazados, 27 porta-aviones, 92 cruceros, 79 destructores, 107 submarinos, otros 6 barcos de guerra de tipo no identificado, 4 barcos especiales, 8 cañoneras, 7 barreminas, 25 torpederas y 31 barcos de guerra de tipo menor. Además, averió 13 acorazados, 12 portaaviones, 56 cruceros, 47 destructores, 3 submarinos, 5 barcos de tipo no identificado, 2 buques especiales, 6 cañoneras, 1 barreminas, 3 torpederas y 26 barcos de guerra tipo menor. Otros 688 barcos enemigos fueron hundidos y 1260 averiados. Fueron derribados 5158 aviones enemigos.

“Las pérdidas sufridas por la Flota Japonesa son: 1 acorazado, 2 porta-aviones, 3 cruceros, 21 destructores, 11 submarinos y 2 barcos especiales. Resultaron averiados 1 acorazado, 2 porta-aviones, 5 destructores y 5 submarinos. Se perdieron otros 96 barcos, y 1203 aviones se lanzaron en picada sobre objetivos enemigos”.

II.—En el frente terrestre, continúa progresando la ofensiva de los Ejércitos Rusos, los cuales, al escribir estas líneas, han llegado a la frontera de Polonia.

Siendo que los aliados pueden llevar por mar, sin mayor impedimento, grandes aprovisionamientos a Rusia, y que ese Hemisferio está en estación invernal, los hechos de guerra anteriores permiten suponer que en ese frente, Rusia continuará obteniendo éxitos importantes.

En Italia, la resistencia que las fuerzas alemanas han opuesto a las fuerzas de invasión aliada, han hecho que éstas estén progresando en forma bastante lenta.

Y entretanto se anuncia que próximamente se llevará a cabo una fuerte invasión aliada al Continente, que, al parecer, se efectuará por varios lugares simultáneamente. Con tal propósito, acaba de ser nombrado Jefe Supremo, el General norteamericano Eisenhower.

III.—En el campo político no se han producido hechos de importancia, excepto la conferencia que los Ministros de Relaciones Exteriores de Gran Bretaña, Rusia y Estados Unidos llevaron a cabo en Moscú para coordinar las actividades bélicas y políticas de los tres países y de la cual se dió oportunamente un amplio comunicado y las realizadas posteriormente en el Cairo y Teherán, en las cuales intervinieron Stalin y el Presidente de China.

ACTIVIDADES DE SUPERFICIE

Combate en aguas de Bougainville.—

A raíz de un desembarco efectuado por las fuerzas norteamericanas en la bahía Emperatriz Augusta, de la isla Bougainville, del grupo de las Salomón, se realizó una acción aeronaval que tuvo varios días de duración.

La fuerza naval japonesa, que intentó frustrar la operación, se dice que estaba constituída por 4 cruceros y 8 destructores, de los cuales se perdieron 1 crucero y 2 destructores.

Según las noticias dadas a conocer, la fuerza norteamericana consiguió mantener la cabeza de puente establecida en el lugar indicado y se está, en estos momentos, luchando en varios lugares de la referida isla.

Pérdidas aliadas.—

Oficialmente se ha hecho saber que la Armada Norteamericana ha perdido 3 torpederos: el “Boria” y el “Chevaliar”, en aguas del Mediterráneo, y el “Henley”, en el Atlántico.

Posteriormente se emitió otro comunicado diciendo que el destructor “Beatty” fué hundido en el Mediterráneo el 6 de Noviembre.

Por su parte, el Almirantazgo Inglés anunció la pérdida del destructor “Eclipse”.

Ocupación de Leros y Samos.—

El Comando Británico anunció la pérdida de la isla de Leros debido a importantes fuerzas alemanas de invasión. Esta pérdida está estimada como uno de los mayores tropiezos sufridos por los aliados en su intento de retener las islas del Dodecaneso, línea defensiva exterior de los alemanes en los Balcanes. La crítica en Londres fué muy severa.

El comunicado del Medio Oriente dice que cesó toda resistencia en la isla después de un abrumador bombardeo aéreo y de importantes desembarcos de fuerzas alemanas. La radioemisora de Berlín anunció que se habían capturado 3.000 británicos y 5.000 italianos.

La pérdida de esta isla, que estaba en poder de los británicos desde septiembre último, provocó en seguida la caída de la de Samos, y al igual que lo acontecido en la anterior, poderosas formaciones aéreas alemanas atacaron sin cesar las instalaciones británicas.

Estos últimos atribuyen el éxito alemán —como en Creta— a la superioridad aérea en una zona que está demasiado apartada de las bases aliadas, como para que los aviones de caza puedan ofrecer protección contra los “Stukas” que disponen de bases en Creta, Rodas y Cos.

Hundimiento del “Scharnhorst”.—

El acorazado alemán “Scharnhorst”, de 26.000 toneladas, fué hundido el 26 de diciembre último en aguas del Mar de Barents, frente al Cabo Norte, cuando reali-

zaba un ataque contra un convoy armado que se dirigía a un puerto Septentrional de Rusia.

Este buque, uno de los más modernos de la Flota Alemana, había sido construido en 1936, y tenía una dotación de unos 1.400 hombres, de los cuales —según una información británica— sólo se salvaron 36.

No se sabe con exactitud, lógicamente, cómo se ha desarrollado la acción, pero de lo recogido en diversas fuentes se deduce que el buque, operando solo, se entabló en combate, a 9 horas 30 minutos de la mañana, con los cruceros británicos que constituían la escolta del convoy, y luego de una pequeña acción, se retiró, para reaparecer nuevamente horas más tarde y mantener una nueva lucha de media hora de duración. Para ese entonces, el Comandante en Jefe británico había sido informado de la presencia del acorazado alemán, lo que hizo posible que a las 17 horas el acorazado "Duke of York" estableciera contacto con él.

Parece ser que la artillería del acorazado británico fué la que paralizó al buque alemán, y que luego el crucero "Belfast" le disparó varios torpedos que provocaron el hundimiento.

Se piensa que la retirada del "Scharnhorst" después del primer cañoneo que mantuvo con los cruceros ingleses, pueda haber sido debido a algún serio desperfecto provocado por algún impacto feliz.

El "Duke of York" pertenece a la clase King George V, de 35.000 toneladas, y fué terminado durante la guerra.

Los cruceros que intervinieron en el combate fueron el "Norfolk", "Belfast" y "Sheffield".

Ocupación de las Gilbert.—

A fines de noviembre una expedición norteamericana desembarcó, a viva fuerza, en las islas Tarawa, Makin y Betio, del grupo de las Gilbert, situadas al S.O. de Hawái, y después de pocos días de lucha sangrienta consiguió eliminar a la guarnición nipona.

Este archipiélago pertenece a Gran Bretaña, pero fué ocupado por los japoneses al iniciarse la guerra en el Pacífico. Su posición estratégica es importante, pues

aparte de estar cerca de las líneas de comunicación que unen a las Hawai con Australia, existe en Tarawa una importante base aérea.

Combate en el golfo de Vizcaya.—

Un comunicado del Almirantazgo británico da detalles de la acción, la que comenzó cuando fué avistado un buque mercante, poderosamente armado, que pretendió burlar el bloqueo y entrar a un puerto de Francia. Se considera que los destructores se dirigían hacia dicho barco, con el propósito de escoltarlo. La embarcación mercante alemana, moderna nave de unas 5.000 toneladas de desplazamiento y de gran velocidad, fué hundida por aparatos "Beaufighter" y "Liberator".

La flotilla alemana fué avistada por un avión "Liberator" del Comando de Costas poco después de la madrugada del 28 de diciembre. Se dió su posición a los cruceros británicos "Glasgow" y "Enterprise", que navegaban entre los destructores y sus bases en el Sur de Francia. A toda marcha los cruceros se dirigieron hacia los buques alemanes.

Desde 12.000 metros de distancia, las naves británicas abrieron el fuego contestando los destructores germanos, los cuales, repetidamente, cambiaron de rumbo, para luego dispersarse en tres grupos y después en otros menores, pero los buques británicos concentraron su ataque sobre cuatro que tomaron rumbo Norte, hundiendo a tres de los mismos. El ataque de la Marina Británica fué apoyado por la aviación aliada, interviniendo aparatos "Halifax" y "Liberator". Como protección de los cruceros intervinieron aviones "Mosquito".

Se estima que el barco mercante debía llevar un precioso cargamento.

La información alemana dice al respecto que sus submarinos hundieron, en esas circunstancias, a varios torpederos británicos.

ACTIVIDADES SUBMARINAS

Estas —como se dijo al principio— han disminuído en forma considerable, aunque siempre significan una

sería amenaza a las comunicaciones del Atlántico Norte. La táctica que ambos bandos emplean en la lucha, aunque ya conocida, ha sido nuevamente revelada por un comunicado dado conjuntamente por el Almirantazgo y el Ministerio de Aviación Británicos.

De él extractamos lo que se estima interesante, donde se observará cómo ha prosperado la artillería anti-aérea de los submarinos.

El referido despacho dice así:

“Una poderosa concentración de submarinos que se reunió en el Atlántico Norte a fin de lanzar un ataque en gran escala contra la navegación aliada, fué recientemente derrotada por naves de guerra británicas y aviones del Comando de Costas, en estrecha cooperación.

“Durante la serie de combates que se libraron en una extensa zona y que duraron dos días y dos noches, fueron destruidos cinco submarinos y averiados otros tres.

“Esta vigorosa acción ofensiva de las naves y aviones británicos impidió que el enemigo lanzara ataques concentrados contra dos valiosos convoyes. Más del 99 por ciento del total de barcos escoltados llegó a salvo a puerto. Tres aviones del Comando de Costas resultaron averiados en combate con el enemigo, y dos se vieron obligados a descender en el mar. Las tripulaciones aéreas sufrieron bajas, pero en su mayoría el personal fué rescatado por las naves.

“El primer contacto con el enemigo se estableció al atardecer. Se estimó que no menos de 20 submarinos se encontraban en las cercanías de los dos convoyes, que se hallaban separados entre sí por una distancia de 60 millas. Durante la noche se realizó una sostenida persecución a cargo de los destructores “Duncan” y “Vanguard”. Se realizaron varios ataques con cargas de profundidad, que tuvieron el efecto de hostigar y dispersar a las fuerzas enemigas.

“Poco después del amanecer un avión “Liberator” del Comando de Costas divisó a un submarino alemán que estaba sobre la superficie del agua, a unas 15 millas de uno de los convoyes, y a toda velocidad se dirigió hacia el mismo. Mientras se aproximaba para atacar, el avión recibió el fuego concentrado del submarino, el que

averió tan severamente al avión que éste no pudo lanzar sus cargas de profundidad. El avión inutilizado informó a los buques británicos la posición del submarino y hasta que se vió forzado a descender describió círculos cerca del sumergible alemán, ayudando así a guiar a otro avión "Liberator" al lugar. El segundo avión también resultó averiado por la artillería antiaérea del submarino, pero logró realizar dos ataques con cargas de profundidad, y la última vez que fué avistado el submarino navegaba con dificultad.

"Simultáneamente varios buques de la escolta se separaron del convoy y a toda marcha se dirigieron al lugar del combate. La corbeta "Pink", británica, recogió a los sobrevivientes del avión que fué forzado a descender. El buque "Duncan" realizó una serie de ataques con cargas de profundidad en los lugares donde se habían sumergido los submarinos alemanes. Más tarde, ese mismo día, un avión "Liberator" avistó submarinos a popa de un convoy, y al salir de entre las nubes para atacar fué recibido con intenso fuego de artillería y ametralladoras, viéndose forzado a alejarse. Dicho "Liberator" permaneció en las inmediaciones durante una hora y media, y al presentarse una oportunidad favorable atacó con cargas de profundidad, debiendo hacer frente al intenso fuego de la artillería de los submarinos. Uno de éstos sufrió averías definitivas y salía humo de la torrecilla. A la media hora el submarino se hundió, dejando a los sobrevivientes agarrados a botes de goma. Varios de ellos fueron recogidos por el "Duncan".

"Mientras se libraba este combate, tres aviones "Liberator", procedentes de Islandia, atacaban a otro submarino que había sido avistado a cierta distancia hacia el Norte de los convoyes. Casi durante media hora los aviones atacaron escalonadamente hasta que la proa del submarino emergió del agua en un ángulo de 60 grados. El buque desapareció luego bajo el agua, dejando sobre la superficie unos quince tripulantes.

"En el curso de la segunda noche los restantes submarinos intentaron acercarse en masa al convoy. El primero de la fuerza enemiga fué avistado por la fragata "Bentinck", la que abrió fuego y forzó al enemigo a sumergirse. En rápida sucesión otros submarinos fue-

ron interceptados, atacados y rechazados por el "Duncan", el destructor "Vidette" y la fragata "Berry". La batalla continuó intermitentemente hasta casi el amanecer, cuando las fragatas "Drury" y "Bazely" hicieron frente y rechazaron los dos últimos ataques de la noche.

"Al día siguiente poderosas fuerzas de aviones con base en tierra, compuestas por aparatos "Liberator", "Hudson" y "Ventura", de la Marina de Guerra de los Estados Unidos, juntamente con hidro-aviones "Sunderland", suministraron protección aérea al convoy y realizaron extensas exploraciones. Al medio día un avión "Sunderland", canadiense, avistó a dos submarinos que estaban en la superficie y los atacó con cargas de profundidad. El fuego de los buques dió muerte a tres tripulantes del "Sunderland" y casi inutilizó al aparato, pero su piloto logró efectuar un segundo ataque, con el mayor arrojo, y averió seriamente a los submarinos. El "Sunderland" se vió forzado a descender y el choque contra el agua destrozó el avión. Su piloto se hundió con el mismo. Los sobrevivientes fueron recogidos por el "Drury".

"Otros tres ataques contra submarinos fueron efectuados por aviones, más tarde, en ese mismo día. Si bien fué imposible observar la totalidad de los resultados obtenidos, se considera que uno de los submarinos resultó averiado. En el curso del anochecer, dos "Liberator" lograron un ataque por sorpresa contra una de las fuerzas enemigas, y lanzaron cargas de profundidad. Se vió a un submarino alemán partirse en dos y hundirse, dejando unos treinta hombres sobre el mar. Simultáneamente la fragata "Bayard" atacó a otro submarino que, aparentemente, había sido obligado a subir a la superficie por las cargas de profundidad y sólo estaba a corta distancia de la fragata. El "Bayard" abrió fuego con todas las piezas de artillería disponibles y logró impactos sobre la línea de navegación y en la torrecilla. El fuego que se hacía con las ametralladoras de la fragata impidió que los tripulantes del submarino pudiesen usar sus cañones. Cuando el combate se hallaba en pleno desarrollo, los tripulantes abandonaron el subma-

rino, que se hundió pocos minutos después. Veintisiete sobrevivientes fueron recogidos por el "Bayard".

"Poco después la corbeta "Sunflower" atacó a otro submarino, que también había sido forzado a subir a la superficie. El enemigo durante unos minutos, presentaba su proa a un ángulo de 45 grados y se sumergió de nuevo. El "Sunflower" realizó un segundo ataque, que se considera destruyó al submarino.

"Aunque se supone que los restantes submarinos alemanes mantuvieron su vigilancia de los convoyes, lo hicieron desde una prudente distancia, y ambos convoyes llegaron a su destino sin ser nuevamente atacados".

ACTIVIDADES AEREAS

El intenso y sistemático bombardeo aéreo que los aliados efectúan sobre el territorio alemán, ha continuado durante el bimestre pasado en una forma que se estima va creciendo en intensidad, originando severos daños a las instalaciones dedicadas a la industria de guerra. La planilla que se inserta a continuación indica los principales ataques realizados por la Real Fuerza Aérea y por las escuadrillas norteamericanas, y en ella se destacan los llevados a cabo contra la ciudad de Berlín, que, según se anuncia, está parcialmente destruída.

Una noticia reciente, que se atribuye al diario "National Zeitung", dice que el 50 por ciento de esa ciudad está completamente deshecha y otro 25 por ciento se encuentra muy dañada, y se estima que 3 millones de habitantes han quedado sin hogar, de los 7 millones con que cuenta la capital del Reich. Esa misma información hace saber que, gracias a los buenos refugios existentes, los muertos no han sido más que 23.000 personas.

Debido a que la industria aeronáutica aliada continúa aumentando su producción, sin ser molestada por ataques aéreos adversarios, es de esperar que, por lo menos, las incursiones aéreas de los ingleses y norteamericanos continúen con el mismo ritmo, y más probablemente será que vayan aumentando en intensidad.

Principales ataques realizados al Continente.—

—A Wilhelmshafen, el 4 de noviembre. Ataque

diurno realizado por los norteamericanos, en el cual participaron más de 1.000 aviones. Se perdieron 5 aparatos. Está considerada la operación diurna más grande realizada hasta la fecha.

—A Dusseldorf, el 3 de noviembre. Se descargaron 2.000 toneladas de bombas en 27 minutos. No regresaron 19 máquinas.

—A Duren, el 7 de noviembre. Realizado por los norteamericanos, teniendo como objetivo principal la fábrica de repuestos de aviones.

A Bremen, el 13 de noviembre. Ataque llevado a cabo por los norteamericanos, en el cual se perdieron 15 aparatos.

—A Ludwigshafen, el 17 de noviembre. Perdióse 1 aparato.

—A Berlín, el 18 de noviembre, por la R.F.A., la cual descargó 350 bombas de 2.000 kilogramos cada una, en los 30 minutos que duró la acción. No regresaron 32 cuadrimotores.

—A Berlín, el 22 de noviembre por la R.F.A., en la que participaron 1.000 aviones que lanzaron 2.300 toneladas de explosivos. Ataque No. 88 que sufrió la ciudad. No regresaron 26 aparatos.

—A Berlín, el 23 de noviembre, por la R.F.A., interviniendo alrededor de 1.000 aviones, los cuales lanzaron unas 2.300 toneladas de bombas. Se perdieron 20 aparatos.

Este ataque y el del día anterior provocaron una devastación sin precedentes en las actividades y servicios públicos de la ciudad.

—A Berlín, el 26 de noviembre, por la R.F.A., lanzándose más de 1.000 toneladas de bombas en 20 minutos, perdiéndose 7 bombarderos.

—A Berlín, el 2 de diciembre. Fué el 5to. ataque, en gran escala, que realizó la R.F.A. contra esa capital. Se arrojaron 1.500 toneladas de explosivos, perdiéndose 41 bombarderos. En esta circunstancia se emplearon varias bombas de 4 toneladas.

—A Leipzig, el 3 de diciembre, por la R.F.A., arrojándose 1.500 toneladas de explosivos. Se perdieron 23 aparatos.

—A Berlín, el 16 de diciembre, por la R.F.A., arrojándose 1.500 toneladas de bombas. Fué el 6to. ataque importante desde que empezó la "batalla de Berlín". No regresaron 30 aparatos.

—A Francfort, el 20 de diciembre, participando unos 800 aparatos de la R.F.A. Cayeron sobre esta ciudad unas 2.000 toneladas de bombas.

—A Berlín, el 23 de diciembre, por la R.F.A. Se arrojaron 1.200 toneladas de bombas, a costa de 17 aviones.

—A Berlín, el 29 de diciembre, por la R.F.A. Se descargaron más de 2.000 toneladas de explosivos, no regresando 20 aparatos.

(Del "Boletín del Centro Naval".—Rep. Argentina).

BRASIL

Informaciones de la Marina.—De 1936 á 1943 se han llevado a cabo las siguientes obras:

Buques construídos en el país.

- C Paranaíba.
- C Paraguassú.
- C Carioca.
- C Cananea.
- C Cabedelo.
- C Camaquan.
- C Caravelas.
- C Camocin.
- CT Marcilio Días.
- CT Greenhalg.
- CT Mariz e Barros.
- C Matías de Alburquerque.
- C Felipe Garamao.
- C Henrique Días.
- C Fernandes Viera.

Buques en construcción en el país:

- C Vital de Negreiros.
- C Barreto de Menezes.
- CS Río Pardo.
- CS Río Negro.

CS Niteroi.
 CS Porto Alegre.
 CS Sao Vicente.
 CS Belo Horizonte.
 CS Loao Pessoa.
 CS Dis. Federal.
 CT Amazonas.
 CT Araguaia.
 CT Acre.
 CT Apa.
 CT Ajuricaba.
 CT Araguari.

Buques comprados en el país y en el extranjero:

CS Guaporé.
 CS Gurupí.
 CS Grajaú.
 CS Guiabá.
 CS Grauna.
 CS Goiana.
 CS Guajará.
 CS Gurupá.
 CS Javari.
 CS Jutai.
 CS Jurua.
 CS Juruena.
 CS Jaguarao.
 CS Jundiai.
 CS Jacui.
 CS Jaguaribe.
 NT Marajó.
 NT Montejí.
 NT Itassuce.
 Aratú (Cisterna).

NOTA.—(C) Cañoneros.—(CT) Caza-torpederos.
 — (CS) Caza-submarinos.— (NT) Escampavías.—
 Los CT “Amazonas” y “Araguaia”, fueron lanzados el
 29 de noviembre último.

ESTADOS UNIDOS

Un nuevo aparato que guía aeroplanos a través de largas distancias.

El manejo y la doma de esa partícula infinitesimal llamada electrón produce a diario asombrosas sorpresas científicas y una de ellas es el control de un aeroplano a largas distancias sin necesidad de la intervención del piloto. Un avión puede estar fuera de su ruta por una avería en los timones o por la muerte del navegante, entonces el piloto-electrónico es guiado desde una lejana estación de tierra y el aeroplano cumple la misión de bombardeo pudiendo regresar sano y salvo a su base.

Se ha revelado la existencia de este maravilloso aparato que guardaba en sus laboratorios el Estado Mayor del Ejército Americano. Desde el año 1941 los aviones yanquis poseían este instrumento creado por la "Honeywell Regulator Co." de Minneápolis. Hoy parece ser que algunos aparatos han caído en manos del Eje y por lo tanto el secreto ha pasado a poder del enemigo. Esta parece ser la razón que ha inducido al Estado Mayor para dar a conocer las maravillas y existencia del piloto electrónico.

Nuevo avión para la Marina Estadounidense.

La Marina de Guerra estadounidense ha revelado su nuevo aeroplano de combate. Producto de las lecciones aprendidas en el Pacífico, el caza Grumman, que ha sido bautizado con el sobrenombre de Hell-Cat ("Gato Infernal") entró en acción por primera vez en el raid que realizara la fuerza naval, sobre la Isla de Marcus, que estaba en manos de los nipones, el 10. de Setiembre.

De tremenda potencia de fuego, gran maniobrabilidad y velocidad superior a la de cualquier otro caza, el debut del Hell-Cat coloca a la Marina de Guerra en posesión de los dos mejores cazas de cubierta en el mundo entero. El otro es el Vought Corsair, contando ambos aviones con motores Pratt and Witney.

En cierto modo el Hell-Cat es el aeroplano típico del aviador naval, pues es producto de la experiencia

combinada de los aviadores de la Marina de Guerra y de la Infantería de Marina. Después del ataque de Pearl Harbor los pilotos estadounidenses se veían en la necesidad de combatir contra la aviación nipona que era superior entonces en número. Contaban con el Wildcat Grumman ("Gato Montés"). El famoso "Cero" japonés tenía mejor cielo y mayor maniobrabilidad en tanto que el Wildcat Grumman tenía mayor potencia de fuego, estaba mejor armado y contaba con tanques a prueba de perforación y goteo. Sirviéndose de estas ventajas los aviadores de la Marina de Guerra desarrollaron una táctica que les permitía realizar un radio de victoria de 5 á 1 sobre los nipones. Sin embargo querían y necesitaban un aeroplano más grande, más rápido y que diera golpes más fuertes. "Algo que suba más rápidamente", decía Edward H. O'Hare, héroe del Mar del Coral. El aeroplano hereda todas las buenas cualidades de su predecesor, el Wildcat, pero tiene mayor radio de acción, mucha velocidad, mayor poder de ascensión o cielo, maniobrabilidad y capacidad de permanecer a grandes alturas.

EL NUEVO DESTRUCTOR DE SUBMARINOS DE LOS ESTADOS UNIDOS

Por A. D. RATHBONE IV.

Los sabuesos del mar, como se denomina a los nuevos destructores-Escolta, son el terror de los submarinos de Hitler por su gran potencia destructora.

El nuevo Destructor-Escolta de los Estados Unidos es un barco sólido, bien acondicionado y elegante que no se asemeja en nada a ninguna otra embarcación flotante. Su superestructura es un término medio entre la torre vigía amplificada de un submarino y la torre gigantesca de una tanque de combate. Tanto la timonera como el puente y la cámara de navegación están completamente recubiertos con blindajes de acero, a excepción de dos hendiduras y un par de troneras. Las dos pla-

taformas de artillería, situadas en la parte delantera, figuran entre las características que contribuyen a transformar por completo la apariencia general del barco, especialmente visto de proa. Detrás del puente se levantan el mástil corto y la chimenea gruesa y baja, seguidos de formas grotescas, plataformas y grietas, que proveen monturas adicionales para las piezas de artillería, y espacio para cuatro tubos lanzatorpedos.

Tiene una eslora de 94 metros y una manga de 11 metros, tamaño que lo coloca en una categoría media entre una corbeta y un destructor común y corriente. Está dotado de motores Diesel o de turbinas de transmisión por engranaje, y puede aventajar en velocidad al submarino más rápido, pero no posee, ni requiere, la celeridad, la potencia ni el armamento de un destructor corriente. Es una embarcación especializada, con una misión bien definida, la de perseguir y hundir submarinos. Esto lo lleva a cabo, ya en servicio de convoy o por cuenta propia.

Como lo de nota su nombre, los destructores-Escolta navegan principalmente escoltando a buques de carga transoceánicos para protegerlos contra los ataques submarinos, de superficie o aéreos. Este trabajo había sido desempeñado hasta ahora por los destructores corrientes, pero como ya hay muchos destructores-escolta en servicio activo, aquéllos se unieron a la flota activa de combate para otras operaciones navales que sólo un destructor corriente puede ejecutar.

La construcción, lanzamiento, apertrechamiento y preparación de varios centenares de destructores-Escolta es algo que sólo podría hacerse en estos tiempos de cifras fabulosas y de consumaciones casi milagrosas. Constituye de por sí un programa de construcción naval de grandes proporciones. Pero ésta es tan sólo parte de la tarea.

Un barco especial como el Destructor-Escolta, ideado y producido para determinadas tácticas, tiene que ser tripulado por especialistas. La caza de submarinos no es juego de niños. Para oponerse a los métodos sagaces, violentos y crueles de los Nazis y mandarlos a la eternidad, se requieren hombres astutos y hábiles, así

como líderes enérgicos y dignos de confianza. En cada barco hay una dotación de 185 oficiales y marineros.

Con el objeto de hacer frente a la nueva situación, la Armada de los Estados Unidos estableció hace como un año un Centro de Enseñanza para la Guerra Submarina, en Miami, Florida. Actualmente dicha escuela ocupa nueve hoteles y un sinnúmero de edificios especiales, y cuenta con varios millares de estudiantes. El aprendizaje especial condensado requiere diez horas al día, siete días a la semana, por períodos de uno a tres meses, dependiendo de la materia de que se trate.

Utilizándose casi todos los Arsenales de la Armada y una o más docenas de astilleros particulares en las costas y en la región de los Grandes Lagos, se ha logrado acelerar la construcción de los barcos de una manera sorprendente. Al adoptarse los métodos de producción en serie y al invocarse toda la ciencia y el arte de la fabricación en gran escala, se ha conseguido reducir el período de construcción de un Destructor-Escolta a unos cuatro meses. El costo aproximado de cada barco es de \$ 3.500.000. Un destructor corriente cuesta dos veces más y se tardan nueve meses para su construcción. Por esta razón, los Estados Unidos dispondrán dentro de breve del doble del número de caza-submarinos por el mismo costo y en la mitad del tiempo que se requeriría para la construcción de destructores corrientes.

Todo lo correspondiente a la enseñanza del personal y a la construcción de los barcos se ha regularizado y coordinado de modo que coincidan hasta donde sea posible. A medida que se construyen los Destructores-Escoltas y que están listos para echarse a la mar, hay una dotación completa de oficiales y marineros para hacerse cargo de ellos. Esto se logra principalmente recurriendo a la escuela de Miami para obtener los oficiales y hombre hábiles que hayan tenido experiencia en la Armada e instrucción superior, así como adiestramiento a marineros, artilleros, señaleros, maquinistas y otros miembros del personal de la Estación de Preparación Naval de Norfolk. Por algún tiempo las tripulaciones terminaban su aprendizaje con más rapidez que se producían los barcos, pero ya este problema fué resuelto y ahora cada diez días o dos semanas un nuevo personal

ya graduado recibe el nombramiento para hacerse cargo de un nuevo Destructor-Escolta.

Para mayor eficacia en la caza de submarinos alemanes, el Destructor Escolta está verdaderamente cargado de piezas de artillería gruesa. Lleva tres cañones, cada uno de los cuales gira en un círculo completo para poder así seguir el blanco ú objetivo, y puede ser disparado por un personal experto con exactitud y rapidez sorprendentes.

Más atrás, igualmente elevado y protegido se halla uno de los famosos cañones Bofors de 40 mm. que es capaz de disparar 120 andanadas de proyectiles, con peso de casi un kilo, por minuto. Esta tremenda cortina de fuego puede ser eficaz á 2.285 metros contra objetivos aéreos o de superficie.

Actualmente no puede revelarse, por razones militares, cuantas ametralladoras Oarlikon de 20 mm. forman parte del armamento de un Destructor-Escolta. Baste decirse que las bocas de estas ametralladoras salen fuera de todos los puntos estratégicos de que se dispone. Cada una de ellas tiene una potencia de fuego de casi 400 balas por minuto, lo cual quiere decir que cuando todas las ametralladoras de 20 mm. disparan al mismo tiempo hacia arriba, los aviones enemigos la pasarán muy mal. Y esta agrupación de artillería permite al Destructor-Escolta dar buena cuenta de los aviones, barcos de guerra o submarinos enemigos.

Luego hay que tener presentes las bombas de profundidad variable. Cada una de ellas pesa 135 kilos, y cuando se dejan caer varias simultáneamente, aún a profundidades considerables, crean una situación muy malsana para el enemigo. Tan pronto como un barco las lanza, tiene que alejarse del sitio con tanta prontitud como se lo permitan sus motores.

Aunque fué construído principalmente para atacar al submarino, el Destructor-Escolta utiliza también el arma favorita de aquél, o sea, el torpedo. Los torpedos de que está provisto lo capacitan para dar al traste con los barcos de incursión enemigos de superficie.

Además de todas estas armas, dispone de grandes cantidades de granadas de mano, infinidad de rifles automáticos y, como es de suponerse, municiones en gran

abundancia. De esta manera se explica la razón por la cual los comandantes de submarinos nazistas aprendieron pronto a respetar y temer a los Destruccion-Escolta.

A pesar de ser un arsenal flotante, el Destruccion-Escolta se construye tomándose en cuenta su propia seguridad, y por esto es un blanco bastante difícil para los torpedos. Se han tomado muchas precauciones en las instalaciones eléctricas, las comunicaciones de una parte a otra del barco, el almacenamiento de combustible y municiones y la prevención y control de incendios y averías.

El interior de un Destruccion-Escolta es un modelo de perfección en lo que a su plan y trazado se refiere. Desde el puente, arriba en la superestructura, hasta las profundidades de la cámara de máquinas, el barco es completo en todos sentidos. Su ventilación y acondicionamiento de aire, desde la proa hasta la popa, no dejan nada que desear. Con esto se ha evitado la necesidad de abrir troneras o intersticios a los lados, y sus bandas de acero macizo son casi invulnerables a las balas del enemigo.

El comandante y sus oficiales tienen a su disposición camarotes espaciosos, retrete y cuarto de baño, así como su propia cocina compacta y eficaz, y un comedor muy cómodo, todo ello muy próximo al puente. Los oficiales de menor categoría disponen también de facilidades comparables. Debajo de las cubiertas están los alojamientos de la tripulación, los cuales son también muy cómodos y holgados.

Cerca del arsenal y de la cámara de máquinas hay un taller de maquinaria espléndidamente provisto. Una lavandería completa permite que el personal de a bordo esté siempre vestido nítidamente. El hospital del barco está bien provisto de efectos de primeros auxilios, medicinas y varias literas para pacientes.

En las casetas de mando y de radio, en la oficina del navegante y en el departamento de aparatos para descubrir sonidos, hay toda clase de mecanismos intrincados que tienen que ver con la marcha del barco y con sus importantes recepciones y transmisiones. Estos son los delicados instrumentos que indican la aproximación de un submarino. Todos los disparos de la artillería

pueden regularse desde los mandos del puente, pero cada cuerpo de artillería y de bombas de profundidad puede hacer sus propias manipulaciones.

No hay constancia hasta ahora de que en toda la historia naval las tripulaciones de un barco hayan estado formadas por hombres mejor capacitados, más inteligentes y de mayor determinación para cumplir con su deber que los estudiantes actuales de las escuelas de Miami y Norfolk. Sin embargo, aunque es mucho lo que puede esperarse de ellos, no hay duda de que la combinación de barcos destructores-Escorta y de los hombres de la Armada de los Estados Unidos que los tripulan contribuirá en gran parte a hacer desaparecer para siempre de los Siete Mares la amenaza del submarino.

INGLATERRA

Un extraordinario invento aeronáutico.—

El Gobierno Británico ha anunciado oficialmente la producción de una nueva clase de aeroplano cuya propulsión está basada en otro principio y por lo tanto no necesita hélices. Se construirán simultáneamente en Inglaterra y en los Estados Unidos. Su genial inventor es un Ingeniero Inglés, el Capitán de Grupo de la Real Fuerza Aérea Británica Frank Whittle, de 36 años de edad.

El principio general en que se basa la propulsión de la nueva máquina aérea es el siguiente: Una corriente de aire es aspirada por unos canales practicados en la cabeza del aparato y conducida a un compresor, donde el aire es comprimido y recalentado por la combustión en él de gasolina u otro combustible; de ahí es expulsado por un tubo de escape situado en la cola del aparato. Al salir a la atmósfera calentado se expande violentamente produciendo en la máquina un poderoso impulso hacia adelante.

La energía que hace marchar al aeroplano proviene, pues, de dos orígenes: energía mecánica gastada en accionar el compresor, y energía química en recalen-

tar el aire comprimido. Para obtener la primera se han seguido diversos sistemas por los Ingenieros que en varios países han estudiado este asunto. En algunos de ellos es el compresor de aire, en otros por una turbina de vapor, o es movido por un motor de gasolina, de gas, etc. Pero ninguno de ellos resuelve el problema de la supresión de un pesado y costoso motor. La solución estaba reservada a la magnífica técnica inglesa y el principio en que se funda el invento de Wittle es completamente diferente. La rotación del compresor es producida por una parte del mismo aire comprimido y calentado, que su posterior expansión hace avanzar el aeroplano.

Para la puesta en marcha es necesario emplear algún mecanismo que produzca una compresión inicial del aire. Ese mecanismo puede ser un pequeño motor a petróleo o eléctrico, o bien unos cartuchos especiales, ya que su acción se limita a mover el compresor durante un corto período de tiempo. En cuanto se obtiene una cierta presión y elevación de temperatura en la cámara de compresión se dispone ya de la energía suficiente para mantener el compresor en marcha. A partir de ese momento la energía necesaria para el vuelo proviene ya únicamente del calor desarrollado por la combustión de la gasolina en la cámara de compresión.



Crónica Nacional

Llegada del B. A. P. "Contramaestre Dueñas".

Construido en los Astilleros de Gulfport Boiler and Welding Works Inc. de Port Arthur, Texas, USA. ha sido entregado a nuestra Marina el remolcador B. A. P. "Contramaestre Dueñas".

Esta nueva unidad zarpó del indicado lugar el 6 de Noviembre de 1943 y llegó al Callao el 19 de Diciembre del mismo año, habiendo efectuado el viaje en forma eficiente a las órdenes del Capitán de Corbeta Carlos Teixeira.

Llegada del B. A. P. "Curaray".—

El 2 de Marzo de 1943 fué entregado a nuestra Armada en New York el B. A. P. "Curaray", construido por los astilleros de John Matton & Son Inc. Waterford-Estado de New York U. S. A.

Esta unidad vino al mando del Capitán de Corbeta Enrique León de la Fuente.

El viaje fué cumplido con todo éxito, habiendo efectuado un feliz arribo a Iquitos el 20 de Enero del presente año, después de recorrer 11.000 millas con remolque de tres albarengas, una de las cuales desplaza 1200 toneladas.

Llegada de los Caza-submarinos "CS-3" y "CS-4".

El Gobierno de los Estados Unidos de América, ha entregado al de nuestro país, bajo la Ley de Préstamos

y de los señores Jefes y Oficiales de la Guarnición; así como también una matinée en honor de los círculos sociales de Riberalta.

El día 14 de Marzo zarpó el B.A.P. "Fitzcarrald" de regreso a Puerto Maldonado.

Viaje del Director de la Escuela Naval del Perú a los Estados Unidos.

Con fecha 20 de Abril del pte. se ha dirigido a los Estados Unidos de Norte América, invitado por el Gobierno de ese país, el Contralmirante Dn. Roque A. Saldías. Viaja en compañía de los Capitanes de Corbeta Dn. Sergio León de Vivero y Dn. Juan Manuel Castro, quienes visitarán diversos centros de estudios y entrenamiento.



y Arriendos, dos nuevos caza-submarinos: los B.A.P. "CS-3" y "CS-4", con lo que nuestra Armada recibe positivo incremento.

Estas unidades salieron de Miami, Estado de Florida, el 4 de Enero del presente año, y llegaron al Callao el 12 de Febrero último, después de una travesía cumplida con todo éxito.

La División vino al mando del Capitán de Corbeta Julio Giannotti Landa.

Viaje del B. A. P. "Fitzcarrald" a Riberalta (Bolivia)

El día 13 de Febrero del presente año llegó a Riberalta (República de Bolivia) el B.A.P. "Fitzcarrald", al mando del Teniente Primero de la Armada Dn. Luis Muller.

La presencia de dicha unidad en territorio boliviano ha dado motivo para que se exterioricen, en forma entusiastamente significativa, los sentimientos de cordial amistad que unen a peruanos y bolivianos en esa importante zona fronteriza.

El día 20 de Febrero la dotación del B. A. P. "Fitzcarrald" rindió honores al Pabellón Boliviano, al ser izado éste en el local del Comando Militar de esa región y depositó una ofrenda floral en homenaje a los héroes bolivianos de la Guerra del Pacífico. Ese mismo día fué correspondida dicha ceremonia, en forma exactamente igual, por los Jefes y Oficiales de la Guarnición Boliviana, al izarse el Pabellón Nacional en el local de nuestro consulado.

Durante la permanencia del B. A. P. "Fitzcarrald" en Riberalta, se efectuaron numerosos agasajos en honor de los marinos visitantes, entre ellos el almuerzo ofrecido en el club Social de esa localidad por el Cónsul del Perú, Sr. Pedro Silva Arrieta.

Retribuyendo atenciones, el Comandante del B. A. P. "Fitzcarrald", ofreció a bordo de su buque un cocktail el día 27 de Febrero, en honor del Coronel Dn. Armando Sainz, Comandante de dicha Región Militar,

NECROLOGICAS

CAPITAN DE NAVIO ERNESTO SALAVERRY S.

5 de Marzo de 1944

El día 5 de Marzo ppdo. dejó de existir en esta Capital el Capitán de Navío Dn. Ernesto Salaverry S., cuyas dotes morales e intelectuales lo distinguían como destacado Jefe.

El Comandante Salaverry pertenecía a una ilustre familia de marinos. Retirado del servicio, en los últimos años desplegó sus actividades en diversos organismos técnicos. La "Revista de Marina" envía por intermedio de estas líneas su más sentida condolencia a los deudos del extinto.

Cap. de Fgta. (San) JORGE O. LLERENA Q.

† 14 de Abril de 1944

En Miraflores ha dejado de existir el día 14 de Abril del pte. año el Capitán de Fragata (San) D. Jorge Llerena Q., Jefe de la Sanidad Naval. Su desaparición ha producido hondo pesar entre sus compañeros donde era muy apreciado por sus cualidades de caballerosidad y competencia.

La "Revista de Marina" hace llegar a sus deudos, su más sentido pésame.

CAPITAN DE NAVIO JOSE F. BARANDIARAN

† 15 de Abril de 1944

Con hondo pesar, la "Revista de Marina" participa el sensible fallecimiento del Capitán de Navío Dn. Jose F. Barandiarán, ocurrido en Miraflores, el día 15 del pte.

El Comandante Barandiarán entró al servicio de la Armada el 27 de Marzo de 1909, como alumno de la Escuela Naval y desde entonces hasta su desaparición dió todas sus energías y vastos conocimientos al servicio de la Patria. La destacada carrera de este ilustre Jefe comprende comisiones de importancia internacional: fué así miembro de la comisión Krauss para estudios portuarios, en 1913; de la expedición Sueco-Peruana para explorar la montaña en 1919 y en el mismo año hasta 1921 de la Sociedad Geográfica del Perú para la determinación de coordenadas geográficas y en 1938 de la Comisión Demarcadora de Límites con Bolivia.

Culmina su carrera en esta rama del servicio como Presidente de la Comisión de Límites con el Ecuador-Sección Oriente desde 1942 hasta el presente año. Viaja al extranjero en diversas oportunidades desempeñando cargos de importancia, mereciendo citaciones especiales por su competencia y abnegación.

La "Revista de Marina" hace llegar a sus deudos los sentimientos de su más sentida condolencia.



REVISTA DE MARINA



SUMARIO

- La Guerra Psicológica.—Guzmán Soriano
Batalla de Matapán.
Los Buques Capitales Japoneses.—Morgan
Educación del Oficial Naval.—Elder
Qué es el Plankton.—Sears
Algunas Costumbres y Tradiciones Navales
Notas Profesionales
Crónica Nacional
-
-

ANO XXIX
Núm. 3

República del Perú
1944

Mayo y
Junio