

Manuel Bawitz +
Controlante Olsson + 457

REVISTA DE MARINA



SUMARIO

La Batalla de las Filipinas.-Reilly.

Buques Portalanchas Torpederas.-Sokol.

Un programa Naval Standard muy a propósito para países
marítimos pequeños.-Roddis.

Fueron al infierno, y regresaron.-Mac Donald.

La Marina Sueca.-Gade.

Rescate en Pearl Harbour.

Blitzkrieg en el Mar.-Mac Cain.

Notas Profesionales.



PRIMERA SECCION

Recib

Trans

3 Abril 1945
Biblioteca
Revistas.

Contest.

ANO XXX
Núm. 1

República del Perú
1945

Enero
y Febrero

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



PRECIO \$. 40 00
VOLUMEN 22½ x 16 cm.

Este libro puede adquirirse en la "Librería del Servicio de Prensa, Propaganda y Publicaciones Militares. — Lima Jirón Ancash 676. ORD. GRAL. No. 55

"El Consejero Médico del Hogar"

Señor Lector:

En vista del gran aumento de enfermedades que tantos trastornos y pérdida de dinero ocasionan, se ha preparado esta importante obra "El Consejero Médico del Hogar". Aumenta la utilidad de esta obra moderna y científica los muy o-mpietos índices

INDICE GENERAL, INDICE ALFABETICO E INDICE DE SINTOMAS

La primera edición fué impresa en Enero del año 1943 por el Dr. Humberto O. Swartout. Entre las diversas partes que contiene esta obra citare algunas de ellas. Primeramente (Pág. 8) Representación Gráfica de la Estructura del Cuerpo Humano en cinco partes distintas del cuerpo entero en colores naturales y el nombre de cada órgano. Después el Índice General mostrando el contenido de esta interesante obra y continúan 16 láminas más de página entera en colores de gran importancia en el conocimiento del cuerpo humano, además una infinidad de grabados en color negro. (Cap. 4) Cómo se Alimenta el Cuerpo. (Cap. 13) Régimen Alimenticio Defectuoso. Muestran el valor alimenticio de los alimentos comunes, las combinaciones buenas y malas a fin de obtener el mejor provecho de los alimentos que ingerimos. (Cap. 17) El Embarazo y el Parto. El cuidado del niño durante el primer año, así como de 1 a 6 años y cómo emplear la tabla de edad—altura—peso. (Cap. 21) Afecciones de los Huesos, Músculos y Articulaciones. (Cap. 23) Trastornos Nerviosos. (Cap. 26) Enfermedades del Corazón. (Cap. 27—28) Enfermedades de las Arterias y de la Sangre. (Cap. 31—32) Enfermedades de los Pulmones y la Pleura y del Tubo Digestivo. (Cap. 36—37—38) Enfermedades de los Riñones y la Vejiga. Enfermedades de los Hombres y de las Mujeres. (Cap. 44) El Cuidado de los Enfermos, páginas 453 a 493 que sabiendo aplicar estos tratamientos como explican aquí, podremos curar casi cualquier enfermedad evitar que el mal se agrave y tengamos que gastar y sufrir. (Cap. 48) Accidentes Emergencias. Primeros Auxilios en casos de Accidentes o Emergencias. (Cap. 46) Medicamentos, Recetas y Tratamientos.

Como esta obra es de verdadero valor que ahorra dinero y preocupaciones, ha muchísimas personas que ya la obtuvieron y no dudo que también Ud. desea adquirir una

EN VENTA en la Dirección General de Administración de Marina
BAZAR NAVAL. — CALLAO (Dique Seco)

COMPRELA HOY MISMO

El Conocimiento es Poder

en la Lucha contra la

Enfermedad y la Muerte



Casa Editora Sudamericana

BUENOS AIRES

AGENTE EN EL PERU, ALFREDO MARIN H

CARTAS A CASILLA 186 — LIMA

Jirón Lampa 844

EN VENTA en la Dirección General de Administración de Marina.

BAZAR NAVAL

CALLAO (Dique Seco)

PIDALA HOY MISMO

Sociedad Fraternal de Marina

El personal del Cuerpo General de la Armada y los que a él habían pertenecido, el de las Dependencias de Marina y los miembros de la Marina Mercante Nacional se asociaron en 1875 formando la SOCIEDAD FRATERNAL DE MARINA.

Esta Institución auxilió oportuna y eficazmente a sus socios durante la guerra en 1879 y hasta la fecha lo viene haciendo con su **puntualidad y rapidez**

La cuota de ingreso es de **veinte soles** para los que tienen hasta treinta años de edad, y quince soles más por cada año más de edad; la cuota es de quince soles anuales adelantados y la cantidad asignada para cada mortuorio es de **OCHOCIENTOS SOLES**.

El saldo en Caja el 31 de diciembre último era de 22.420.12 soles.

El año	1938	fueron pagados	tres	mortuorios	
" "	1939	" "	cero	"	"
" "	1940	" "	cinco	"	"
" "	1941	" "	dos	"	"
" "	1942	" "	dos	"	"
" "	1943	" "	dos	"	"
" "	1944	" "	dos	"	"

Es un deber de previsión de todo Oficial, para con su familia, en pensar en proporcionarle el mismo día de mayor angustia y dolor, un **auxilio rápido, oportuno y seguro** con que poder atender a las más premiosas necesidades del momento.

La Sociedad está presidida en la actualidad por el Sr. Contralmirante Dn. César Bielich, y el Tesorero es el Capitán de Corbeta don Alfonso Balaguer.

Dirija Ud. hoy mismo su solicitud de ingreso al Capitán de Fragata Juan E. Benites, Secretario de la Sociedad Fraternal de Marina — Nazca 123.—Callao.

	Pág.
La Batalla de las Filipinas.—Brigadier General Henry J. Reilly, (Traducido de "Flying", por el Tte. 2º Jorge Ruiz de Castilla).	1
Buques Portalanchas Torpederas.—Profesor A. E. Sokol. —(Traducido de "U.S. Naval Institute Proceedings")	18
Un programa Naval standard muy a propósito para Países Marítimos pequeños.—Capitán Louis H. Roddis, USN. Navy.—(Traducido por el Tte. 2º Abel Woll).	28
Fueron al infierno, y regresaron.—Cap. de Fragata USN. Donald J. Mac Donald.—(Traducido del "Bureau of Naval Personnel Information Bulletin").	41
La Marina Sueca.—Capitán John A. Gade USN. (Traducido del "Proceedings").	56
Rescate en Pearl Harbour.—(De "The Engineer").	66
Blitzkrieg en el Mar.—Vicealmirante USN. John S. Mac Cain.—(Traducido por el Cap. de Navío Francisco Beduneau, "Revista de Marina", Chile).	86
NOTAS PROFESIONALES	97
ESTADOS UNIDOS.—Los furiosos demonios del Mar. —Operaciones de rescate de aviadores caídos en el mar. —Armas cohetes.—Los primeros en entrar en Puertos enemigos.—El primer éxito en el Lejano Oriente.—Un arma secreta descubierta.—La Flota Dragaminas de la Primera Guerra Mundial.—Los dragaminas abren el camino.—SUECIA.—Buque cisterna sueco equipado con balsas salvavidas de nuevo tipo.—La Armada sueca recibe un nuevo buque para salvamento de submarinos.	



Revista de Marina

DIRECTOR

Contralmirante A. P. Roque A. Saldías

JEFE DE REDACCIÓN - ADMINISTRADOR

Capitán de Corbeta A. P. Juan M. Castro H.

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
„ „ „ 1/2 „	„ 45.00
„ „ „ 1/3 „	„ 35.00
„ „ „ 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 recibimos, avisos suscripciones y canjes.

La Batalla de las Filipinas

Por el Brigadier General

HENRY J. REILLY, O. B. C.

Cerca de tres años después de nuestro desgraciado desastre en Pearl Harbor en manos de los Japoneses, hemos ganado en las aguas de las Filipinas nuestra primera gran victoria en la guerra contra el Japón. Con ésto hemos derrotado a la aviación naval y de tierra japonesas haciendo retirar en derrota a tres flotas que intentaron impedir nuestra invasión de Leyte. Y como resultado de esta victoria hemos asegurado una base en tierra á 5.300 millas al Oeste de Hawai y a solamente 1.400 millas del Japón.

Este enorme avance de nuestras fuerzas en el Pacífico ha necesitado la reconstrucción de nuestra flota, la nueva solución a nuestro problema de abastecimiento Naval, la concepción de una estrategia atrevida y el desarrollo de una nueva y brillante táctica aérea.

Nuestra aviación ha mantenido superioridad sobre la aviación enemiga, ha proporcionado información de incalculable valor sobre los movimientos y actividades del enemigo, ha dado una fuerza de ataque de gran potencia, contra la flota enemiga, sus blancos terrestres y sus tropas en el campo de batalla. La aviación pues ha ayudado al éxito de nuestra estrategia y a la velocidad de nuestro avance que de otro modo hubiera sido dificultoso.

Después de dos años desde Pearl Harbor, nuestra flota, con su fuerza aeronaval ha sido lo suficientemente fuerte como para tomar la ofensiva. Después de



aquel desastre hemos tenido que soportar con una pequeña flota en el Pacífico que tuvo que estar prevenida de un ataque por la aplastantemente superior flota japonesa y su fuerza aérea.

El paso siguiente fué hacer el máximo uso de la industria americana para formar nuestra aviación, reparar las averías de nuestra fuerza de acorazados en Pearl Harbor y reemplazar los 13 nuevos acorazados destruidos como resultado de la Conferencia de Armamentos de Washington. El día del ataque japonés nosotros teníamos 15 acorazados, siete en el Atlántico y ocho en Pearl Harbor. De estos ocho, dos fueron hundidos y el resto malamente averiados.

Como resultado de la Conferencia de Armamentos de Washington nosotros destruimos nueve acorazados que llevaban nueve cañones de 16" cada uno, y seis cruceros de batalla que llevaban ocho cañones de 16" cada uno. Estos buques solos pudieron haber hundido toda la flota japonesa si ellos hubieran existido cuando Pearl Harbor. Estamos informados de que tenemos 16 acorazados y la mayor parte de nuestros portaaviones en el Pacífico.

También hemos desarrollado enteramente nuevos métodos para abastecer una flota. En el pasado, y hoy día en todas las marinas exceptuando la nuestra, los buques deben regresar a las bases navales de cuando en cuando y especialmente después de las batallas, para abastecerse de víveres y combustible. No pueden mantenerse por largo tiempo en el mar a menos que haya que enfrentarse en nuevas batallas.

Pero ahora este problema ha desaparecido. Nosotros no solamente estamos capacitados para mantener nuestros buques de superficie en el mar por largos períodos listos para la batalla; sino que también nuestra aviación naval que acompaña a la flota está igualmente lista para el combate.

Este tremendo progreso en la Guerra Naval ha sido cumplido por la organización de la Fuerza de Servicios de la Flota del Pacífico. Esta fuerza lleva desde las bases de tierra la munición, los alimentos, gasolina, combustible y toda clase de abastecimientos a la flota;

y todos los medios para hacer las reparaciones que no sean muy grandes a los buques y los aeroplanos.

Después de agrupar las unidades remanentes de nuestra Flota del Pacífico que se salvaron de Pearl Harbor, nuestro siguiente problema fué mantener abierta una línea de comunicación naval y aérea con Australia. Los japoneses, después de tomar las Indias Orientales Holandesas, empezaron a moverse hacia el este y hacia el sudeste desde las islas Marshall. Los japoneses tomaron algunas islas, incluyendo las Gilberts y las Salomón, para cortar nuestras líneas. Si no los deteníamos ellos habrían llegado a las Fiji y New Hebrides. Nuestro primer trabajo después de recibir la flota y el refuerzo aéreo, fué detener el avance japonés.

Nosotros logramos detenerlos y gradualmente construimos y formamos las fuerzas de tierra y aire para Mac Arthur capacitándolos a él y a los australianos a pasar de la defensiva en Australia a la ofensiva en Nueva Guinea y las demás islas mantenidas por los japoneses hacia el norte. Hacia el fin de 1943, dos años después de Pearl Harbor, estuvimos finalmente listos a comenzar la ofensiva concentrada que nos devolvería la posesión de las Islas Filipinas. Por medio de una operación de tres dimensiones Mac Arthur avanzó al noreste de las Filipinas. Nuestra flota principal se aproximó de Hawai aproximadamente al Oeste de las Filipinas.

Cada una de estas fuerzas tenía que emprender una campaña que capturara las islas más cercanas de los japoneses y progresar así sucesivamente de isla en isla. En esta forma actualmente no hubiéramos dominado ni la mitad de las Filipinas.

Pero con el reconocimiento aéreo, y haciendo una estimación correcta de la ignorancia japonesa de nuestra estrategia, ambos, el Almirante Nimitz y el General Mac Arthur se embarcaron en una descabellada política estratégica. Nunca había sido llevada a cabo antes una política de atacar y capturar únicamente las islas esenciales para proteger la retaguardia y los flancos del avance y rebasando simplemente el resto de la cadena de fuerzas terrestres y aéreas con base en tierra de los japoneses.

Poniendo de lado el poder revolucionario de la avia-

ción, esto no podría haber sido llevado a cabo si no se hubiera creado la Fuerza de Servicio de la Flota que capacita a nuestros acorazados y portaaviones a mantenerse en el mar por períodos largos de tiempo sin regresar a sus bases principales de Hawai o Australia.

Hay una pequeña duda de que los japoneses concibieran la situación estratégica teniendo en cuenta la rapidez con que la industria americana podría construir y combinar una relativamente pequeña aviación naval y una flota de acorazados destruída en la mitad para convertirla en una fuerza combinada de acorazados y aviación naval inmensamente superior a cualquiera que su flota y su fuerza aérea pudieran poner en acción.

Y desde que los japoneses no habían concebido la posibilidad de una flota que yendo a la mar pudiera permanecer allí por largos períodos de tiempo, ellos trabajaron sobre la premisa de que cualquier ataque descansaría sobre las sólidas bases de la inevitable práctica naval de regresar a las bases principales después de cada batalla para reajustar y reabastecer los buques que habían estado en la acción.

En otras palabras ellos pensaron que tal como el Ejército de la Unión hasta que Grant tomara el comando, habría una gran pausa después de cada batalla para prepararse para la próxima. Ellos han encontrado ahora que, tal como la estrategia de Grant fué comenzar la lucha y no detenerse nunca, ellos están cara a cara con una flota de acorazados y aviación naval que puede hacer lo mismo en el mar. Esta es la primera vez en la historia que se ha realizado ésto.

Tampoco los japoneses se imaginaron que nosotros rebasaríamos algunas de sus islas fortificadas. Su cuadro estratégico era que la masa de la flota japonesa se situaría quietamente en el centro de una serie de islas fortificadas, cada una de las cuales por sus fuerzas de tierra y aviación militar, presentaría un serio problema a cualquier intento de captura por nuestra parte. Conforme una cayera, tendríamos que atacar la siguiente más cercana al Japón.

De haber seguido nosotros este procedimiento, los japoneses nunca hubieran experimentado la dificultad de abastecer sus islas, debido a que su línea de suminis-

tros hubiera estado siempre dentro de la línea exterior de defensa contra la cual nosotros hubiéramos estado golpeando. Aún si hubiéramos arrollado estas defensas siempre hubiéramos quedado en la parte exterior de ellas.

Los ataques aéreos a las líneas de comunicaciones navales son siempre más difíciles que los ataques aéreos a las líneas de comunicación terrestre. Los buques en el vasto Océano Pacífico no tienen que sujetarse a rutas definidas, mientras que las líneas de comunicación terrestre consistentes de ferrocarriles, carreteras, ríos y canales podían ser fácilmente localizadas y atacadas.

Nuestra descabellada estrategia de rebasar aquellas islas del mandato japonés que no considerábamos esenciales para nuestro avance hacia las Filipinas cumplió 2 objetivos. Primero nos capacitó a alcanzar las Filipinas en un tiempo relativamente corto a comparación del tiempo que hubiéramos empleado si seguimos la idea japonesa. Segundo, la operación cortaba el abastecimiento de la cadena de islas rebasadas.

Una de las más grandes dificultades de la lucha en tierra, desde que los ejércitos se preparan a distancias donde ningún general puede ver y controlar al antagonista, ha sido lo que los alemanes llaman la "niebla de guerra". La niebla de guerra consiste simplemente de la incapacidad de conocer donde está el enemigo y que está haciendo. Sin este conocimiento es extremadamente peligroso planear una operación estratégica. La niebla de guerra en el mar ha sido siempre la más fatigosa debido, a la inmensidad de los océanos y la pequeñez de una flota que se mueve en la superficie del mar. Una flota puede moverse en cualquier dirección mientras que las fuerzas terrestres sólo pueden trasladarse a lo largo de los caminos y ferrocarriles bien marcados. Napoleón llevó un ejército desde Francia a Egipto, parando en el camino para capturar Malta, mientras Nelson con su flota merodeaba vanamente el Mediterráneo en un afán de darle caza.

Con la aviación nosotros hemos podido aclarar la niebla de guerra manteniendo siempre a los japoneses dentro de ella. Esto nos ha dado el poder, de poder efectuar ataques sorpresivos, mientras que los japoneses nunca saben dónde o cuándo vamos a asestarles el golpe.

Durante muchos años las Escuelas de Guerra de la Marina y del Ejército confeccionaron planes para reforzar las Filipinas antes de que los japoneses pudieran tomarlas, si ellas caían había que pelear a través de las Islas Carolinas, Marshall y Ladrones del mandato japonés, reduciendo la distancia á 2.800 millas en vez de las 5.300 que separa Hawai del Estrecho de San Bernardino. Se ha sabido que, no haciendo caso de los términos del mandato formulado por la Liga de las Naciones, el Japón fortificó estas islas y construyó en ellas bases navales que hemos visto usar ahora.

No importa como fué encarado el problema en las Escuelas de Guerra, él terminaba siempre con un largo período de lucha con grandes pérdidas.

El desenvolvimiento de una nueva estrategia y táctica, gracias al tremendo desarrollo de nuestra Aviación Naval, cambió drásticamente este problema. Se añadía a este tremendo desarrollo la seguridad de que la aviación sola no podría encararse con éxito a una flota de superficie cuya espina dorsal son los acorazados y que está protegida con aviación con base en portaaviones. Ambos partidarios de la vieja controversia de acorazados vs. aeroplanos llegaron a la conclusión de que para operar exitosamente contra el enemigo había que disponer tanto de acorazados como de aeroplanos.

El avance del Almirante Nimitz y General Mac Arthur nos hizo llegar a un punto donde teníamos el control y posesión de las islas tanto al este como al sudeste de las Filipinas y Formosa. En este momento el problema fué dónde atacaríamos. Nosotros teníamos que obtener una base lo suficientemente grande donde tener las tropas, los abastecimientos, las bases navales y los aeródromos necesarios para desembarcar con éxito ya fuera en la costa de China o atacar el Japón mismo. Nuestra posesión de Saipán, Tinian y Guam nos dió la oportunidad de proseguir al norte vía las islas Boninfa, atacar el Japón mismo, o el oeste para atacar Formosa o Luzón. Capturando algunas de las islas Palau y Morotai, tuvimos los aeródromos para atacar Mindanao en las Filipinas.

Los japoneses no tuvieron conocimiento de esto. De Mindanao al Japón mismo hay tantos grados de latitud

como de Panamá a San Francisco. Esta era una tremenda extensión de tierra y mar para que la Flota japonesa y la aviación pudieran prevenir el ataque de sorpresa.

La decisión de cómo efectuar nuestro ataque fué hecha cuando el Presidente visitó Hawai con los Almirantes Leahy y King y apreciaron la situación con el Almirante Nimitz, cuyo Cuartel General está en Hawai y el General Mac Arthur que había venido por avión del Pacífico sudoeste.

Se eliminó la posibilidad de un ataque directo al Japón o un desembarco en la costa de China, debido a que no se disponía de suficiente tropa. Formosa fué eliminada, debido a que es demasiado montañosa para permitir la construcción de aeródromos y alojar las tropas que se tenían que necesitar para una invasión real del Japón o las costas de la China. Además no hay en Formosa una bahía de primera clase como para que sirva de base a nuestra flota. La única bahía grande que hay está en Pescadores, un pequeño grupo de islas entre Formosa y la costa de China, y que probablemente sirvió de base a la fuerza expedicionaria japonesa que atacó las Filipinas.

Durante una misión secreta para el General Leonard Wood, entonces Jefe del Estado Mayor del Ejército de los EE. UU., en 1911, el escritor visitó Formosa pero no pudo alcanzar las Islas Pescadores porque los extranjeros estaban prohibidos de tener acceso allí. En esa época, las posibilidades de una guerra con el Japón era el asunto más discutido en nuestro ejército. Además de otras cosas, el General Leonard Wood quería saber si había una fuerza expedicionaria Japonesa en las Pescadores o en Formosa.

Mindanao y Luzón no fueron escogidos, probablemente debido a que los japoneses esperaban que nosotros intentáramos desembarcar en esos dos lugares de las Filipinas.

Se usó la aviación en su poder máximo para crear la niebla de guerra a los japoneses, y la flexibilidad de esa fuerza se usó para mantenerlos confundidos en el instante del ataque.

Las islas Ryuku entre el Japón y la propia Formosa fueron atacadas por nuestra aviación naval el 9 de Oc-

tubre. Se atacaron varios puntos en todas las Filipinas, y finalmente el 19 Octubre, 10 días después de confundir a los japoneses con desafíos aéreos, desembarcamos en Leyte. Que los japoneses fueron tomados por sorpresa, lo muestra el hecho de que no había allí ninguna fuerza naval que se opusiera a nuestros desembarcos; el enemigo no estuvo capacitado a concentrar su fuerza aérea con base en tierra con suficiente potencia como para causar serio daño a nuestros buques o nuestras tropas; y nuestras tropas al desembarcar sólo tuvieron la oposición de una división japonesa.

De este modo, gracias a nuestro dominio en el aire, y nuestro dominio en acorazados que protegían a nuestros portaaviones, estuvimos capacitados para sorprender a los japoneses y desembarcar con éxito y relativamente pequeñas pérdidas en las Filipinas. Una vez en tierra, la sola división japonesa no tuvo chance de impedir que se ensanchara el frente de nuestros desembarcos con una invasión completa de Leyte y la ocupación de Samar.

El 23 Octubre, nuestros aeroplanos con base en los portaaviones y nuestros submarinos informaron la presencia de dos fuerzas japonesas de acorazados, cruceros y destroyers que se aproximaban del Oeste. Ninguna de estas fuerzas contaba con portaaviones y aparentemente intentaban obtener protección aérea de los aeródromos de las Islas Filipinas.

La flota que estaba más al norte se encontraba al Oeste de Mindoro y consistía de cinco acorazados, 10 cruceros pesados, un crucero ligero y 13 destroyers. Esta fuerza venía alrededor del extremo sur de Mindoro y entró al Mar de Sihuyan, desde donde pasó a través de los estrechos de San Bernardino, entre Luzón y Samar para entrar al Océano Pacífico y entonces poner proa hacia el Sur a lo largo de las costas de Samar y hacia nuestra área de desembarcos en Leyte.

Aparentemente esta flota intentaba unirse en las aguas al Este de Leyte con la flota japonesa del Sur avistada primero por nuestra aviación en la entrada del Mar de Mindanao, entre Mindanao y la Isla Negros. Esta también era una flota formidable pero sin portaaviones. Esta fuerza consistía de dos acorazados, dos

cruceros pesados, dos cruceros ligeros y 13 destroyers. Esta flota entró a los Estrechos de Surigao entre Leyte y Mindanao, aproando a las aguas del Este de Leyte aparentemente con la intención de unirse con la fuerza del norte que venía bajando desde la costa Este de Samar.

Toda la información proporcionada por nuestros aeroplanos y submarinos indicaba que estas dos flotas una vez unidas en las aguas del Este de Leyte intentarían destruir todos los transportes, portaaviones y buques de guerra americanos que se encontraran allí.

El éxito japonés no solamente hubiera cortado los suministros de alimentos y munición a las fuerzas del General Mac Arthur sino también hubiera privado a sus tropas de toda protección aérea, debido a que al principio sólo se contó con aviación con base en portaaviones para el reconocimiento, dirección del fuego de la artillería, y dirección del ataque de las fuerzas de tierra. También hubiera privado de la protección del fuego de los cañones de nuestros buques que se usó para reforzar el fuego de la artillería del Ejército.

Pero en vez de regresar a una base distante para reaprovisionarse de combustible, munición y abastecimientos, como los japoneses indudablemente habían esperado; nuestros buques de guerra gracias a la Fuerza de Servicio de la Flota del Pacífico estaban esperando el ataque japonés dispuestos en la forma siguiente:

Una fuerza de tarea de los portaaviones de la Tercera Flota bajo el Comando del Almirante Halsey estaba en las aguas al Norte de Samar. Esta fuerza consistía de portaaviones, acorazados veloces, cruceros y destroyers. Una fuerza de acorazados y cruceros de la Séptima Flota bajo el Comando del Almirante Kinkaid estaba en las aguas al Sur de Samar y cerca a Leyte. Un poco más al exterior y formando un semi-círculo al Sudoeste de Samar y Este de la cabecera de playa de Leyte estaban tres grupos de portaaviones-escolta.

Estas dos flotas japonesas estuvieron sometidas al constante ataque aéreo de los portaaviones de la Tercera Flota y de los portaaviones escolta de la Séptima Flota, durante toda su aproximación. Para proteger sus buques los japoneses mandaron aeroplanos con base en tierra de sus aeródromos en las Islas Filipinas, de los

cuales cuando menos 150 fueron derribados aunque algunos lograron pasar, hundiendo al portaaviones ligero PRINCENTON. Mientras tanto las dos flotas japonesas continuaron aproximándose.

Encontrándose en esta situación, un aeroplano de reconocimiento con base en tierra informó la presencia de una tercera flota japonesa que navegaba con rumbo al área de batalla. Esta fuerza se componía de un portaaviones de línea, tres portaaviones ligeros, dos acorazados de la clase del ISE con cubierta de vuelo en proa, cinco cruceros y diez destroyers. Esta flota fué descubierta primero al Este del estrecho entre Luzón y Formosa navegando con rumbo hacia el Sur. Esta fuerza se encontraba lejos de las otras dos fuerzas japonesas, seguramente debido a una pobre previsión del Almirante japonés que pensó que la Flota Americana se retiraría sin afrontar el peligro.

La Flota japonesa de más al Sur que venía a través del Estrecho de Surigao llegó a la zona de batalla en la madrugada del 24 de Octubre. Fué recibida en la boca del estrecho por escuadrones de lanchas torpederas (PT-boats) que patrullaban esa zona. Los buques japoneses continuaron acercándose y los destroyers americanos fueron los siguientes en atacarlos con torpedos. Después en la misma boca del estrecho se encontraron con toda la potencia de fuego de los buques pesados de la Séptima Flota, que incluía cinco acorazados modernizados que habían sido averiados en Pearl Harbor. La flota japonesa fué detenida, viró y se retiró por el mismo camino por donde había venido. Sus buques fueron malamente averiados y los dos acorazados definitivamente hundidos en la acción.

El Almirante Halsey, Comandante de la Tercera Flota, tenía ahora dos alternativas por tomar: Arrumbar hacia la Flota de Portaaviones que venía del Japón, o hacia la Flota Central japonesa que venía por los Estrechos de San Bernardino. Esta última flota había sido atacada por los aviones HELLDIVERS (bombardeo en picada) AVENGERS (torpederos) y HELLCATS (ceros) de los portaaviones americanos, quienes informaron que la flota había huído. Entonces Halsey

mandó su Tercera Flota contra los portaaviones japoneses que venían del Norte.

Hubo muy poca oposición aérea. Evidentemente los aviones japoneses después de atacar a los buques americanos el día anterior habían regresado a sus bases de tierra de las Filipinas a reaprovisionarse de combustible y bombas. Ellos regresaron muy tarde, y cuando menos tres de los portaaviones fueron hundidos, dos por acción aérea y uno por el fuego de la artillería de nuestros cruceros. Ambos acorazados de la flota japonesa fueron averiados, y la flota emprendió la retirada hacia el Japón.

En seguida se desarrolló para los buques americanos la parte más crítica de la batalla. La Flota pesada japonesa que venía a través del Mar de Sibuyán y que según los informes se retiraba, viró de nuevo y regresó a través de los Estrechos de San Bernardino. El Almirante Halsey recibió una llamada del Almirante Kinkaid pidiéndole ayuda para su Séptima Flota. Los tres grupos de portaaviones escolta que se encontraban cerca de Leyte estaban en posición muy vulnerable. La pesada fuerza japonesa entró a través de los estrechos antes de la madrugada y antes de que los portaaviones escolta pudieran hacer despegar sus aeroplanos. Los buques japoneses eran mucho más veloces que nuestros "portaaviones jeep". Los cañones japoneses ponían fuera de alcance la artillería de cinco pulgadas de nuestros pequeños portaaviones escolta. Los portaaviones hicieron lo mejor que pudieron.

Cuando amaneció decollaron sus aviones y bombardearon y ametrallaron a los atacantes. Dos destroyers y un destroyer escolta cubrieron con bravura la retirada, pero fueron hundidos. Fueron también hundidos, dos portaaviones escolta. Mientras tanto la Flota del Almirante Halsey se deslizó al Sur para rescatar y proteger los buques de Leyte. La Flota japonesa permaneció sometida a continuo ataque aéreo, pero encarada con el peligro de ser acorralada entre la Flota del Almirante Halsey por el Norte y la Flota del Almirante Kinkaid, se detuvo, viró y se retiró a través del Estrecho de San Bernardino.

Esta batalla aéreo-naval combinada fué muy costosa para los japoneses. Cuando menos fueron hundidos dos acorazados, cuatro portaaviones, seis cruceros pesados, dos cruceros ligeros y un número indeterminado de destroyers; fueron severamente averiados otro acorazado, cinco cruceros y siete destroyers; y averiados seis acorazados, cinco cruceros y 10 destroyers.

El plan estratégico japonés no es aún claro. A menos que ellos hubieran tenido la idea de que nuestra flota con su fuerza aérea tendría que regresar a su base después de hacer desembarcar a Mac Arthur, ellos cometieron el más viejo y peor error estratégico dividiendo sus fuerzas delante del enemigo. Esta es la idea cardinal del estratega amateur. Nosotros vemos esto constantemente en los artículos de los periódicos y revistas marcando con flechas la dirección imaginaria de una fuerza que ataca al enemigo por todas las direcciones. El éxito de Napoleón fué debido al hecho de que sus enemigos lo atacaron siempre desde muchas direcciones en vez de concentrar sus fuerzas superiores antes de ponerse en contacto de batalla. Generalmente, con una fuerza más pequeña, él podía moverse rápidamente y atacar a una de estas columnas más débiles que la fuerza propia, y derrotarla antes de que otra pudiera llegar en su ayuda.

Los éxitos de Nelson se debieron a este mismo principio. Napoleón intentó concentrar las flotas de las naciones continentales. La Flota Británica era más fuerte que cualquier otra flota continental pero no más fuerte que todas ellas unidas. Nelson las atacó antes de que ellas pudiera unirse. Penetró a la Bahía de Copenhague y destruyó la Flota Danesa antes de que pudiera hacerse a la mar y unirse con las Flotas Española y Francesa. Esto descorazonó tanto a los rusos que abandonaron los planes de unir sus flotas en una campaña común contra Nelson, quien entonces destruyó las flotas de Francia y España en la Batalla de Trafalgar.

Por atacar con 3 fuerzas distanciadamente separadas los japoneses fueron derrotados de la misma manera. En lo concerniente a las flotas de superficie no hay nada de nuevo en ésto. Pero con la concentración de nuestro poder aéreo contra los buques de guerra y poder aéreo ene-

migos, nosotros obtuvimos un ejemplo perfecto del valor que tiene el concentrar todos los medios de fuego contra el blanco. No se desperdició nada de nuestro poder aéreo en atacar las instalaciones industriales japonesas a gran distancia de la escena de la batalla como en el caso habitual cuando nuestras tropas están combatiendo en Europa.

Los informes presentes parecen indicar que los japoneses dispersaron su poder aéreo. Ellos estuvieron en las Filipinas durante dos años y medio. Habían construido muchos aeródromos en todas las islas. Luego ellos tuvieron la oportunidad de concentrar una gran cantidad de aviación con base en tierra contra nuestra flota. Pero aparentemente ellos fallaron en hacer ésto. Parece que fueron tomados sin preparación de la misma manera que nuestra aviación cuando fué tomada y por sorpresa en muchos casos en los aeródromos, cuando los japoneses nos atacaron por primera vez en las Filipinas. Se causó una disipación posterior del poder de la fuerza aérea japonesa, al esparcirla en tres fuerzas separadas, en vez de concentrarla contra nosotros.

Esta Batalla de las Filipinas ha sido la primera en esta guerra y desde luego la primera desde el desenvolvimiento de la aviación, en la cual dos flotas modernas, con sus respectivas fuerzas aéreas han peleado una batalla decisiva.

La batalla fué decisiva porque Mac Arthur no fué aislado de sus abastecimientos y refuerzos. Nosotros pudimos ir aumentando su fuerza hasta tener un poder necesario como para capturar Luzón y establecer allí una base grande para la invasión de la China o el Japón de la misma manera como usamos Inglaterra para la invasión de Francia.

La influencia de la aviación sobre las tácticas navales se muestra por el gran cambio en las formaciones de la flota, comparadas con las que habitualmente se usaban en las maniobras anteriores al rompimiento de hostilidades de esta guerra.

En la formación antigua primero estaba una cortina de destroyers, respaldada por otra de cruceros. En seguida venían los acorazados y más atrás de ellos los portaaviones.

Con nuestro método presente, los portaaviones son puestos en la delantera de tal modo que puedan poner en acción sus aviones rápidamente sin que éstos tengan que volar largas distancias hasta el lugar del combate. Esto aumenta el tiempo que ellos pueden permanecer en la acción. El resto de la flota está dispuesta de tal manera que los portaaviones tendrán siempre protección contra toda clase de ataques enemigos, de submarinos, acorazados, cruceros pesados y aeroplanos. El arma aérea ya no es auxiliar del acorazado. Por el contrario, cuanto más hemos luchado en el mar, tanto más se ha mostrado que el portaaviones es inofensivo sin la protección de buques con grandes cañones. Hoy día es el acorazado con el portaaviones y el portaaviones con el acorazado los que hacen la pelea, mientras los submarinos, los destroyers y los cruceros son usados para protegerlos de los buques similares enemigos.

De los informes recibidos hasta el presente, la campaña de tantos meses en el Pacífico es un ejemplo del uso correcto en toda su extensión de las operaciones de tres dimensiones contra el enemigo. La invasión de las Filipinas fué aproximadamente seis meses de la operación de tres dimensiones que llevó a las Fuerzas de los Estados Unidos y Británicas desde Inglaterra a través del Canal Inglés.

Una comparación entre estas dos operaciones de tres dimensiones, ambas exitosas, sirve para recalcar la excelencia de la estrategia y operaciones tácticas que nos hicieron regresar a las Filipinas. Las dificultades que tenían que ser eliminadas tanto estratégica como tácticamente en la campaña del Pacífico fueron enormemente mayores que aquellas allanadas con éxito en la invasión de Francia.

En cada una de estas campañas hubieron tres problemas que resolver: (1) llegar al punto escogido, (2) desembarcar y mantener la posición, y (3) extender la magnitud del desembarco para una invasión con éxito.

En la invasión de Francia nosotros tuvimos solamente que cruzar el Canal Inglés desde Inglaterra, mientras que en el Pacífico teníamos que navegar desde Hawai o Australia hasta Lyte. Esto es 50 ó 100 millas contra algunas miles.

El desembarco y la conservación del terreno conquistado en Francia podía ser protegido por la supremacía del poder aéreo Americano-Británico con base en Inglaterra. El poder aéreo usado en el ataque a las Filipinas tuvo que estar con base en portaaviones protegidos por una gran fuerza de buques de guerra.

Una vez desembarcados en Francia no había necesidad de emprender otra operación de tres dimensiones porque estábamos en el mismo continente que Alemania. Por lo contrario, una vez que aseguramos la isla de Leyte teníamos que atacar Luzón por medio de otra operación de tres dimensiones antes de que pudiéramos asegurar una base suficientemente grande desde donde llevar a cabo la invasión del Japón o la China. En otras palabras, después de la ocupación completa de Luzón estaríamos en idéntica posición que cuando estábamos en Inglaterra preparándonos para la invasión de Francia.

Ninguna fuerza naval Alemana podía estorbar nuestra fuerza expedicionaria que atravesaba el Canal Inglés. En la invasión de las Filipinas teníamos que considerar siempre la fuerte Armada Japonesa con su Fuerza Aérea que probablemente nos atacaría.

Nuestro brillante desembarco en las Filipinas en las barbas de las tropas y de la aviación con base en tierra japonesas, desvirtúa verdaderamente la teoría grandemente aceptada del Mayor Seversky que sostiene que no se puede hacer una invasión con éxito contra una fuerte aviación enemiga con base en tierra. El desembarco en el Africa fué contra una defensa débil tanto en tierra como en el aire y no se puede considerar como una prueba real. Los desembarcos en Sicilia y en Italia no se pueden considerar una prueba real debido a que a pesar de que la oposición aérea fué mayor, los alemanes se estaban retirando hacia el Norte y los Italianos no ofrecieron ninguna resistencia organizada. La invasión de Francia desde Inglaterra no fué una prueba real, debido a que la invasión no fué protegida por aviación con base en portaaviones sino por una tremenda fuerza aérea que venía solamente desde unas pocas millas en la Gran Bretaña.

En el caso de la invasión de las Filipinas los japoneses tenían suficiente poder aéreo con base en tierra

para oponernos. Mucho de esta fuerza vino aún de Formosa. La protección de nuestros desembarcos, y de las tropas conforme avanzaban en el interior de Leyte, y finalmente el ataque a la Flota Japonesa protegida por aviones con base en tierra y con base en portaaviones tuvo que ser hecha por nuestros aeroplanos con base en portaaviones únicamente.

Ninguna Superfortaleza con base en la China participó en esto. Estas estuvieron limitadas a atacar la navegación japonesa en el Mar de la China y en el Canal de Formosa. Otros aviones americanos con base en tierra, hasta donde es posible revelar, atacaron blancos que estaban lejos de Leyte.

Esta fué una campaña típica americana del futuro, si estamos preparados contra invasión sin depender de aliados extranjeros. Se ha probado que sólo se puede alcanzar el éxito cuando las tropas, los buques de guerra y la aviación se usan juntos, cada una a su máxima capacidad y formando todas una sola unidad.

Con todos los cambios que ha traído la aviación en los últimos 20 años seguramente en el mar es donde más ha alterado los conceptos previos. Debido a la gran distancia que puede volar un avión delante de la flota, la velocidad con la cual puede cumplir sus misiones, y su flexibilidad comparada con los buques de superficie, permiten un reconocimiento estratégico tan lejano que nunca había sido alcanzado en el pasado. Nuestra presente estrategia en el Pacífico no hubiera sido posible antes.

Como resultado de esta estrategia estamos acercando la hora en que podremos llevar una gran fuerza para dar encuentro a las fuerzas japonesas. Luzón está solamente á 1.200 millas del Japón mismo, á 700 millas de la China. Desde el punto de vista de la aviación, con Luzón en nuestras manos no importa que hayamos perdido nuestras principales bases aéreas en la China. En efecto, nosotros estaremos mejor con bases aéreas en Luzón que en el interior de la China, desde que ahora controlamos el Océano Pacífico entre las Filipinas y los Estados Unidos, podemos trasportar más fácilmente los suministros de aviación que se necesiten para atacar las líneas de navegación japonesas del Sur a través del Mar de la China.

Nuestra aviación estará en posición espléndida para atacar al Japón mismo y las actividades japonesas del Asia. Este es un marcado contraste con la limitada actividad cuando nuestra aviación con base en China tenía que proteger nuestros suministros y abastecimientos.

(Traducido de "Flying" Feb. 1945).



Buques Portalanchas

Torpederas

Por el profesor A. E. SOKOL

El valor de las lanchas rápidas torpederas en la moderna guerra naval ha sido reconocido sin discusión. No hace sino unas pocas semanas que el general Mac Arthur, que tuvo amplia oportunidad de observar muy de cerca su actuación, aseguró que si en el teatro de guerra del Lejano Oriente hubiese habido unas 200 de estas lanchas, habrían bastado para inclinar la balanza a nuestro favor. Aunque originalmente eran consideradas como armas defensivas, ya han probado plenamente su capacidad para realizar operaciones ofensivas. En aguas de Europa, en el mar del Norte y en el Mediterráneo, ambos bandos las están empleando en gran escala para atacar a los buques enemigos, aún a grandes distancias mar afuera. Las hazañas de nuestros barquichuelos PT en las Filipinas, están frescas aún en la memoria de todos. Si las lanchas rápidas torpederas no han podido anotarse mayores éxitos contra los buques de guerra, parece que se debe más a la falta de blancos que a su incapacidad para atacarlos. En caso que pudieran vencerse las desventajas principales que afectan a las lanchas torpederas, a saber, su capacidad limitada para navegar con mal tiempo y su corta autonomía, no hay duda de que hasta podrían ser un valioso auxiliar para la flota de batalla. Si durante un combate de la flota fuesen echadas al agua y lanzadas contra la formación del enemigo, en ataque sincronizado con el de las fuerzas aéreas, para dividir y debilitar sus defensas, podrían introducir con-

fusión en sus filas y aun causarle con seguridad daños materiales considerables. La objeción que suele oponerse contra el empleo de las lanchas rápidas torpederas para semejante finalidad es que ni las más modernas de nuestro tipo P'T infunden la confianza necesaria puesto que no pueden operar con mal tiempo. Esta objeción pierde mucho de su fuerza si recordamos que poquísimas son las batallas navales que se han librado con mal tiempo, y que, aún en los tiempos modernos, las grandes marejadas reducen enormemente la eficiencia de todos los buques de batalla, especialmente de los destructores y cruceros. Además, la mayor parte de las actuales lanchas torpederas podrían operar bien con cualquier tiempo que permitiera a los aviones despegar de la cubierta de un portaaviones, o aterrizar en ella. En otros términos, en todo estado del tiempo en que la aviación del portaaviones pueda tomar parte activa en las operaciones de la flota, las lanchas torpederas podrán también cooperar, si se las tiene a mano. Pero debe tenerse presente que deben poder acompañar a la flota y cubrir grandes distancias, lo que no pueden hacer con sus propios medios.

Si, como algunos creen, la acción de la flota en el sentido tradicional no de esperarse en esta guerra, habrá necesidad de ciertos medios para transportar las lanchas torpederas prontamente y a grandes distancias por el mar. Es bien sabido que las lanchas modernas de ese tipo podrán usarse ventajosamente también para atacar al enemigo en sus propios dominios. Las incursiones repentinas de las lanchas torpederas contra sus líneas de abastecimiento o contra los buques que se encuentren en los puertos o cerca de ellos, podrían ocasionar enormes daños. Las probabilidades de éxito de tales ataques pueden aumentarse considerablemente si se dota a algunas de esas lanchas con equipos adecuados para salvar los obstáculos que cierran la entrada de aquellos puertos, a la manera del "Grillo" que emplearon los italianos en la pasada guerra, aunque las temerarias hazañas del teniente Cushing, durante la guerra civil, nos proporcionan ejemplos de tradicional astucia y valentía. Mas, a no ser que los objetivos que deban atacarse estén dentro del alcance de nuestras bases, las lanchas debe-

rán ser transportadas hasta cerca del teatro de acción, y luego recogidas una vez que hayan desempeñado su misión. La solución obvia de estos problemas es un buque portalanchas torpederas, especialmente diseñado y equipado para tal objeto. Ocasionalmente se han empleado también acorazados o cruceros para llevar lanchas torpederas, pero no debería ocupárseles para esta faena que les dificultará el cumplimiento de sus funciones propias, pues no podrían ser bases eficientes para el lanzamiento de las lanchas. Tampoco servirían para este propósito barcos mercantes convertidos, pues éstos son demasiado lentos para maniobrar simultáneamente con la flota. Muchas veces hay que recurrir a improvisaciones, pero éstas no pueden rendir el máximo y en estas líneas queremos ocuparnos de la mejor solución del problema.

Las recientes hazañas de nuestras embarcaciones PT han excitado la imaginación del público, al extremo que se ha tornado en pasatiempo casi general el imaginar y proponer modelos de portalanchas torpederas. En artículos de revistas y hasta en películas se presentan como una especie de entretenimiento propio de tiempo de guerra. Pero la mayor parte de dichas propuestas tienen más apariencia de cuento de hadas que de proyecto práctico. Por lo general, el plan incluye un gran número de aviones, que deberán llevarse además de las lanchas. La idea principal de los diseños populares parecen ser una combinación del portaaviones y del portalanchas torpederas, es decir, la unión en un solo buque de éstos dos favoritos del día.

La idea de combinar la función del transporte de las lanchas torpederas con alguna otra actividad útil, es evidentemente muy sana. Las lanchas son comparativamente livianas y mientras no quede definitivamente demostrada su utilidad en operaciones a larga distancia, no habrá Marina que quiera destinar una de las unidades grandes de su flota a la tarea de transportar exclusivamente unas pocas lanchas torpederas.

Pero la cuestión es saber qué funciones pueden reunirse en nuestro buque, de modo que no se superpongan ni estorben unas a otras. Es evidente que las lanchas torpederas, lo mismo que los aviones, ocupan espacio de la cubierta y, por este motivo, puede ocurrir que

se estorben unos a otros si fuesen embarcados en el mismo buque. Más aún, las dos funciones a que deberían destinarse estos buques podrían no ser siempre compatibles desde el punto de vista táctico, dado que la mejor posición para lanzar los aviones podría no ser la más favorable para botar las lanchas al agua. Aún cuando después de cuidadoso estudio se llegase al convencimiento de que es factible el buque combinación portalanchas y aviones, parece que la mejor solución de este problema sería la reunión de un minador de flota y de un portalanchas: minador portalanchas.

Como las lanchas ocupan espacio de cubierta y no son muy pesadas, no molestarían para el transporte de minas, que son pesadas y van almacenadas en el interior del buque, necesitando sólo poco espacio en la cubierta. Por cierto habría otras combinaciones ventajosas, que no violan el principio de compatibilidad de funciones. En todo caso, el portalanchas ideal debería ser un buque de dimensiones y velocidad de crucero; debería ir armado con una poderosa batería de cañones anti-aéreos destinados a su propia defensa, que de paso constituiría una valiosa ayuda para la defensa aérea de la flota. Dicho buque, transportando, por ejemplo, varios cientos de minas y de seis a ocho lanchas torpederas, constituiría un buen activo a favor de la flota. Pero también podría ser destacado enviándolo a misiones especiales, ya fuera solo, ya en combinación con otras unidades de la flota: portaaviones, cruceros, destructores, etc., pues podría adaptarse o incorporarse fácilmente a cualquiera formación de los buques de guerra existentes. Nuestros nuevos cruceros de la clase "San Diego" podrían servir de modelo para un minador-portalanchas torpederas, aunque para contar con el espacio que se requiere para las minas y lanchas, habría que hacer reducciones en su armamento, protección y maquinaria. Por ejemplo, habría que conformarse, con ocho cañones de 12,5 cm. de doble propósito y con 35 nudos, como características adecuada par el nuevo tipo. Los problemas técnicos que implican el diseño y la construcción de semejante buque no parecen insolubles.

En realidad, la idea de un buque portalanchas torpederas, no es nueva y ya ha sido ensayada. Las primeras lan-

chas torpederas que se construyeron en el siglo pasado, alrededor del año 1870, como eran pequeñas y de limitadísima autonomía sugirieron la idea de un portalanchas. Durante la guerra ruso-turca de 1877-78, el "Grand Duke Constantine", vapor mercante armado, de 1.500 toneladas, fué equipado para llevar seis lanchas torpederas en sus pescantes de bote. El buque fué comandado por el teniente Makaroff, quien después fué almirante y el héroe trágico de Port Arthur, y a cargo de una de las lanchas iba Rodjedestvenky, el comandante derrotado en la batalla de Isushima. Este primitivo portalanchas torpederas fué empleado en varios ataques contra la flota turca en Batum y Sulima. Por ejemplo, el 12 de junio de 1878, Makaroff llegó frente a Sulima en el "Grand Duke Constantine", llevando de acompañante a su gemelo "Vladimir". Después de localizar al enemigo, echó al agua sus lanchas ordenándoles atacar en dos divisiones y reunirse después con su buque madre en un punto previamente establecido, situado cerca de la costa. A pesar de los incesantes esfuerzos de Makaroff y de la bravura de sus tripulaciones, este ataque, lo mismo que todos los demás, resultó un fracaso completo. La razón de este resultado negativo no reside en la ineficiencia del portalanchas ni de los atacantes rusos, sino en el estado de imperfección en que aún se encontraban los torpedos entonces empleados. Durante los primeros ataques, las lanchas iban equipadas con un botalón y remolcaban con él los torpedos, pero estos últimos resultaron absolutamente ineficaces. Sólo más tarde el torpedo automóvil, o sea el "Whitehead", fué provisto a algunas de las lanchas; pero los rusos, sin la debida experiencia, no eran peritos en su manejo y tuvieron que improvisar la táctica del ataque con torpedos. No obstante las circunstancias adversas, en esa guerra quedó demostrada la superioridad del nuevo torpedo sobre todos los demás tipos ya existentes.

El "Constantine" fué el primer heraldo o predecesor de los portalanchas torpederas, más perfeccionados, que se construyeron después en las Marinas de Inglaterra y Francia. En 1889, los ingleses lanzaron al agua el "Vulcan", denominado oficialmente buque depósito de torpedos; era de dos hélices y de casco de acero. Barco de 6.620 toneladas de desplazamiento, con

106 metros de eslora, 17 metros de manga y 8 metros de calado, su fuerza propulsiva era de 12.000 cv. con la que alcanzaba a desarrollar una velocidad de 20 nudos. Su armamento constaba de ocho cañones de 12 cm. y de 12 de tres libras; su protección consistía en una cubierta de acero de 6 á 12 cm. de espesor. Llevaba sobre cubierta seis lanchas torpederas de segunda clase, de 18 metros de eslora, dos lanchas contraminadoras, y otras cuatro lanchas de vapor. El "Vulcán" había sido construido expresamente para transportar estas lanchas torpederas y, por lo tanto, durante su construcción no hubo improvisaciones de último momento. Ello no obstante, fué empleado como buque minador, como depósito de cable eléctrico y también como maestraza flotante, con taller propio de forja y fundición. Las seis lanchas torpederas que llevaba sobre cubierta podían ser izadas y arriadas mediante grúas hidráulicas especialmente adaptadas. Al considerar todas estas cualidades puede verse claramente que, en sus tiempos, el "Vulcan" satisfacía todas las exigencias que ahora esperamos de nuestro portalanchas torpederas moderno. Además de su función principal, servía también como minador y buques almacén; era un eficiente y rápido crucero, aunque montaba poco armamento.

La réplica francesa al "Vulcan" fué el "Fondre", lanzado en mil ochocientos noventicinco, de 6.000 tons. 19 nudos, ocho cañones de 9 cm., cuatro de 6 cm. y cinco de 4 cm., podía transportar ocho lanchas torpederas. Este buque fué posteriormente transformado en buque madre de submarinos y ténder de hidroaviones; tal era todavía su empleo durante la primera Guerra Mundial.

La razón de que estos primeros portalanchas no tuvieran sucesores en sus propias Marinas, ni imitadores en las otras, no era porque fuesen insuficientes para la misión a que estaban destinados, sino que la propia lancha torpedera era muy deficiente y, por añadidura, registró muy escaso progreso en su desarrollo. El advenimiento de los cañones de tiro rápido, una velocidad mucho mayor en las lanchas torpederas, y con los conocimientos técnicos que se tenían en esa época, esto no podía conseguirse más que con motores propulsores más pesados y con lanchas más grandes. En consecuencia

las lanchas torpederas alcanzaron dimensiones tales que ya no fué práctico el llevarlas sobre cubierta de un buque-madre. Al mismo tiempo, la creación del cazatorpedero (destructor de lanchas torpederas) produjo el decaimiento gradual del interés por las pequeñas lanchas torpederas primitivas. Además, la ascendencia del acorazado y el ambiente de paz general que reinó en ese período, no fomentaron nuevos experimentos con portalan-chas torpederas. No se construyó ninguno nuevo y los portalan-chas existentes fueron empleados para otros fines. El "Vulcan" terminó su existencia como buque almacén de submarinos.

Pero hoy, después de la invención del motor de explosión, de poco peso, y de la aplicación del principio del hidroplano para mejorar las formas de los cascos, de nuevo hemos logrado construir lanchas pequeñas capaces de desarrollar altas velocidades, aunque incapaces de cubrir grandes distancias con sus propios medios. Por consiguiente, las condiciones son otra vez muy favorables para el desarrollo de los portalan-chas torpederas, lo que tiene particular importancia en nuestro propio caso. Gran Bretaña y Alemania bien pueden prescindir de los portalan-chas, porque las distancias entre ambas son cortas y permiten que las lanchas torpederas puedan operar independientemente. Esas condiciones no rigen para nosotros ni en el Atlántico ni en el Pacífico. Por lo tanto, el valor potencial de un portalan-chas es sumamente grande; en realidad, parece ser una necesidad urgente del momento.

Como medida transitoria puede recurrirse a equipar buques mercantes adecuados ú otros barcos auxiliares para que sirvan como portalan-chas provisionales; pero, en el mejor de los casos, no serán más que soluciones provisorias, que no pueden satisfacer la necesidad de un verdadero portalan-chas. Estas unidades improvisadas pueden servir para transportar las lanchas torpederas de una base a otra y hasta pueden tener cierto valor ofensivo; pero como ya se dijo, no pueden acompañar a la flota a la batalla, ni pueden emplearse independientemente en misiones ofensivas especiales, que requieran velocidad. Quizás valdría la pena equipar las cañoneras

costras con una o dos lanchas torpederas y así aumentar sensiblemente su velocidad y potencia ofensiva.

Este equipo sería para los cañoneros más valioso que si llevaran aviones, pues los barcos que patrullan las aguas costeras rara vez salen del radio de acción de los aviones con base en la costa. Por otra parte, la rapidez con que podrán servirse de lanchas torpederas de alta velocidad aumentará considerablemente su eficiencia para combatir los submarinos.

Las lanchas que deben llevar el portalanchas, deben ser de cierto diseño especial, probablemente más pequeñas que las PT corrientes, limitadas quizá a dieciocho metros de eslora. Su desplazamiento debe ser mínimo para facilitar su rápido despacho; la razón de limitar su eslora es que así pueden instalarse en mayor número en la cubierta. Para ahorrar peso, el armamento y la provisión de combustible de las lanchas llevadas en el buque podría reducirse al mínimo, teniendo en cuenta que su velocidad debe ser la más alta posible. Si los deslizadores resultaran poco prácticos para echar al agua estas lanchas, se podría estudiar experimentalmente otra forma satisfactoria de lanzamiento.

Aunque nada se sabe acerca de ningún moderno portalanchas, que a ningún país prestaría tanta utilidad como a los Estados Unidos de Norte América, todas las Marinas beligerantes, con excepción de la japonesa, poseen y usan lanchas torpederas rápidas. La resistencia, algo rara, de los japoneses a emplear un arma que ha probado su valor en forma concluyente, especialmente en la guerra costera, puede atribuirse a su incapacidad para producir un motor de poco peso, adecuado para este objeto. Debe tenerse presente que la misma Gran Bretaña, hace pocos años, compró a Italia muchos de los motores destinados a sus lanchas torpederas rápidas. La ausencia evidente de lanchas hostiles en el Pacífico simplifica mucho para nosotros el problema de la defensa contra tales lanchas. No obstante esto, el punto merece mucha atención y cuidado. Hoy no cabe duda que sus golpes pueden ser mortales como los de los aviones torpederos, y es muy probable que durante la noche las lanchas torpederas sean más eficaces que los torpederos aislados. Si una flota o buque aislado no están prepa-

rados para habérselas con estos barquichuelos que caerán sobre ellos como avispas, pueden experimentar muy graves pérdidas.

Los ingleses, al parecer, han creado un cazatorpedero especial, un grabado del cual se publicó en el número de junio del "Naval Institute Proceedings". Pero, para el Pacífico, ese tipo de buque no parece adecuado como solución del problema. Quizá la mejor solución contra el ataque de lanchas torpederas sea el añadir más cañones de tiro rápido a todos los destructores; y para poder hacer fuego contra las lanchas atacantes, aún a corta distancia, hay que aumentar el ángulo de depresión con respecto al que suelen tener los cañones antiaéreos corrientes. Además, el portalanchas debería ser el terreno de prueba lógico para todas estas cuestiones. Fuera de su función de transportar lanchas, tendría la misión de desarrollar la mejor táctica de ataque con lanchas, aviones y submarinos, técnicas especiales para forzar la entrada a los puertos del enemigo, y las mejores medidas defensivas contra el ataque de los botes-mosquitos enemigos. Si además de todo esto pudiera colocar minas a lo largo de la costa enemiga mientras espera el regreso de las lanchas lanzadas al ataque es indudable que dicho barco justificaría el gasto que ocasione su construcción. Naturalmente, una cierta cantidad de portalanchas podrían operar juntos, como una división de cruceros o de portaaviones.

La guerra moderna con sus rápidos cambios, crea una demanda de nuevas armas y nuevas tácticas, que deben satisfacerse con presteza si se quiere que resulten eficaces. El que prevé la necesidad y está preparado para satisfacerla tendrá gran ventaja sobre su adversario más lerdo. La ingeniosidad y la iniciativa para alistar nuevos medios de guerra pueden contribuir enormemente al éxito final. Los aeroplanos y lanchas rápidas torpederas, dos cumbres de perfeccionamiento técnico de las últimas décadas, expresan el genio del pueblo norteamericano casi mejor que cualquier otra de las armas modernas. Al talento para las cosas mecánicas, unen la valentía temeraria que exige su empleo en el ataque, características ambas de nuestro pueblo. Todo lo que prometa dar libre curso a esas cualidades y a aprovechar-

Un Programa Naval Standard muy a propósito para Países Marítimos pequeños

Por el Capitán Lou's H. Roddis U. S. N. Navy

Aunque parezca un poco ambicioso tratar de hacer un programa naval standard para un gran número de países que difieren tanto en posición geográfica, particularidades raciales y riquezas nacionales, como ocurre con las pequeñas naciones del mundo, el problema no es tan difícil como parece al principio. Los requisitos generales de una pequeña fuerza naval de acuerdo con las necesidades de los países pequeños son tan similares que con un poco de estudio se pueden determinar con relativa facilidad. Las siguientes características parecen ser esenciales para una fuerza naval como ésta:

- 1.—Debe ser capaz de dar un máximo de defensa naval con un mínimo de costo, para así no afectar las finanzas de un país pequeño.
- 2.—Debe tener un bajo costo de mantenimiento para que así un presupuesto de defensa reducido pueda mantenerla.
- 3.—No debe necesitar un gran número de personal.
- 4.—Satisfacer las necesidades navales esenciales del país.
- 5.—Dar protección a las aguas territoriales, comercio y pesquería.
- 6.—Mantener el prestigio nacional y enseñar el pabellón nacional en aguas extranjeras.
- 7.—Entrenar oficiales y marineros.

8.—Deberá tener tal poder de combate que aún una gran potencia naval se muestre deseosa de tener su ayuda como una flota aliada y que titubee en dejarla que aumente la flota de un enemigo.

Lo que se necesita pues son ciertos tipos de buques y aviones que puedan evitar que la flota enemiga se acerque a la costa del país pequeño sin el peligro de serias pérdidas; que puedan patrullar las aguas costeras e interiores y que puedan proteger el comercio y las colonias.

Examinemos estos requisitos de las Armadas Menores con más detalle y luego apliquemos estos requisitos a ciertos casos específicos, ó presentándolo en otra forma dejemos que el alumno sea el Ministro de Marina ó el Jefe de Estado Mayor de alguno de estos pequeños países y responsable de la preparación de un programa naval sin olvidar que, el dinero para la defensa naval se tiene aún que conseguir, y que tendrá que justificar sus gastos ante legisladores tercios o ante un Ministro de Hacienda tacaño.

La primera consideración es comprar tanto material de defensa naval como sea posible con el dinero dado. En cierto sentido, esta consideración es común tanto para países chicos como ricos, pero en el caso de los países pequeños es de una necesidad apremiante. Los países chicos no pueden gastar en programas navales demasiado costosos. Por esta razón la base ó núcleo de sus fuerzas navales deben ser los buques chicos. Un solo acorazado costaría mucho, su pérdida sería un gran desastre, tal como el caso de poner todos los huevos en una sola canasta; y además de ésto, este buque no sería capaz de satisfacer las necesidades del país, en cuanto a protección naval, tan bien como otras clases de embarcaciones navales.

Los buques chicos que constituyen la mayor amenaza para una flota que trate de aproximarse a una costa cualquiera, son los submarinos, las veloces lanchas torpederas, los destructores y también de no ser despreciados son los fondeadores de minas de cualquier tipo.

Una fuerza naval aérea con base en tierra, muy bien equilibrada, una flotilla de submarinos chicos, un

cierto número de lanchas torpederas y unos cuantos cañoneros fondeadores de minas, harían que hasta una flota de una potencia naval de primer orden se aproximase a la costa del país que los posee con gran cautela. Si la pequeña nación tiene colonias, unos cuantos buques fuertes de alta mar tales como destructores, podrían tenerse para mostrar el pabellón en puertos extranjeros. Un buque escuela, que podría ser un velero, y uno o dos pequeños buques hidrográficos completarían una fuerza naval muy satisfactoria para un país pequeño. Buques especiales, tales como cañoneros de ríos, lanchas armadas para las aguas interiores, serían necesarias en algunos casos especiales. Una fuerza naval así tendría un valor verdadero en las relaciones diplomáticas, pues llenaría bien la necesidad de que hasta una potencia naval de primer orden, la deseara como una aliada en contra de otra potencia naval y desearía de la manera más categórica que no actuara con la flota de un país enemigo. Luego, ésta puede considerarse como una flota modelo para cualquier nación pequeña del mundo.

Conocimientos muy importantes y favorables para los países chicos son las lecciones que se han obtenido de la 1ra. Guerra Mundial y de la presente, en lo que respecta a las armas principales de los diferentes tipos de buques y el gran valor de los buques de superficie y de los submarinos relativamente pequeños y de bajo costo, cuando están correctamente armados. Una de las más claras lecciones de ambas guerras mundiales, es que el cañón es el arma de los buques grandes de superficie y que el torpedo es el arma por excelencia de los buques chicos de superficie y de los submarinos. En otras palabras, con buques de superficie o de sub-superficie cuanto más grande el desplazamiento, mayor el valor del cañón como arma principal, y cuanto más pequeño el buque, mayor el éxito del torpedo como arma principal. Otra forma de expresarlo es con una ley matemática: "El empleo con éxito del cañón es directamente proporcional al desplazamiento y el empleo con éxito del torpedo es inversamente proporcional al desplazamiento". Se debe recordar que ésta no es una regla teórica deducida del estudio, sino por el contrario una regla basada en las lecciones amargas de la guerra moderna.

El significado de esta regla para las potencias navales menores es sencillo. El pequeño submarino de 350 á 500 toneladas usado con tanta efectividad por Alemania durante la 1ra. Guerra Mundial y que 25 años más tarde aún se seguía construyendo, es un tipo ideal de embarcación que dá el máximo de protección al más bajo costo. La lancha torpedera es otra embarcación económica y poderosa. Estos botes torpederos de patrulla se han desarrollado en buques muy sólidos y marineros de alta mar, mucho más grandes que los tipos originales y se han portado muy bien bajo condiciones muy severas de operación. En efecto una de las características notables de la 2da. Guerra Mundial ha sido el uso extensivo y con éxito del bote torpedero patrullero. Estos botes hicieron un magnífico trabajo en el teatro de Guerra Asiático y del Pacífico S.W. y los británicos no se cansan de alabar el desempeño de sus propios botes en el Mediterráneo y en el Canal de la Mancha.

Son buques de una triple amenaza, pues llevan torpedos contra los buques más grandes, cargas de profundidad contra los submarinos y la cantidad suficiente de artillería de doble propósito como para combatir con submarinos en superficie o con aviones. Su gran velocidad y maniobrabilidad se suman a su valor combativo contra cualquiera de sus enemigos. Dan una gran protección a bajo costo a la pequeña fuerza naval de una nación pequeña.

Buques de 900 á 1100 toneladas principalmente hechos para usar torpedos y para ataques nocturnos o ataques diurnos con baja visibilidad, para trabajo anti-submarino, escolta y fondeo de minas, son también buques de gran utilidad para la nación pequeña. El moderno escolta-destructor (D.E.) es un ejemplo de estos buques. Los nuevos escolta-destructores de los Estados Unidos son de más o menos 1300 toneladas, tienen artillería de doble propósito, torpedos y cargas de profundidad. Cuestan bastante, 3.500.000 dollars, pero no están fuera del límite de los presupuestos navales de las pequeñas naciones. El destructor de gran tamaño o lo que en la 1ra. Guerra Mundial se denominó destructor guía, es en realidad crucero de 2.000 á 2.500 toneladas,

y representan el más grande tonelaje que muchos países pueden tener.

Los buques más grandes en estas Marinas de Guerra deberían de ser cruceros de alrededor de 3.000 á 5.000 toneladas, armados con cañones de 5 ó 6 pulgadas, una poderosa artillería anti-aérea y unos cuantos aviones. En tiempos de paz se podría usar para dar entrenamiento, visitar las colonias y para pasear el pabellón en puertos extranjeros. En tiempo de guerra se usarían para escoltar convoys, para dar protección anti-aérea, para exploraciones o como corsarios. Un pequeño portaaviones podría sustituir a uno de los cruceros de la flota o quizás si una combinación de crucero y portaaviones como el crucero portaaviones sueco "Gotland", sería un mejor buque para estos países.

El "Gotland" es un buque de 4.800 toneladas con 6 cañones de 6 pulgadas y lleva siete aviones, algunos de ellos en cubierta y otros con sus alas plegadas en hangares. Su velocidad es de 28 nudos y sus cañones de 6 pulgadas tienen un alcance de 15 millas. Lleva también una notable artillería anti-aérea y dos tubos triples lanza-torpedos. Su cubierta es corrida y tiene un gran aspecto marinerero de buque de guerra y durante su reciente viaje de pruebas demostró ser muy marinerero. Este buque representa una combinación de varios tipos de buques en lo que respecta a su valor militar, pero sería una buena inversión para un país chico.

Un pequeño portaaviones tal como el escolta-portaaviones, es otro buque muy aconsejable para un país pequeño con dominios en ultramar, de considerable valor. Junto con los grandes destructores o pequeños cruceros, tales como los nuevos destructores de nuestra Marina, o los cruceros ligeros desarrollados por los franceses é italianos, los avisos y los exploradores, hacen el mejor tipo de escuadrón de superficie para un país chico con colonias o con gran comercio en ultramar.

Para poder ver con más claridad los requisitos que se han considerado teóricamente más deseables para una pequeña Marina de Guerra, se da una tabla que muestra los tipos de buques así como las principales características, tonelaje, andar y armamento. También se ha incluido en la tabla el número de unidades de cada tipo que

se considera necesario. Estas cifras son tan sólo aproximadas y por supuesto variarán con las necesidades del país y con los fondos disponibles. Se puede usar la tabla como una guía con la que se puede planear programas de construcción que variarán con las particularidades geográficas, colonias, finanzas y fuerzas políticas favorables o desfavorables a los programas de defensa. El programa naval de aviación también se ha incluido en la tabla y se dan las cifras y tipos de aviones necesarios.

Un estudio de los países chicos y sus Marinas nos muestran muchos problemas interesantes. Como ejemplo tomaremos el caso de Grecia. El gran número de islas del Archipiélago Griego, la costa cerrada con gran número de puertos y ensenadas y las aguas relativamente tranquilas de un mar interior, hacen que el área sea ideal para las operaciones de submarinos, veloces lanchas torpederas y destructores. Con una fuerza naval de este género y con la ayuda de su posición estratégica a la entrada de los Dardanelos y en las inmediaciones del Canal de Suez, Grecia aunque un país chico, tiene el respeto de las grandes potencias. Como nido para submarinos y lanchas torpederas, su costa accidentada y su posición geográfica son perfectas. La fuerza naval de Grecia de acuerdo con el "Jane's Fighting Ships" de 1936 consistía de dos cruceros y 10 destructores, seis lanchas torpederas y 6 submarinos y estaba construyendo 4 destructores y 2 submarinos. Es evidente que un mayor número de pequeños submarinos y embarcaciones menores torpederas, junto con aviación de exploración y bombardeo, hubieran fortalecido grandemente su potencia naval con un mínimo desembolso, y hubieran hecho que su flota fuera más efectiva cuando se presentaron los ataques alemanes é italianos.

Dinamarca es otro país para el que son ideales como armas navales, el submarino y la lancha torpedera. Así como Grecia tiene una gran situación estratégica a la entrada al Mar Negro, Dinamarca domina la entrada al Báltico. El gran número de islas y canales son guardias espléndidas para submarinos y lanchas torpederas y excelentes como bases para hidro-aviones. Dinamarca tenía antes de la guerra actual, 2 buques para defensa de costa, 4 cañoneros especialmente adaptados para

protección de colonias y de pesquería, 38 lanchas torpederas y 9 submarinos. Tres de éstos últimos son buques de 400 toneladas del tipo costero, con 5 tubos de 18", 1 cañón N° 3 y 2 cañones anti-aéreos de 1.6". Tenía además Dinamarca en construcción 1 submarino, 2 buques torpederos, 1 minador, 3 barreminas y un buque hidrográfico. Sin contar a Islandia que tiene una posición independiente bajo la dirección del rey de Dinamarca, este país tenía que dar protección naval a Groenlandia y las Islas Faroe. Entre sus necesidades navales se encontraban pues, buques hidrográficos y unos cuantos cañoneros robustos, construidos teniendo en mente servicios en el Artico, y éstos se encontraban presentes en sus flotas.

Noruega, a quien nunca se considera como potencia colonial, poseía sin embargo una gran colonia colonial en Spitzbergen o Svalbard como se llama ahora. También era dueña de la isla Jan Mayen en el Atlántico Norte y contaba además con una gran marina mercante. Noruega tiene una gran costa llena de accidentes que se extiende a lo largo de toda la península escandinava, cerca de 1.200 millas, con una línea exterior de islas, las Lofotens. Esta cadena de islas consiste de cerca de 150 mil islas de diversos tamaños, desde aquellas que son unas cuantas rocas con cuatro o cinco pájaros por toda población, hasta aquellas de cerca de 900 millas cuadradas de superficie. La décima cuarta parte de la superficie y un octavo de la población del país están contenidas en las Islas Lofotens. Aunque por su lado Occidental están expuestas a severas tormentas y malos tiempos, son el lugar donde está una de las mejores áreas pesqueras del mundo y constituyen lugares maravillosos para la operación de submarinos y pequeños buques de superficie y como bases de aviación. Una gran lección sobre el valor de las pequeñas Marinas, se puede tener de la experiencia de Noruega en el breve conflicto que se produjo a continuación de la invasión de este país por Alemania en la Primavera de 1940. Noruega tenía 4 buques de defensa de costa que databan desde el año de 1900. Tenía también 8 destructores, 17 torpederos, 9 submarinos, 4 minadores, un cierto número de barreminas y patrulleros. Un gran número de ellos incluyen-

do a los buques de defensa de costa eran buques que fueron contruidos antes de la 1ra. Guerra Mundial. 3 destructores acababan de ser terminados. Desarrollaban 30 nudos de andar, llevaban 3 cañones de 4", 1 de 40 mm. y 4 tubos lanzatorpedos de 21" y 4 cargas de profundidad. Además estaban preparados para fondear minas. Estos destructores estaban espléndidamente preparados para llenar las necesidades de Noruega, pues eran buques de defensa de costa con gran poder ofensivo, y que normalmente no tendrían que alejarse mucho de las aguas territoriales, o permanecer por largos períodos de tiempo en la mar. Noruega tenía también 3 torpederos de 220 toneladas y 25 nudos de andar contruidos en 1917, que llevaban 2 cañones de 3" y 4 tubos lanza-torpedos de 18". En cuanto a sus submarinos, 6 fueron contruidos después de la 1ra. Guerra Mundial, de 420 á 545 toneladas de desplazamiento, 4 tubos lanza-torpedos de 18" y con un andar de 9 á 14 nudos. Estos submarinos eran pues del tamaño y características de los que usó Alemania con tanto éxito durante la guerra.

Debido a sus colonias en el Artico, Svalbard y Jan Mayen, y debido a sus grandes pesquerías, Noruega necesitaba unos cuantos cañoneros robustos para servicio de patrullaje o como buques de estación. Estos requisitos estaban muy bien servidos por varios buques que además de sus servicios de escolta, patrullaje y estación, eran minadores o barre minas. El más grande de éstos fué un buque de gran interés, pues representa un buque de una gran utilidad para las Marinas de los países chicos. Este buque era el "Olaf Tryggvason" de 1.596 toneladas, que contaba con 4 cañones de 4" á 7", 1 cañón A. A. de 3", 4 cañones más pequeños y capacidad para llevar 60 minas. Su andar era de 20 nudos. El "Tryggvason" jugó un papel muy valiente y efectivo, en el esfuerzo de resistencia a la fuerza de tarea alemana, en la invasión de Noruega. Otras unidades menores de este mismo tipo incluían: 1 minador de 760 toneladas y 22 nudos de andar, que además de una artillería poderosa, llevaba 2 tubos lanza-torpedos de 18" y 200 minas; y 2 minadores de 325 toneladas armados con 2 cañones de 3" y 120 minas; y 4 barre-minas de cerca de 300 toneladas cada uno.

El presupuesto de defensa normal de Noruega era de 50.000.000 de coronas y en 1939 este presupuesto se duplicó, aunque esta suma total también estaba destinada para el Ejército, Marina y Aviación. El problema desde el punto de vista naval radicaba en el reemplazo de sus buques anticuados, tales como sus buques de defensa de costa, destructores y submarinos viejos. Probablemente los mejores reemplazos para los buques de defensa de costa, hubieran sido buques del tipo del "Gotland". Un mayor número de submarinos y buques torpederos pequeños de superficie, hubieran hecho también de su armada algo formidable. Pero antes de que éstos pudieran ser construídos, la invasión alemana puso en la dura prueba de la guerra a esta pequeña armada, y esta flota demostró su valor. En la defensa de sus costas la flota ayudada en algunos casos por baterías de costa y por aviación naval, hundió lo siguiente:

1 crucero pesado

2 cruceros ligeros

2 destructores

14 buques transportes de gran tamaño.

Este daño se hizo a pesar de que la guerra fué una sorpresa de parte de Alemania y que muchas unidades noruegas fueron hundidas sin una oportunidad efectiva para la defensa.

El estudio de la Armada Noruega como un ejemplo del tipo y valor de las unidades de guerra de mayor valor para una nación pequeña es de un interés especial, debido a que Noruega es una nación chica con colonias y con una de las flotas mercantes más grandes del mundo. Además la invasión alemana dió una oportunidad para valorizar la resistencia hecha por las fuerzas navales del país y para formarse una idea del valor relativo de estas unidades diferentes en la defensa. Descartando el factor sorpresa que es de esperarse en cualquier guerra, es dudoso si los viejos buques de defensa de costa eran de algún valor o si la nación hubiera estado mejor servida con mayor número de buques torpederos veloces y aviones de bombardeo y torpederos.

Otra nación pequeña con muchos problemas navales es Portugal. Además de contar con una larga y famosa historia marítima, este país cuenta con el tercer imperio colonial del mundo, siendo sobrepasado tan sólo por los dominios de Gran Bretaña y Francia. Además de las Azores, las islas de Cabo Verde y Madeira, Portugal tiene una colonia en la Costa de Oro de África, el África Oriental y Occidental Portuguesa, parte de la isla Timor y la pequeña colonia de Goa, ésta última, lo último que le queda del una vez gran imperio portugués en la India. En la China tiene la ciudad de Macao. Esta ciudad junto con la isla de Timor, está ocupada hoy en día por Japón.

El mantenimiento de una marina capaz de solucionar las necesidades de un imperio colonial así, no es muy fácil para un país pequeño. Un país más grande y rico encontraría que este problema es de solución difícil y tendría que llegar a un acuerdo entre el tamaño ideal de una marina y sus recursos financieros. Un acuerdo de esta naturaleza, sin embargo, permitiría crear y mantener una marina que podría satisfacer la mayoría de las situaciones que se le presentaran.

La marina de un país con colonias tal como Portugal tiene en su misión tres tareas que cumplir:

- 1.—Protección del país.
- 2.—Protección de sus colonias.
- 3.—Protección de su comercio y su marina mercante.

Tres clases de buques y armamentos se necesitarían para llenar su cometido:

- a.—Una fuerza de submarinos, buques torpederos patrulleros, y aviación con base en tierra para hacer peligrar una fuerza naval enemiga que actúe contra Portugal o alguna de sus colonias mayores.
- b.—Una flotilla de cañoneros chicos para servicios de policía en sus colonias.
- c.—Un escauadrón ligero, normalmente en aguas del país, pero capaz de dirigirse a cualquier punto amenazado en las colonias y capaz también de dar cierta protección a los convoys.

El número de los buques del primer grupo debería ser tan grande como lo permitiera los recursos económicos y financieros del país. Aviones de caza, torpederos y bombarderos, buques patrulleros veloces, pequeños y torpederos, y pequeños submarinos costeros, formarían este grupo y ninguno de estos buques es tan costoso como para estar fuera del alcance de un país pequeño.

Los cañones serían de dos tipos, uno de éstos, el tipo de alta mar de 600 á 900 toneladas capaz de viajar a las colonias y artillado con una poderosa batería anti-aérea o de doble propósito. Cañones automáticos de 0.30 y 0.50 serían incluidos en el armamento y se llevarían cargas de profundidad y algunas minas. Unos cuantos cañoneros chicos de poco calado, artillados con un cañón de pequeño calibre, un cañón automático de 0.50 y dos cañones automáticos de 0.30 serían muy deseables para el patrullaje de ríos o lagos coloniales.

El escuadrón ligero o de evolución o escuadrón de tarea de emergencia sería un grupo ligero "rompe-dificultades", de cruceros ligeros y pequeños porta-aviones o combinación crucero-portaaviones del tipo "Gotland". Estos buques estarían listos para dirigirse a cualquier punto amenazado de la colonia o a cualquier otro punto donde estuvieran amenazados los intereses portugueses y fuera deseable tener protección naval.

Esta fuerza en tiempos de paz sería usada para visitas internacionales de buena voluntad, como por ejemplo a Brasil o a Nueva Inglaterra en los Estados Unidos donde hay tantos americanos de ascendencia portuguesa.

Entre las naciones latino-americanas más chicas hay muchas (el Perú entre ellas), con problemas muy interesantes de protección naval.

El Ecuador es un país sudamericano con ciertas necesidades definidas en el campo naval. El país es de forma triangular y la ciudad y puerto principal es Guayaquil, situado en el Golfo más grande entre Panamá y Chile. La capital es Quito á 300 millas de distancia en los Andes y á 10.000 pies de altura. Las laderas orientales del país están surcadas por numerosos ríos tributarios del Amazonas y están cubiertas con selvas densísimas y están muy poco pobladas. Tiene en esta zo-

na varias tribus de indios en estado salvaje y así que se necesita aún cierta protección militar para los colonos, en una forma parecida a aquella de los primeros días de la colonización americana del Oeste, aunque en menor escala. Al Oeste están las islas Galápagos, también de propiedad del Ecuador y á 700 millas de distancia. La fuerza naval que este país necesitaría serían unas cuantas lanchas armadas y vapores de río armados, para el Napo y los otros ríos orientales, y pequeños minadores cañoneros capaces de hacer servicios de policía en la costa y en las islas Galápagos. La Marina del Ecuador consiste prácticamente de estos buques. Una fuerza de aviones navales y pequeños submarinos se podrían agregar con grandes ventajas.

Cada uno de los pequeños países expresados anteriormente se puede decir, han satisfecho con éxito los problemas navales y es muy interesante notar con que aproximación sus fuerzas navales se acercan a las cifras que tendrían si se hubieran ceñido exactamente al plan que acabamos de delinear. Construyendo y manteniendo una fuerza naval en conformidad con este plan se pueden satisfacer las necesidades navales de cualquier país pequeño. Las variaciones principales están en el número de unidades de cada tipo y del personal para éstas. Estas variaciones dependerán mucho en el presupuesto naval de cada país y en el interés del pueblo en tener protección naval y en la visión y capacidad de sus caudillos nacionales.

(Traducido del U.S. Naval "Institute Proceedings").

Derechos de los requisitos teóricos de las Marinas de los países pequeños

TIPO	Nº.	Tonelaje	Andar	ARMAMENTO
Cruceiros Ligeros	1-4	2500-4000	20 Nudos	8-12 de 3" ó 5" de doble propósito en torres simples o dobles 4-40mm. dobles A. A. y 16-20 m.m. A. A. 1 tubo lanzatorpedo triple
Pequeños Porta-aviones del tipo escolta	1-4	4000	22 Nudos	8-24 aviones 8-40mm. de doble propósito dobles 16 20 A. A.
Submarinos	10-15	250-400	15 Nudos	4 tubos 1-3" 1 ametralladora A. A.
Destruyores chicos	5	600-1300	30 Nudos	4 tubos 2-4 40mm. de doble propósito 12-20 mm A. A. Cargas de profundidad
Patrulleros y botes torpederos	30	10-15	40 Nudos	2 torpedos 2 cañones chicos 2-0.50 ametralladoras Cargas de profundidad
Misadores	2-4	250	15-20	1-40mm. doble propósito 3-20mm A. A.
Cañoneros para protección colonial	2-4	600-900	15-20	1-3" ó 4" 6-20mm A. A. 2-0.50 ametralladoras 2-0.30 ametralladoras
Cañoneros de ríos	2-10	250	10-25	1 cañón chico 4-20mm. A. A. 3 ametralladoras
Lanchas de ríos	10-20	10-30	15	1 cañón chico 1 ametralladora A. A.
Aviación	80-500	—	—	De combate 40 por ciento De bombardeo 40 " Torpederos 20 " De entrenamiento 1/3 del número total de aviones de combate.



Fueron al infierno, y regresaron

Por el Capitán de Fragata DONALD J. MAC DONALD, USN

El Comandante del USS "O'Bannon" nos cuenta, como 14 meses de lucha convirtieron la tripulación novata de un buque nuevo, en un gran "team" de guerra.

El USS "O'Bannon", destroyer de 2100 toneladas, estaba acabado de construir, cuando su tripulación lo abordó en Boston, en Junio de 1942. La edad promedio de estos tripulantes era 19 años lo que significa que algunos de ellos eran aún niños que habían acudido a las oficinas de reclutamiento; mientras que otros tenían 30 y 40 años, seguramente con bebés en sus casas. Esto sucedía al principio de la guerra; había tal demanda de personal, que los buques tendrían que hacerse a la mar con los que se les mandaba.

El setentecinc por ciento de estos mozalbetes no habían estado nunca en la mar. Muchos habían recibido muy pequeño entrenamiento en Manejo Marinero, y nada más; algunos no tenían idea por qué era la guerra ó exactamente donde estaba el Japón. Un número considerable no tenía más que la educación de su escuela elemental; aunque unos pocos habían estado próximos a recibir su grado de colegio, cuando se alistaron en la Marina. Ellos aproximadamente representaban todos los estados de la Unión; aunque la mayoría venía de la Costa Oriental.

Cuando subían embarazosamente a bordo, con las bolsas sobre sus hombros, volteando con incertidumbre; se oyó que un hosco Oficial de Mar con una docena de años en el mar, murmuraba; "Mirenlos. Cómo vamos a poder ganar la guerra con una chusma como ésta? Ellos no saben la diferencia que hay entre un caballo y un montaje de cañón. Esta es una tripulación que da lastima".

Yo no estaba de acuerdo con él. Lo que yo ví subir al buque era una parte de mi patria, tal como era entonces, una juventud en bruto y desentrenada que tenía la libertad y la abundancia por garantía. Pero conocía también que los niños de un país libre son más sufridos y determinados que los niños de los países esclavizados.

Hoy día se que estaba en lo cierto, que este surtido de amanuenses, mecánicos y muchachos de escuela; Católicos, Protestantes, y Judíos descendientes de Irlandeses, Italianos, Escandinavos y gente de color, todos amantes de su patria, formarían una gran tripulación.

Tímidos y desgarbados como estaban en aquel momento, ellos formaron la más grande tripulación que navegó ante los cañones humeantes de un enemigo. Primero, como Segundo Comandante a las órdenes del Comandante Ed Wilkinson, después como Comandante, yo he servido con la indomable tripulación del "O'Bannon", desde el día en que fué comisionado hasta su reciente regreso del Pacífico Sur. Hemos luchado contra los japoneses casi continuamente por 14 meses, cuando el enemigo estaba en el máximo de su poder y ganado un record nunca igualado en la historia de la guerra naval. Y gracias a Dios y al buen juicio de todos, no perdimos ni un solo hombre, muerto o herido.

Nos entrenamos. Trabajamos día y noche familiarizando a los muchachos con el "O'Bannon", y al "O'Bannon" con los muchachos. El era un buque nuevo que tal como la mayor parte de la tripulación, no había estado antes en la mar. Ellos tenían que comprenderse. Y yo estoy ahora feliz de que las cosas fueran así. Los hombres y los buques crecen como una sola cosa en las batallas. Esta es una de las razones para que el record sea único.

Pero entonces nosotros no éramos grandes combatientes. En nuestras primeras misiones en el Atlántico, protegiendo convoys contra ataques submarinos, vieron irse al fondo muchos buques mercantes. Algunos explotaban, reduciéndose en pedazos y se hundían casi instantáneamente en las frías y verdes aguas, dejando sólo una débil huella. Esto producía un shock. Esto era realidad. Muchos mozalbetes comenzaban a preguntarse cuando el sudor les chorreaba la frente. "¿Qué hago yo aquí? ¿Qué es lo que pasa? Podemos ser hundidos. Puedo perder la vida". Y atrás, sobre el horizonte humeante, estaban las colinas verdes del hogar, una fuente soda en la botica de la esquina, una preciosa muchacha esperando para ir al cinema. La gente de allí se estaba divirtiéndolo. Aquí la cosa era de tinte subido. Eso fué muy duro.

Si nosotros hubiéramos tenido una acción real en el Atlántico, hubiéramos hundido unos submarinos en batallas de superficie, esto nos habría ayudado bastante; pero solamente largamos unas pocas cargas de profundidad contra un enemigo invisible y con resultados inciertos, y en seguida viramos la proa de nuestro pequeño buque al Pacífico Sur a encontrarnos con los japoneses. No habíamos tenido bautizo de fuego. Pero tuvimos uno y lo tuvimos muy temprano.

Nuestro bautizo fué un Niágara de fuego, la batalla de Guadalcanal, una de las batallas navales más fieras y significativas de la historia. En esa batalla, nuestra fuerza de tarea derrotó a la mayor parte de la flota japonesa del Pacífico Sur impidiendo la recaptura de Guadalcanal en un último y desesperado esfuerzo japonés, y yo creo, que cambiando el curso de la guerra en nuestro favor.

Nuestros hombres físicamente eran una primicia. Después de poco menos que cinco meses en el "O'Bannon", ellos conocían el buque, sus cañones, y el mar. Pero no conocían el infierno.

En la mañana del 12 Noviembre 1942, como miembros de una escolta de convoys permanecíamos en las afueras del aeródromo de Henderson en Guadalcanal para proteger el desembarco de los refuerzos de Infantería de Marina que habíamos transportado desde nuestra

base. Los muchachos estuvieron de pie toda la noche. Sus ánimos estaban tirantes.

Habían comenzado a desembarcar las tropas, cuando los japoneses atacaron desde el aire. Tres olas de bombarderos-torpederos con escolta de cazas Zero nos barrieron en sucesión. Por fin estábamos en acción! Nuestra pequeña fuerza empezó a maniobrar mientras llenaba el cielo con la explosión de sus granadas anti-aéreas. Desde el puente pude ver a nuestros muchachos novatos, pálidos y determinados, manejando los cañones como expertos. Aparentemente ellos no sentirían más la timidez. Todos los que siguieron esa batalla saben que los cañones de los buques y los cazas de tierra aniquilaron a todos los bombarderos menos uno. 9 fueron derribados por los buques, 21 por los cazas.

No fué mucho de orgullo lo que hizo sonreír a los muchachos cuando nos hicimos a la mar de regreso para escoltar nuestros transportes y buques de abastecimiento. Todo el mundo pensó que estábamos regresando al hogar. Pero no fué así. Los que estábamos en el puente conocíamos que dos fuerzas de la Flota japonesa navegaban hacia Guadalcanal. Una para bombardear al destruido aeródromo de Henderson, la otra para cubrir el desembarco de tropas sobre las líneas de nuestra Infantería de Marina y destruir al mismo tiempo sus cabeceras de playa.

Trece buques americanos, entre ellos ocho destroyers, fueron ordenados a interceptar esta fuerza. Nuestro buque, en vez de proseguir a la seguridad confortable de la base, volteó de regreso a Guadalcanal. Apareció la congoja en todas las caras. No acababan ellos de tener una batalla? Inmediatamente informamos al personal que sobrevendría otra acción, y les ordenamos ponerse los chalecos salvavidas y cubrir sus estaciones de batalla. No les dijimos que íbamos a encontrarnos con toda la Flota japonesa del Pacífico Sur.

Encontramos al enemigo en una noche de completa oscuridad y muy cerca de la media noche. Los japoneses encendieron sus reflectores. Nosotros disparamos. Todo el mundo disparaba. Era fantástico mirar aparecer los grandes buques grises en el pantallazo de las salvas y desaparecer después en completa oscuridad.

Parecían focos de luz gigantes que se prendían y apagaban en un abrir y cerrar de ojos.

De repente nos dimos cuenta de lo peligrosa de nuestra situación. A un lado de nuestra columna estaba la fuerza japonesa que posiblemente iba a bombardear el aeródromo de Henderson, en la otra banda estaba la fuerza que iba a cubrir el desembarco japonés. Nosotros nos encontrábamos entre las dos. Seguíamos hacia adelante.

Ningún hombre puede describir adecuadamente el shock, el terror y la majestad de una gran batalla naval que se libra a corto alcance, en una noche lóbrega. Todo el mundo disparaba. El estruendo era ensordecedor. El fuego concentrado duró 20 minutos que parecieron una eternidad. Las ennegrecidas aguas comenzaron a encrespase con la reflexión de las llamaradas. Los buques comenzaron a volar por los explosiones. En un momento el "O'Bannon" era el cuarto de una pequeña columna de destroyers. Un minuto después él era el primero de la columna. Los otros tres se habían hundido o habían sido tan malamente averiados que tuvieron que dejar la formación.

Después vino la orden de cesar el fuego. Nuestra fuerza tenía que reorganizarse para ver donde estábamos. Yo viré y comencé a maniobrar. Era muy peligroso continuar disparando. En esos momentos Ud. no podía decir cuál era buque amigo y cuál nó. Un buque en llamas muchas veces no tiene identidad. De repente un tremendo acorazado ardiendo, se nos cruzó por la proa. Estábamos tan cerca que casi hay una colisión con él. Viramos agudamente y ordenando "emergencia atrás" evitamos el choque. Entonces supimos que era japonés. La tripulación estaba aún a bordo abrazada por las llamas. Los marineros japoneses usualmente no están provistos de salvavidas.

El agua estaba repleta de gente, amigos y enemigos. Algunos heridos y mutilados. Pero no había tiempo para detenerse. Había que salir de allí. Había que saber donde estábamos. Estábamos exhaustos de munición y torpedos y no sabíamos el "score" de la acción. A mí me pareció ésta la batalla por el mundo. No podíamos perder todo.

De repente hubo una explosión sorda y profunda debajo de nosotros. Parecióme que el "O'Bannon" se levantaba en los aires. Yo pensé inmediatamente, "Se vá a pique" porque lo sentí hundirse de proa. Bajamos la velocidad. Pedí informes. El buque aparentemente no había sido averiado excepto un pequeño desalineamiento que nos hizo bajar la velocidad. Después descubrí que el casco había sido picado, como por fragmentos metálicos. Yo no sé que sucedió. O un torpedo explotó en nuestra estela o volaron las cargas de profundidad de un buque hundido.

Cuando al final, la fuerza americana hizo su rendez vous tras del escenario de la batalla, encontramos que de 13 buques que entraron en la acción sólo uno salió sin averias serias. De nuestros ocho destroyers, cuatro fueron hundidos y sólo uno fué seriamente averiado. El Contralmirante Daniel J. Callaghan, Comandante del Grupo de Tarea fué muerto en el puente del USS "San Francisco", así como el Comandante del "San Francisco", Capitán de Navío Cassin Young. El crucero "Atlanta" había recibido un golpe de gracia y fué hundido después. Y el crucero "Guneau" fué malamente averiado, reduciendo su velocidad. Fué torpedeado después cuando estaba navegando de regreso a nuestra base.

Pero, que les había pasado a los japoneses? En el período entero de la batalla de Guadalcanal ellos perdieron dos acorazados, ocho cruceros, seis destroyers y ocho transportes cargados con tropas. Otros cuatro transportes japoneses fueron destruídos por los bombarderos y fuego de granadas en la playa.

Nosotros habíamos entrado en acción en la mañana del 12 Noviembre cuando nos atacaron los aeroplanos enemigos. La gente del "O'Bannon" apenas si tuvo unos minutos de sueño hasta el 15 Noviembre, cuando regresamos a la base. Ellos estaban nerviosos, excitados y terriblemente cansados. Desde luego se sentían orgullosos porque se les había acreditado por impactos en un acorazado y un crucero, pero estaban muy lejos de sentirse felices. Era ésto entonces resumiendo querer espantar a la Flota superior japonesa con un buquecito chico? Un mar lleno de buques en llamas y gente mutilada en vez de la fuente de soda de la botica de la esquina y de la muchacha

bonita viniendo por la calle del pueblo natal. Así que éste era el enemigo con sus supuestos buques inferiores y sus pequeños marineros miedosos. ¡Cáspita!

Esto era un alivio para los hombres que habían salido de la primera batalla sin derramar sangre. Pero para el futuro dejaba todavía en la imaginación, derramamiento de sangre.

Un grato recuerdo de esa batalla, dejó el crucero ligero "Helena", con el cual el "O'Bannon" tuvo el honor de servir hasta el 7 de Julio, 1943, que en una batalla se fué al fondo cuando sus cañones estaban aún vomitando fuego. Rara vez la tripulación de un buque idolatra a otro buque que no sea el suyo mismo, pero esto sucedió en el caso del "O'Bannon" y el "Helena". Los dos buques trabajaron maravillosamente en todas las acciones. En la terrible noche del 12-13 Noviembre el "Helena" fué el primero en abrir el fuego sobre el enemigo lo que hizo que recibiera muy serio castigo y averías, causando serios daños al enemigo, yendo después a proteger a los destroyers que se habían trabado en combate como si fueran sus hermanos menores.

Apenas habíamos regresado a la base cuando recibimos orden de regresar a Guadalcanal. "Por Dios" decía la tripulación, "todavía no ha terminado esto?". Nó. Todavía no había empezado. Fuimos una y otra vez. Soñolientos y atolondrados regresábamos de la batalla o del bombardeo sólo para reaprovisionarnos de combustible, municiones, y suministros y poner proa de nuevo a las playas de la muerte. Cuando tomé el comando del buque encontré que era muy difícil dar valor a la gente cuando salíamos de nuevo y de noche después de solo unas pocas horas de puerto. Todo el mundo podía ver qué dirección llevaba el buque pero ellos no querían creer hasta que no lo vieran.

Pronto descubrí que era cosa buena antes de arrancar el buque para entrar en aguas peligrosas dirigirle la palabra a la tripulación a través de los altoparlantes. Como es de esperar yo no soy orador. Nunca lo había hecho antes. Solo les decía algunas cosas como esta:

"Tripulación, vamos a interceptar probablemente un ligera fuerza de tarea japonesa esta noche a eso de las 1030. Duerman un poco si pueden, hasta que se les

llame a sus estaciones de batalla. No estén preocupados. Dejen eso para mí”.

Estas conversaciones tan sin valor, estoy sorprendido de todo lo que hicieron en la moral de la tripulación. Había estado haciéndoles esta charla por bastante tiempo cuando una noche, me olvide de decirles lo que esperábamos. Mi contramaestre vino y me dijo: “Comandante, nuestros hombres están alrededor de los altoparlantes esperando sus palabras”. Me causó gran sorpresa. Pero pronto descubrí que casi se habían vuelto supersticiosos con mis charlas. Algunos de ellos sentían que esto era un rito necesario para la victoria sin el cual podíamos ser hundidos.

Una noche durante una expedición peligrosa, tuve recelo de decirles el grave peligro que corríamos. El ambiente era tenso como siempre para ir en detalles. Teníamos chance de salir ilesos y no había razón para que todo el mundo se sintiera preocupado. De manera que al concluir mi charla les dije: “Sugiero que se pongan sus salvavidas. Hace un poco de frío esta noche”.

Estábamos en los trópicos, y los montajes de los cañones se ponían tan sofocantes que había que echarle agua dulce para refrescarlos antes de entrar en acción. Esta mi observación, conforme los días se fueron haciendo más duros era una de las bromas más populares en el “O'Bannon”. En las cortas horas de descanso que llamamos en la marina la Hora Feliz, se daba una pequeña función de entretenimiento en la que trabajaba todo el que podía; me fastidiaron bastante con un gatito de lana que repetía: “Hace un poco de frío esta noche”.

Una noche cuando yo dije, “Esperamos encontrar una fuerza ligera japonesa a las 10:30”, me contaron que un corpulento maquinista descendiente de suecos había exclamado, “Já, já, já, acorazados ligeros, ligeros cruceros pesados, y barcasas ligeras que corren 45 nudos”.

Este buen humor fué una gran ayuda en nuestros largos períodos de lucha, pero aún el “O'Bannon” no había pasado todas las pruebas. La tensión que al principio se apoderó de los muy jóvenes, comenzó ahora a fastidiar a los mayores, algunos con hijos en sus casas.

Uno de estos viejos vino a mí una noche con lágrimas y me dijo: "Comandante, yo no puedo regresar allá. No puedo resistirlo. No ve usted señor que estaremos aquí hasta morir"?

Era una declaración fría. Muchos de nosotros habíamos empezado a sentir que estaríamos allí hasta morir, que debíamos hacer ese sacrificio hasta que se pudieran construir nuevos buques y enviarlos, y hasta que se pudiera entrenar personal nuevo.

"Yo sé", le dije, "Todos odiamos esto. Todos quisiéramos regresar al hogar. Pero no podemos hacernos atrás. Usted conoce al enemigo. Debemos detenerlo. Por qué haríamos una excepción con usted? Usted no se pertenece. Usted es sólo parte de la suma total de Estados Unidos".

Comprendió lo que le quería decir. Consiguió controlarse por sí mismo.

Éramos miembros del conocido "Grupo de Combate Cactus", que era un pequeño grupo de destroyers que navegaban todo el tiempo entre Guadalcanal y nuestra base, intentando interceptar al llamado "Tokyo Express", que venía casi todas las noches a hacer fuego sobre nuestras posiciones, o trayendo refuerzos de tropas. Nosotros teníamos que pelear con ellos si pretendíamos salvar la gente de Guadalcanal, porque Guadal era la piedra llave de la civilización. Si podíamos mantener esa posición, podríamos eventualmente pelear en el mar a través de Nueva Irlanda y Nueva Bretaña, lo cual gracias a Dios, lo hemos hecho después. Pero teníamos que permanecer en nuestro puesto resistiendo más de lo que ordinariamente un hombre puede soportar.

No teníamos capellán a bordo, aunque en algunas ocasiones nos visitó uno. Mucha gente rezaba delante del resto. Nadie los perturbó. Aproximadamente la tercera parte de la tripulación era Católica; y todos tenían sus rosarios y sus escapularios. Mi mayordomo cuidaba que mi medalla de San Cristóbal nunca se apartara de mi cuello. Uno de la tripulación que estaba con su rosario en el cuello casi fué tocado por una esquirra. No sé volvió a quitar el rosario después de ésto. Pero todavía era muy duro aún con el buen humor y la religión. Era duro estar allí hasta morir.

Entonces comenzó la transformación. En el transcurso de las terribles noches de bombardeo, el cambio de tiros con buques cobardes, nauseabundos desvelos, tensión nerviosa constante, empezó a emerger el odio: "¿Qué derecho tienen ellos de hacer ésto?" No sentirían orgullo por su buque hasta no destrozar al enemigo. "Lo destrozaremos. Nosotros no estaremos aquí hasta encontrar la muerte. Ellos sí estarán aquí hasta encontrar la muerte".

La gente del "O'Bannon" comenzó realmente a pelear. No pensaron más en las verdes colinas, la fuente de soda, y las muchachas bonitas del pueblo natal. Se convirtieron en cazadores. El acero de sus corazones se había templado.

Un día avistamos dos japoneses en el agua y nos acercamos, eran un piloto de aeroplano y su observador que estaba herido. El observador estaba muy cerca, lo trajimos a bordo y murió. Hicimos señas al piloto para que nadara hacia el buque y él no obedeció. Echamos un bote al agua para rescatarlo. Siempre cubríamos esta operación con una ametralladora. Cuando nuestra embarcación se aproximó, el piloto extrajo una pistola de su cinturón y apuntó sobre nuestra gente. El que manejaba la ametralladora le disparó una ráfaga. Rescamos la pistola. El percutor ya había golpeado el fulminante. El fulminante no reventó. El piloto y por consiguiente la pistola habían estado en el agua aproximadamente nueve horas.

¿Qué clase de hombre era este que podía hacer fuego contra sus rescatadores, sus benefactores? ¿O no era él humano? El hombre más depravado del Hemisferio Occidental no haría nada como ésto. Con que éstos eran las bestias traidoras que nos habían hecho la vida casi intolerable? Bien, la gente del "O'Bannon" vería a cerca de ésto. Lo vieron bien. Su odio creció. No confiaban en los japoneses y los japoneses no confiaban en ellos. Nadaban a alejarse cuando se acercaban nuestros botes a rescatarlos.

Cuando estaba sentado en las noches en mi silla del puente, esperando la hora de combatir en la oscuridad, me ponía a pensar siempre en algún problema teórico de estrategia. Que haría, pensaba, si encuentro un submari-

no japonés en superficie navegando a tal o cual velocidad y en tal o cual dirección?

Una noche lo encontré. Estábamos tan cerca que leímos los números que tenía pintados en su torre. Lo hundimos con nuestros cañones. La tripulación estaba de júbilo. Quién es el que va a morir ahora? Habíamos peleado batalla tras batalla; estábamos aún a flote, sin un rasguño. Y habíamos hundido un submarino en combate de superficie.

Un día al atardecer nos encontrábamos en puerto, los muchachos del "O'Bannon" vieron una fuerza de tarea que salía hacia el Norte. Esperaban con deseos, que leváramos el ancla y saliéramos con ellos, pero no nos movimos. Entonces uno de los mozalbetes vino y me dijo, "No salimos nosotros también?"

"No esta noche", le respondí.

"Qué nos pasa Comandante" replicó con voz trémula. "Estamos para dormir?"

Me di cuenta para donde había cambiado la marea. Los muchachos del "O'Bannon" se sentían celosos del privilegio de pelear con los japoneses.

La tripulación estaba tan orgullosa cuando nos permitieron nuestro primer día de fiesta en Sidney, Australia, una vacación de 9 días en Abril 1943, que yo sentí necesario decirles que no fanfarronearan en tierra. Otra tripulación se hubiera resentido. Ellos ya habían recibido suficientes aclamaciones, y yo no quería ningún incidente en defensa del honor del "O'Bannon". Les dije que yo daría un comunicado a la prensa, que sería suficiente.

Cuando regresaron, de toda la tripulación entera sólo dos dejaron de llegar a la hora de lista, un record admirable; uno de ellos llegó trayendo un pequeño terrier de pelo de alambre, que la bautizaron con Peggy. Desde entonces en adelante tuvo algunos cientos de amos, era la novia de todos los hombres de combate y la miraron con tanto celo como al "Helena" después de las misiones que desempeñamos juntos. Una vez, durante una batalla corriendo excitada por la superestructura, saltó hasta cubierta y se rompió un brazo. Esa fué la primera y única herida seria que tuvimos a bordo.

El médico del buque le entablilló y vendó la herida, y pronto estuvo correteando de nuevo en cubierta. Algunos muchachos la condecoraron con una medalla por su bravura. Cuando regresamos a los Estados Unidos la tuvimos que dejar ir a la Cuarentena, yo sabía que no pasaría. Fué una partida muy triste.

Pienso que Peggy hubiera sido una mascota imposible cuando recién comisionaron el buque. Todo el mundo estaba tan preocupado con su vida, que no hubieran podido fijarse en un pequeño terrier. Cuando llegó Peggy ya la tripulación del "O'Bannon" no pensaba en asuntos propios, les importaban cosas mayores.

Por falta de espacio no puedo resumir cada una de las batallas en que participó el "O'Bannon", que fueron cinco batallas de superficie, siete bombardeos a posiciones de tierra, tres operaciones de rescate, numerosos combates con aeroplanos y muchos trabajos escoltando convoys. Hemos sido acreditados de ayudar el hundimiento de un acorazado, tres cruceros y seis destroyers. Pero hay una batalla sobre la cual debo hablar particularmente para capacitarlos a comprender el completo entendimiento de los hombres del "O'Bannon" como americanos y como hombres de lucha.

Nos encontrábamos hastiados de la guerra cuando recibimos órdenes, al principio de Julio 1943, de poner proa al norte de nuevo a las peligrosas aguas de las Salomón. Habíamos estado yendo allí casi todas las noches por espacio de una semana y nos sentíamos acreedores a un descanso. Pero la orden era, navegar al norte.

Por entonces una orden de esta clase no era demasiado trabajosa para el "O'Bannon". Ya él había pasado las peores pruebas y castigos. Todo lo que teníamos que hacer era bombardear las posiciones de tierra en Kolombangara y Nueva Georgia y después de un movimiento en círculo, proteger el desembarco de tropas en el Fondeadero de Rice en Nueva Georgia.

Primero bombardeamos Villa en Kolombangara, las explosiones en tierra indicaban que nuestros tiros estaban haciendo trabajo mortífero, después volteamos y bombardeamos las instalaciones de Nueva Georgia.

Cuando justamente estábamos ya saliendo con seguridad, el USS "Strong" fué tocado por un torpedo.

El "Chevalier" se le acoderó para salvar los sobrevivientes. Recibimos órdenes de quedarnos a proteger la operación porque una batería de tierra no esperada había abierto el fuego. Esta batería había sido puesta aparentemente fuera de combate pero al parecer los japoneses la habían reparado. Nunca el "O'Bannon" estuvo en mayor peligro. Las granadas silvaban sobre nuestra cubierta. Pero los artilleros ni balbuceaban. Los aeroplanos japoneses iluminaron y bombardearon nuestro grupo. Y por pocos minutos eso era un infierno. Terminamos el trabajo cuando había disminuído el fuego. Entonces salimos de allí. El "Strong" había sido hundido. Si alguna vez hubo una tripulación agotada fué la del "O'Bannon". Pero la peor parte estaba por venir. Al final del mismo día recibimos información de que una larga fuerza japonesa de 9 á 11 destroyers y cruceros era esperada en el área del Golfo de Kula. Horas después entrábamos en contacto. Era una noche completamente oscura.

Después de que nuestros cañones habían cesado de hacer fuego, y todos los buques enemigos estaban ardiendo o habían desaparecido, se avistó un blanco no identificado en nuestra amura de estribor. Por el momento casi ordeno abrir el fuego. Y si fuera un japonés, pero cómo podría estar colocado a la otra banda, después del tremendo fuego desarrollado por nuestra fuerza a babor?. Si nuestros hombres le hubieran disparado, no se habrían perdonado a ellos mismos nunca. Era el "Helena" que se hundía después de haber sido tocado por torpedos. Se despacharon algunos destroyers para rescatar los sobrevivientes mientras nosotros recibíamos orden de formar con las fuerzas remanentes y escoltarlas. Todo el grupo estaba casi exhausto de municiones.

Cuando ya regresábamos a la base circuló entre la tripulación el rumor de que no todos los sobrevivientes del "Helena" habían podido ser rescatados. Algunos estaban en el agua, otros derivaban en pequeños botes. El enemigo controlaba definitivamente el área de la batalla. Tarde o temprano, pensamos aquellos hombres morirían o serían tomados prisioneros por los japoneses, lo cual sería peor.

Uno de mis hombres, subió al puente. "Comandante", me dijo, "nosotros queremos regresar por la gente del "Helena". Ellos han sido nuestros camaradas. Y han cuidado siempre de nosotros".

Era un suicidio regresar solos y con poca munición. Y las órdenes eran regresar a la base.

Pero en pocos momentos vinieron Oficiales, Oficiales de Mar y Tripulación, y me dijeron. "No podemos dejar a la gente del "Helena".

Me conmoví profundamente. Finalmente le dirigí la palabra a todo el buque por medio de los altoparlantes. Les dije que había la posibilidad de que ninguno regresara con vida. Seríamos reducidos a pedazos. Les dije que la mayor parte de la tripulación del "Helena" había sido rescatada. Deberíamos sacrificar la tripulación entera del "O'Bannon" y perder además los pocos sobrevivientes del "Helena" que no habían sido rescatados? Querían aún regresar?

A un solo acorde todos gritaron, "Sí!!".

En efecto, hice señales al Comandante de la Fuerza de Tarea diciéndole: "Los Oficiales y Tripulación del "O'Bannon" con completo conocimiento del peligro, piden permiso para regresar a rescatar los sobrevivientes del "Helena".

La respuesta fué "Nó". Tal misión era temeraria. Pero el pedido no era temerario. Me sentí muy orgulloso. Fué un momento feliz de mi vida. Mis hombres eran muy grandes al haber querido sacrificar sus vidas por las de sus camaradas. Y el Comandante no pensó que esto era temerario. Felicitó a cada uno de ellos por su espíritu.

Uno de nuestros hombres dijo una vez que él pensaba que un angel se había posado en nuestro palo trinquete. Sea como fuera, poco tiempo después tuvimos el privilegio de acompañar un grupo de tarea a una punta de Vella Lavella, donde habían llegado 167 sobrevivientes del "Helena". Por muchos días ellos habían tenido que andar por la selva hasta que supiéramos que se encontraban allí.

Nuestro trabajo era duro, pero los muchachos del "O'Bannon" harían cualquier cosa para sacar esa gente de allí. Nosotros, junto con otros buques estuvimos

para atraer el fuego de las baterías enemigas hasta que otros buques penetraran y los sacaran de allí. Tuvimos que maniobrar casi toda la noche en el negro mar, mientras los aviones japoneses revoloteaban sobre nuestras cabezas haciendo caer bomba tras bomba. Ellos son grandes pirotécnicos y sus granadas de luz nos hacían visibles una y otra vez.

Yo creo que esa fué la peor noche, debido a que nada podíamos hacer contra el ataque. Cuando usted está en acción, usted descansa, pero cuando usted no puede devolver los golpes o sus tiros no son efectivos, su incertidumbre aumenta. Pero nuestros hombres permanecieron esa noche como si fueran de acero.

El "O'Bannon" ha recibido los dos más grandes honores: Primero la Citación Presidencial que permite que todos los hombres de a bordo puedan usar el cintillo de esa condecoración distinguida. Segundo, que el "O'Bannon" ha recibido en el Pacífico Sur el mote de "Pequeño Helena". El "Helena", como lo conocimos nosotros fué uno de los mejores buques de guerra de nuestra Marina.

Algunos de mis muchachos están aún en el "O'Bannon". Mi corazón está con ellos.

(Traducido del "Bureau of Naval Personal Information Bulletin").

N. de la R.—El Capitán de Fragata Donald J. Mac Donald USN nació en New York, N. Y.—Recibió por su desempeño en el "O'Bannon" la condecoración de la Cruz de la Marina con la siguiente recomendación: "Cuando una fuerza japonesa de cuatro destroyers y numerosas barcas de desembarco pretendieron reforzar las líneas enemigas en el área de Vella Lavella-Kolombangara la noche del 17-18 Agosto 1943, él condujo el USS "O'Bannon" interceptando brillantemente las embarcaciones enemigas. Su buque contribuyó a la destrucción de dos destroyers, severos daños a un tercero, y la aniquilación de muchas barcas de desembarco".

La Marina Sueca

Por Captain JOHN A. GADE, U. S. N.

“La dura realidad alrededor de nosotros ha hecho que sea claro para todos, que la defensa nacional es un problema de vida o muerte para un país”. — Palabras dichas por el Ministro de Relaciones Exteriores sueco C. E. Gunther.

La posición de Suecia entre Rusia y Alemania ha sido de lo más incómoda. Su temor por su poderoso vecino del Este, es muy antiguo y aunque otros elementos más importantes han influenciado sus relaciones con Alemania, el temor que siente por Rusia también ha sido una influencia grande en el gobierno de estas relaciones. Muchos profesionales suecos y un buen número de oficiales de ejército y de Marina, por muchos años se han dirigido a Alemania para su educación superior. Los hombres de negocios han cruzado día a día las aguas del Báltico para dirigirse a Alemania, para la que las exportaciones é importaciones suecas eran de vital importancia. Como resultado de ésto, junto con otras razones, muchos de los oficiales suecos eran pro-nazis en sus sentimientos. Pero con la invasión de sus países hermanos, Noruega y Dinamarca, y debido a las brutalidades de la “Herrenvolk”, los sentimientos del pueblo, aún entre los oficiales, han cambiado y se han alejado de Alemania, como no lo hicieron durante la 1ra. Guerra Mundial. Nada ha levantado más la oposición sueca al movimiento llamado del Nuevo Orden en Europa que la supresión de los derechos individuales y de justicia en

los reinos vecinos escandinavos. Se puede decir que la nación sueca en conjunto está en más de 90%, por una victoria aliada. Durante una reciente discusión en el "Riksdag" sueco, un ex-ministro proclamó la opinión pública diciendo: "Lo que ha pasado en Noruega puede ocurrirle a cualquier honrado ciudadano en Suecia si no cuidamos nuestra propia casa", y "Sin una fuerza de defensa no podemos seguir ninguna política propia, nuestras declaraciones se convierten en palabras huecas, y dejamos el destino de nuestro país correr el albur de ser decidido por otros. Con una defensa tan fuerte como nos permitan las condiciones suecas, nosotros nos aseguraremos la base de una permanente política independiente sueca".

La esencia de la política exterior sueca es la naturalidad. A menos de que su honor nacional o su neutralidad sean atacadas, Suecia hará todo lo posible para mantenerse alejada del conflicto actual. Con los mares del mundo clausurados a los buques suecos con excepción de unos cuantos viajes, lo que Suecia ha recibido de Alemania lo ha necesitado desesperadamente, de la misma manera como ha necesitado lo que ha importado como pago a su mineral de hierro.

Las provocaciones que Suecia ha tenido para que pierda su posición de equilibrio, han sido muchas, pero Suecia no lo ha perdido, sino que ha seguido por el camino dictado por sus propios juicios con habilidad y dignidad. Hoy en día Suecia se siente segura que un ataque nazi sería una aventura muy costosa para que Alemania se aventure.

Aunque al finalizar la 1ra. Guerra Mundial Suecia poseía una Marina considerablemente mayor que la de sus dos pequeños vecinos, meramente sumaba 80.000 toneladas, con una dotación de 400 oficiales y 9.000 hombres, (incluyendo conscriptos). Creyendo en un desarme mundial y en la eficacia de lo que podría hacer la Liga de las Naciones para obtener un mundo de paz y armonía, Suecia disminuyó sus presupuestos para gastos navales y militares. Antes de 1936 sus presupuestos militares, (Marina y Ejército), habían sido de cerca de 30.000.000 de dólares anuales. Cuando estalló la primera guerra Ruso Finesa, Suecia comenzó con gran interés sus es-

fuerzos de defensa. Su esfuerzo verdadero, sin embargo, data tan sólo de cuatro años, cuando el Gobierno propuso un plan de cinco años, con una partida de 4 billones de coronas, (cerca de 1 billón de dólares). Esta fué una demanda vacilante para un pueblo de tan sólo un poco más de 6 millones, y también debido al hecho de que el "Riksdag" en 1936 tan sólo había acordado una partida de 150 millones de coronas para la defensa. Los años de 1940 y 1941 vieron gastos de defensa por un total de 2 billones de coronas en cada año, siendo las dos terceras partes de estos gastos cubiertos por empréstitos.

Los costos anuales de mantenimiento del estado actual de preparación militar no están incluidos en el plan de cinco años. Este tan sólo cubre nuevas instalaciones y equipos. El programa naval de Suecia no ha consistido tan sólo de sus nuevos edificios, a la razón de construcción de una unidad a la semana, con el aumento correspondiente de personal, sino que también de las extensas fortificaciones de sus costas y en especial de los cientos de islas que comprende el archipiélago cercano a sus dos más grandes ciudades, Estocolmo y Gotemburg, su base naval de Karlskrona y ciertos puntos en la isla de Gotland. En estas fortificaciones los suecos se sienten con mucha razón orgullosos de sus cañones automáticos A. A. de 40 mm., sus cañones anti-tanques de 37 mm. y sus cañones de 6 á 12 pulgadas, muchos de ellos auto-propulsados, todos de la renombrada fábrica Bofors; y ahora están colocados en todos los puntos notables de sus costas. Esta defensa es desempeñada por la Artillería de Costa que está bajo la jurisdicción de la Marina y ambos servicios conjuntamente minan y guardan las aguas costaneras.

El Ejército, Marina y Aviación suecas, son servicios independientes. En el caso de la Marina, cierto número de escuadrones se le han agregado con fines de cooperación y protección.

Mientras que el Ejército consiste ahora de más de medio millón de hombres perfectamente bien entrenados, la fuerza aérea carece de aviones y en especial de máquinas modernas. El personal ha aumentado en un 350% desde el año de 1936. Mucho material fué importado, pero el mercado está hoy cerrado para Suecia, lo

que ha resultado en que este país desarrolle su propia industria de aviación. A pesar de que se están produciendo un cierto número de excelentes aviones, la guerra habrá, con toda seguridad, terminado antes de que cualquier número apreciable haya sido agregado a sus fuerzas del aire. Los campos de aviación están situados estratégicamente tanto en tierra continental como en las islas.

El Sr. Per Edvin Skold, ministro de defensa, está encargado de los tres servicios. El Vice-Almirante C. Fabián Taum es el Comandante General de la Escuadra, el Mayor General J. H. Astrom es el Jefe de la Defensa de Costa. El Contralmirante H. H. Stronback es el Jefe de Estado Mayor. Suecia al igual que Noruega ha sido por muchos años un pueblo de mar y con mucha razón, pues tiene una costa de 4.725 millas de largo, claveteada de puertos, bahías y ensenadas. La guerra ha tomado una contribución fuerte de sus buques mercantes. Más de 226 buques con un tonelaje de 570.800 toneladas brutas han sido hundidos, con una pérdida de 1.400 vidas de oficiales y marineros. El gran grueso de éstos buques navegaban entre puertos de las naciones unidas. Sería muy difícil, a lo largo de la costa, encontrar un muchacho de más de doce años de edad, que no supiera nadar, bogar o maniobrar una pequeña embarcación a velas, y que no estuviera familiarizado con cierta cantidad de trabajo marineró.

Así pues hay un material abundante y espléndido del cual reclutar personal necesario para la Marina Real. Este material es probablemente el mejor del mundo. Durante los años de 1941-1942 menos del 5% de los jóvenes llamados a filas fueron exceptuados por incapacidad física y el standard físico fué muy alto.

Aquellos que están en el comando no solamente son oficiales entrenados y eficientes, sino que también llenan en toda manera lo que un anglo-sajón entiende por caballero. Mientras que antiguamente estos oficiales provenían de la nobleza y clases superiores, hoy ésta no es así. Cualquiera que sea su posición social, el mar está en la sangre de todo sueco. El personal de la Marina Sueca está constituido en parte por oficiales y marineros de carrera y en parte por civiles llamados al ser-

vicio por un período definido de tiempo. El entrenamiento principal es en la mar y ésto ha sido practicado en especial durante el reciente crecimiento acelerado de la Marina Sueca. La Academia Naval de Estocolmo está hecha para oficiales de estado mayor y oficiales técnicos; mientras que el Colegio Naval, también situado en la capital, es la escuela para los hombres más jóvenes. Los centros de entrenamiento de los sub-oficiales están situados en las diversas bases navales.

Suecia nunca se ha preocupado de construir una Marina con propósitos de agresión en alta mar. Sus buques están diseñados y adaptados idealmente para el servicio en aguas poco profundas a lo largo de su costa llena de accidentes.

Sin permitir que las teorías que prevalecen en los marinos extranjeros los cohiban, los suecos han empleado sus propias tácticas navales tomando principalmente en cuenta la naturaleza de sus aguas y sus recursos en buques. Han observado con gran interés que las "tácticas de grupo" empleadas por su marina durante los años de la década 1931-1940, sobre la base de condiciones puramente suecas, han sido empleadas en la guerra actual por las marinas de los países beligerantes. Aún antes del estallido de la guerra actual, el problema táctico de repeler ataques simultáneos de aviones torpederos y bombarderos había sido completamente estudiado por la Marina Sueca en colaboración con su Aviación.

La Marina Sueca consiste de los siguientes buques:

Siete acorazados, el "Gustav V", el "Drottning Victoria" y el "Svenge" de cerca de 7.200 toneladas, con una velocidad de 22.5 nudos, 4 cañones de 28 cm. y 6 de 15 cm., todos terminados durante el período 1915-1918. El "Oscar II" de 4.325 toneladas, con un andar de 10 nudos y 2 cañones de 21cm. y 18 de 15 cm., completados en el año de 1906;; el "Manlighten", (Hombria), el "Tapperheten", (Bravura) y el "Aran", (Honor) de 3.450 toneladas, con un andar de 17 nudos y baterías principales de 2 cañones de 21 cm. y 6 cañones de 15 cm. Éstos últimos fueron completados entre 1902 y 1904.

Dos cruceros y una combinación crucero-portaaviones: el "Flygia" de 4.500 toneladas, con un andar de 23

nudos y 8 cañones de 15 cm., terminados en 1907, el "Clas Fleming" de 1.735 toneladas, con un andar de 20 nudos y 4 cañones de 12 cm., terminado en 1914.

Todos estos buques han sido modernizados durante los tres o cuatro últimos años.

La combinación crucero-portaaviones "Gotland", (que lleva 12 aviones) de 4.775 toneladas, con un andar de 27.5 nudos, artillado con 6 cañones de 15 cm. y terminado en 1935, está siendo actualmente artillado con cañones A.A. más poderosos.

Quince destructores, completados en diferentes épocas durante los años de 1926-1943 y que varían en tonelaje desde 935 hasta 1.135 toneladas y en andar desde 35 hasta 39 nudos, con baterías que consisten en un promedio de 3 cañones de 12 cm. y 6 tubos lanza-torpedos de 53 cm.

Doce torpederos (destructores chicos) y 21 lanchas torpederas, las últimas de éstas de 28 toneladas. Los pequeños destructores están clasificados como destructores costeros.

Veintiseis submarinos de varios tipos de acuerdo con su uso en alta mar, en la costa sueca, o en fondeo de minas, y que varían en tamaño de 400 á 667 toneladas. Los más grandes llevan el nombre de animales marinos, los más pequeños V-1, V-2, etc.

Además de estos buques hay por supuesto, barreminas, minadores, caza-submarinos y buques madrinas.

El más reciente de los minadores, llamado "crucero minador", el "Alonablen" es de 4.200 toneladas con una dotación de 325 hombres y lleva 4 cañones de 6", baterías A.A. grandes y 4 lanza-minas.

Entre las nuevas construcciones en actual proceso de desarrollo o sobre el papel, hay dos cruceros, el "Gota Legón", (León de los Gotas) y el "Tre Kronor", (Tres Coronas) de 7.000 toneladas, un buen número de destructores submarinos, éstos mucho más grandes que los primitivos, gran número de lanchas torpederas a motor para defensa de costas, y guías de flotilla de 1.800 toneladas; los nuevos destructores de la "Stadklassen" (que llevan nombres de ciudades) de cerca de 1050 toneladas, con un andar de 39 nudos, armados con 3 cañones de

12 cm. y 4 de 2.5 cm. y 6 tubos lanza-torpedos de 53 cm. Hasta hoy han sido terminados, de este tipo, el "Gavle", "Norkoping Karlskrona", "Malmo", "Stockholm" y "Goteburg". Además de éstos se cuenta con varios del tipo de "ciudad modificado", "Kalmar", "Halsenburg", "Sundsvall" y "Visby" de 1.135 toneladas, con 3 cañones de 12 cm. y 39 nudos de andar.

Aunque aun Suecia no ha perdido ningún buque de guerra por acción de armas en la guerra actual, 3 de sus destructores fueron hundidos en 1941 como resultado de la explosión accidental de un torpedo.

La Marina Sueca consiste ahora de 182 unidades construidas, más 11 en construcción, en comparación con las 115 unidades que habían en 1939.

La organización naval consiste de seis distritos navales; el del Norte, el del Este, el de Gotland, el del Sur, el del Sound y el del Oeste. Cada distrito controla los buques en estación dentro de sus límites, su artillería de costa, establecimientos navales y astilleros; cada uno de los distritos con un jefe, con excepción del distrito de Gotland.

El trabajo del Comandante General de la Escuadra es desempeñado en parte por sus oficiales de estado mayor y en parte por cierto número de "inspectores", el de Artillería, el de Destructores y Submarinos, y el del Servicio de Minas. El Jefe Departamental del Servicio de Enlace del Estado Mayor sirve como inspector de todo el servicio de enlace. Los jefes del personal, administración y el cirujano general sirven de inspectores para sus respectivos servicios.

El más reciente programa naval sueco dice que es la intención de la Marina durante el año de 1944, "crear una densa combinada aero-naval, capaz de contra-atacar, como requiere hoy la guerra de la defensa". Para realizar ésto se constituye una fuerza ligera que consiste de 3 cruceros, 12 destructores, y 18 torpederos, más una fuerza relativamente grande de submarinos.

Suecia tiene dos bases navales, una en Estocolmo y otra en Karlskrona, lo mismo que una menor en Gottenburg. Los astilleros principales son los Gotaverken y Eriksberg en Estocolmo.

La flota está subdividida en (1) buques de la línea, (2) la flota de reserva y (3) la flota auxiliar. La fuer-

za principal de buques de la línea constituyen la flota costera. Los buques empleados en comisión especial o con fines específicos pertenecen a la Flota de reserva, mientras que la flota auxiliar consiste de cañoneros y otras embarcaciones que se necesitan para la defensa de los buques mercantes.

Cuando se completen los cruceros, se planea dividir a la flota costera en tres grupos de operaciones, cada uno a consistir de un crucero, un cierto número de destructores y torpederos, lo mismo que submarinos y buques menores.

La Marina Sueca tiene hoy 604 oficiales, 1.680 sub-oficiales y 5.770 marineros, tres cuerpos de banda y un número adecuado de conscriptos.

Como hay conscripción universal, todos los suecos físicamente capaces pueden ser enrolados en el Ejército, Marina o Aviación. Los hombres que son separados para el servicio naval, cuando son llamados a filas en tiempo de paz, sirven por un período de 15 meses, 3 en tierra en una estación naval y luego 12 meses en la mar.

Los capitanes, pilotos é ingenieros de la Marina Mercante que están comprendidos entre el personal que debe servir a la Marina, sirven un período inicial de 15 meses, seguido por dos períodos de 2 meses cada uno. Después de su primer servicio se les enrola como oficiales ó sub-oficiales de reserva en la Marina Real.

El personal subalterno que tiene la intención de permanecer en la Marina, sirve primeramente por un período de cuatro años y un mes. Su entrenamiento básico se les da en la Escuela de Marineros de Karlskrona. El primer año de su contrato lo pasan en la Escuela de Reclutas, el segundo en la mar, el tercero en la Escuela de Sub-Oficiales y el último año una vez más en la mar. Aquellos que se vuelven a alistar pasan su quinto año en la mar, después del cual, aquellos que son especialmente prometedores como Sub-oficiales, son enviados para pasar su sexto y sétimo años estudiando tácticas defensivas, pasando sin embargo, dos meses cada año en la mar. El octavo año lo pasan en la Escuela Naval de Sub-oficiales. Tomando todo en conjunto, el más notable y completo entrenamiento naval.

La Artillería de Costa consiste de lo siguiente: el

regimiento de Vaxholm, que defiende Estocolmo y que consta de tres batallones (9 compañías); el regimiento de Karlskrona, que defiende la provincia de Blekinge y que consta de 4 batallones (11 compañías); el cuerpo de Gotland (4 compañías) que defiende la isla de Gotland; el regimiento de Alvsborg que defiende Gottenburg, que consta de 4 batallones (9 compañías); el grupo de Harnosands, que defiende Hemso (2 compañías).

La Artillería está próxima a ser aumentada á 290 oficiales, 556 sub-oficiales y 1857 soldados, un número tan grande en proporción con la Marina que lo hace a uno darse cuenta que Suecia está preparada para defender sus costas desde el mar y desde tierra.

En comparación con las Marinas de las grandes potencias, la Marina Sueca es naturalmente insignificante; sin embargo, es una que no debe olvidarse en la defensa de las orillas del Báltico. Mientras que se cree que el "Gneisenau" está desguarnecido en Gdynia y que el "Prinz Eugen" amarrado en Kiel, el "Lutzow" y "Von Scheer" están con toda probabilidad al acecho en el Báltico, lo mismo que el portaaviones "Graf Zeppelin", los cruceros "Nuremberg", "Leipzig" y "Emden" y un número de destructores y torpederos alemanes. En el presente la Marina Sueca tiene también que tener en cuenta la posibilidad de la reanudación de las actividades navales Ruso-Germanas en el Báltico, debido tanto a la situación de los flancos Norte é Izquierdo de los ejércitos alemanes, como al hecho de que los dos acorazados viejos rusos, con cañones de 12" acaban de ser reparados. Estos dos, junto con un portaaviones ruso, tres ó cuatro cruceros, además de destructores y submarinos pueden muy bien atacar buques alemanes, particularmente si Alemania se retira de Finlandia y sus puertos quedan prácticamente indefensos.

El envío en buques de mineral sueco a Alemania a través del Báltico puede tornarse muy difícil. Este mineral, por el otro lado, puede ser llevado por tierra a los puertos suecos del Sur, pero por el hecho de estar éstos mal equipados, sin buena maquinaria para el acarreo de minerales, esta alternativa sólo se escogería en el caso de que Rusia lograra acceso al Báltico. Estas dificultades son hoy en día prominentes en la mente del Estado

Mayor Sueco. Aún poderosos buques dudarían hoy, antes de atacar las defensas navales suecas. Lo que le falta a la Marina Sueca en cantidad y fuerza, lo tiene en calidad. Tiene tradiciones, llenas de orgullo, de siglos de pelea, a la altura de las cuales se levantará en caso de obligársele.

(Tomado del US. Naval "Institute Proceedings").



Rescate en Pearl Harbour

(Por un corresponsal norteamericano)

El trabajo eficiente y al propio tiempo rápido que se ha llevado a cabo en Pearl Harbour, reparando y rescatando los buques allí averiados durante el ataque aéreo que los japoneses llevaron a cabo el día 7 de diciembre de 1941, ha demostrado palpablemente que, aunque el ataque fué una sorpresa, no nos encontró desprevenidos ni carentes de preparación. Si bien fué enorme el peaje que entonces tuvimos que pagar probablemente nada hubiera podido surtir efectos más inmediatos para unificar al pueblo norteamericano y para apresurar la urgente tarea de llevar efectivamente a la nación a cumplir la misión que le corresponde en el conflicto mundial.

Antes del ataque japonés a Pearl Harbour, esta base naval era poco conocida por la mayoría de los ciudadanos norteamericanos, y eran relativamente muy escasos los que apreciaban con exactitud lo que Pearl Harbour podría significar para la defensa de toda la costa occidental de los Estados Unidos y los accesos al estratégico canal de Panamá. La suma, quizá superior a los cien millones de dólares, que se ha gastado sin ostentación alguna y casi sin que se enterase la mayoría de los ciudadanos norteamericanos, para construir y equipar las fortificaciones de la isla, situada á 2080 millas de distancia de San Francisco, ha sido ampliamente justificada por lo que allí se ha llevado a cabo durante los últimos dieciocho meses. Hasta ahora no se ha revelado a qué se debió que los japoneses hallaran desprevenidas a las fuerzas defensoras de las islas Hawai, pero las autoridades navales ya han informado con bastante amplitud en

cuanto a la naturaleza del ataque, los daños ocasionados por el mismo, y la rapidez con que fueron reparados y con que muchos de los buques fueron puestos en condiciones de prestar todos los servicios que de ellos se podrían esperar.

Sería interesante saber si el primer Congreso que asignó una partida para el establecimiento de una base naval o de una estación carbonífera en las islas Hawai, tenía la menor idea de lo que podía ocurrir en ellas con el correr de los años.

Origen y desarrollo del puerto.

El rey Kalakaua —el último de los reyes de Hawai— se ocupaba en tal forma de los negocios que trabajó sin cesar hasta obtener, en 1875, la ratificación de un tratado de reciprocidad comercial entre el reino de Hawai y los Estados Unidos. Este tratado resultó de gran importancia para la inestable industria azucarera de la isla, porque aseguraba un mercado disponible y lucrativo para una producción muy aumentada. Se convino en que el tratado tendría una duración específica de siete años, que podía ser renovada o ampliada de común acuerdo. Cualquiera de los dos gobiernos interesados podía denunciar el tratado doce meses antes de finalizar el término establecido de siete años. Cuando llegó el momento de pronunciarse en favor o en contra de la renovación del tratado, muchos de los legisladores norteamericanos —haciéndose cargo de los desproporcionados beneficios que con este convenio había obtenido el reino de Hawai— se oponían a la renovación a menos que ambas partes obtuvieran beneficios semejantes, y hasta el mes de diciembre del año 1887 no se ratificó, con sus modificaciones, este convenio de reciprocidad. Por el mismo se concedía a los Estados Unidos el derecho exclusivo a entrar en el puerto de Pearl River, en la isla de Oahu, y a establecer y mantener en el mismo una estación carbonífera y de reparaciones para uso de los buques norteamericanos.

Es curioso que no fuera en Pearl Harbour, sino en el puerto de Honolulu donde más adelante gastaron las autoridades norteamericanas sumas considerables para

instalar una estación carbonífera y un hospital naval. Esto se hizo a pesar de las reducidas dimensiones del puerto de Honolulu, lo que se puso de relieve durante la guerra librada entre España y los Estados Unidos y las subsiguientes actividades navales y militares efectuadas en las Filipinas durante varios años, cuando los transportes de tropa y los buques de abastecimiento hacían escalas regulares en Honolulu en sus viajes de ida y vuelta. El creciente comercio del Pacífico contribuyó a empeorar las condiciones portuarias de Honolulu. Las islas Hawai, por decisión propia, fueron anexadas a los Estados Unidos en agosto de 1898; y en 1901 el Congreso votó la suma de ciento cincuenta mil dólares para adquirir, en Pearl Harbour, terrenos destinados a la creación de una base naval, y para el establecimiento de defensas del canal. Esta fué realmente la primera medida adoptada para reforzar el derecho adquirido mediante el tratado de reciprocidad convenio con el reino de Hawai en diciembre de 1887. Lo que desde entonces se ha hecho en Pearl Harbour despertó un interés, al principio gradual y luego creciente, por el papel vital que a este puerto le estaba reservado en cualquier programa de defensa y de operaciones navales en el Pacífico.

Los trabajos efectuados en Pearl Harbour, donde se estableció una base para la Flota del Pacífico de la Armada de los Estados Unidos, se continuaron durante los años siguientes con un creciente aumento del alcance de estas actividades, y mucho se estaba haciendo en el mismo momento del ataque, en un esfuerzo febril por perfeccionar y ampliar algunas características cuya necesidad había puesto de relieve la segunda Guerra Mundial. La entrada a Pearl River, desde el mar, era al principio posible sólo a los buques de poco calado debido a un arrecife de coral que avanzaba hacia el mar en una extensión de más de una milla, antes de que se alcanzara una profundidad de ocho metros; y aún después de cruzar la barra, el curso del Pearl River presentaba un canal muy sinuoso hasta hallar aguas profundas en algunas partes del puerto. Muchos millones de toneladas de coral tuvieron que ser barrenados, volados y dragados para abrir un amplio canal a través de los arrecifes y corregir el curso del río a fin de tener capacidad para el

mayor buque que pudiera regresar a puerto con un calado superior al normal, debido a averías. También se ha aumentado, de tiempo en tiempo, la profundidad de extensas zonas de agua situadas en los alrededores de la isla Ford y adyacentes a la base naval y a los diques secos, hasta alcanzar profundidades próximas a los quince metros. Todo lo que antecede, unido a la construcción de diques, talleres, depósitos, y la provisión de otras facilidades, esenciales para una gran base naval, han exigido la erogación de elevadas sumas. Afortunadamente, estas mejoras estaban terminadas en su mayor parte, y muy adelantadas las restantes, cuando los japoneses aparecieron sobre la isla de Oahu en la mañana del 7 de diciembre de 1941.

Las ensenadas de Pearl Harbour tienen de Este a Oeste una extensión algo superior a los 10 kilómetros y desde la punta de Pookala, donde el río se divide en dos ramas que siguen las direcciones este y oeste, tienen de Norte a Sur una profundidad aproximada de 6 kilómetros. La isla Ford, en la zona oriental del puerto, es la base aérea de la Armada, y los buques que no están en dique seco ni anclados frente a la base naval, están generalmente anclados alrededor de esta isla en una doble línea, situación en que se hallaban muchos de los buques de línea en el momento del ataque japonés. Si bien esta disposición contribuyó a concentrar los objetivos del enemigo, por otra parte sirvió para que solamente la línea exterior se viera expuesta a los impactos de los torpedos lanzados por los aviones enemigos, pero ambas líneas de buques anclados estaban igualmente expuestas al ataque de los bombarderos horizontales y en picada que intervinieron en diferentes fases de la incursión.

El ataque.

El primer indicio de la aproximación de dificultades fué el descubrimiento, hacia las 0630 horas, de un pequeño submarino que navegaba en zonas prohibidas, en las cercanías del puerto. Ese pequeño submarino, con capacidad para dos hombres, fué rápidamente eliminado por un avión de una patrulla naval y por el destructor "Ward", hora y media antes del principal ataque aéreo.

Lo que sobrevino después fué descrito en la forma siguiente en un informe del Ministerio de Marina.

“El día 7 de diciembre de 1941, a las 7.55 de la mañana, numerosas formaciones de bombarderos en picada japoneses sobrevolaron la base aérea del ejército de Hickam Field, y la base aérea naval de la isla de Ford. Pocos minutos antes los japoneses habían atacado la base aérea naval de Kaneohe Bay (situada aproximadamente a quince millas hacia el Nordeste, en la costa oriental de la isla de Oahu). Escasamente unos segundos más tarde, muchos aviones torpederos y bombarderos en picada enemigos acudieron desde varios sectores para concentrar su ataque sobre los buques pesados anclados en Pearl Harbour. El ataque enemigo, ayudado por la sorpresa y basado en informaciones exactas, alcanzó completo éxito.

“Los aviones torpederos, ayudados efectivamente por bombarderos en picada, representaron la mayor amenaza durante la primera fase del ataque, que duró aproximadamente media hora. Veintiún aviones torpederos llevaron a cabo cuatro ataques, y treinta bombarderos en picada aparecieron en ocho oleadas durante este período. En esta fase de la incursión también intervinieron quince bombarderos. Aunque el ataque inicial de los japoneses constituyó una sorpresa, todas las ametralladoras disponibles de los buques abrieron el fuego de inmediato, y progresivamente se les fueron uniendo las restantes baterías antiaéreas, pues todos los hombres disponibles fueron inmediatamente llamados a sus puestos. Las ametralladoras abatieron dos de los aviones torpederos que componían la primera oleada, y averiaron a otros. Prácticamente todas las baterías antiaéreas de los acorazados habían entrado en acción a los cinco minutos; las de los cruceros a los cuatro minutos como término medio; y los destructores, que abrieron el fuego con sus ametralladoras casi inmediatamente, aproximadamente a los siete minutos habían puesto en acción todos sus cañones anti-aéreos.

“Desde las 8:25 hasta las 8:40 de la mañana hubo una relativa pausa en el ataque, aunque las actividades aéreas prosiguieron en forma de ataques esporádicos de los bombarderos y bombarderos en picada. Esta pausa terminó con la aparición de bombarderos que pasaron y

repasaron sobre sus objetivos en varias direcciones, y causaron serios daños. Mientras los bombarderos llevaban a cabo sus ataques, reaparecieron los bombarderos en picada japoneses, que eran probablemente los mismos que habían efectuado los ataques anteriores; esta fase, cuya duración aproximada fué de media hora, ocasionó varios daños. Todas las actividades aéreas del enemigo terminaron a las 9:45 de la mañana”.

El procedimiento que siguieron los japoneses fué el de atacar en primer lugar las bases aéreas nával y militar, con el fin de reducir en lo posible toda resistencia aérea que pudiera impedir la concentración del ataque principal contra los acorazados de la flota de batalla. Los japoneses obtuvieron en esta maniobra un completo éxito, si bien a costa de grandes pérdidas. Permítaseme reproducir nuevamente algunos párrafos del informe oficial del Ministerio de Marina:

“Antes del ataque japonés, 202 aviones navales norteamericanos de todos los tipos se hallaban en condiciones de vuelo en la isla de Oahu; pero 150 de éstos quedaron total o parcialmente inutilizados como consecuencia del concentrado ataque del enemigo — en su mayoría en los primeros minutos de la incursión. De los 52 aviones restantes, 30 levantaron vuelo el 7 de diciembre de 1941, y en cuanto a los catorce restantes, no fueron alistados hasta muy avanzado el día o se vieron bloqueados é imposibilitados para despegar. Como consecuencia de ésto, la Armada se vió obligada a depender del fuego anti-aéreo como arma principal de su defensa; y esta circunstancia expuso a la flota a un continuado ataque aéreo.

“Por casualidad, 18 bombarderos de exploración, procedentes de un portaaviones norteamericano, que se encontraba de paso, llegaron a Pearl Harbour durante la incursión. Estos aviones están incluidos en las cifras anteriores. Cuatro de estos bombarderos de exploración fueron derribados, y 13 de los 14 restantes volvieron a elevarse en busca del enemigo. Al iniciarse el ataque se hallaban en el aire siete aviones de patrulla.

“El 7 de diciembre de 1941 había un total de 273 aviones del ejército en la isla de Oahu. Muy pocos de éstos pudieron despegar debido a la destrucción de las

pistas de los aeródromos de Hickam y Wheeler. El enemigo destruyó 80 aviones navales de todos los tipos. Por su parte, el ejército perdió 97 aviones en los aeródromos de Hickam y Wheeler. De éstos, 23 eran bombarderos, 66 de combate y los 8 restantes correspondían a otros tipos.

“Es difícil determinar el número total de aviones enemigos que participaron en la incursión, pero un cuidadoso análisis de todos los informes disponibles permite calcular que eran 21 los aviones torpederos, 36 los bombarderos y 48 los bombarderos en picada, lo que hace un total de ciento cinco aviones. Indudablemente, también habían algunos aviones de caza, pero éstos no fueron distinguidos por tipos y están incluidos en las cifras anteriores. El enemigo perdió 28 aviones debido a la acción de la Armada, y los aviones de persecución del ejército que pudieron despegar derribaron más de 20 aviones japoneses. Además fueron destruidos 3 submarinos, de 45 toneladas cada uno”.

Las pérdidas.

Al producirse el ataque japonés, dos fuerzas navales de tareas, pertenecientes a la Flota del Pacífico, estaban navegando en cumplimiento de determinadas misiones, y otras dos fuerzas de tareas se hallaban en su base de Pearl Harbour dispuestas para llevar a cabo operaciones de gran amplitud. Sin contar pequeñas embarcaciones de distintos tipos, había 86 buques de la flota del Pacífico anclados en Pearl Harbour el día de la incursión. En este número estaban incluidos 8 acorazados, 7 cruceros, 28 destructores y 5 submarinos. El estado de estos buques al disiparse el humo de la batalla era el siguiente:

Como resultado del ataque japonés, 5 acorazados (“Arizona”, “Oklahoma”, “California”, “Nevada” y “West Virginia”), 3 destructores (“Shaw”, “Cassin” y “Downes”), el posamina “Oglala”, el buque-blanco “Utah”, y un gran dique seco flotante habían sido hundidos o estaban tan seriamente averiados que no podrían utilizarse con fines militares durante algún tiempo). Además, 3 acorazados “Helena”, “Honolulu” y “Ra-

leigh"), el buque-madre de aviones "Curtiss", de 8.600 toneladas de desplazamiento, autorizado en 1937, y el buque de reparaciones "Vestal", de 6.625 toneladas de desplazamiento, botado en 1908, fueron averiados.

Aunque los 19 buques citados anteriormente fueron hundidos o averiados, solamente uno de ellos, el "Arizona", de 32.600 toneladas de desplazamiento y botado en 1915, quedó completamente destruido. Hundido y destruido ha sido posible recuperar de él mucho armamento y muchas toneladas de materiales que pueden ser nuevamente aprovechados. El "Arizona" fué hundido por una bomba que entró por la chimenea e hizo estallar la santabárbara de proa del buque.

El acorazado "Nevada", con un desplazamiento de 29.000 toneladas, botado en 1914, fué el único que pudo zarpar durante el ataque. Se dirigía hacia el mar, pero los japoneses lo atacaron sin darle tregua, esforzándose por hundirlo y bloquear el canal. No pudieron cumplir su propósito porque el comandante del buque hizo dar marcha atrás varándolo dentro del puerto, donde la tarea posterior del salvamento se vería simplificada, y el buque podría estar antes en condiciones de hacerse nuevamente a la mar. De los 8 acorazados anclados en parejas en los muelles de la isla Ford, la línea exterior enfrentaba al mar abierto y ofrecía así buenos blancos para los torpedos lanzados por aeroplanos. Los japoneses aprovecharon todo lo posible esta situación, averiando y hundiendo al "Oklahoma", de 29.000 toneladas, botado en 1915, y el antiguo "Utah", de 22.000 toneladas botados en 1909 y utilizado como buque-blanco. Estos buques zozobraron al hundirse, y su salvamento ha presentado problemas de más difícil solución que los otros buques que se hundieron pero no zozobraron.

El crucero "Raleigh" de 7.050 toneladas, botado hace once años, fué torpedeado y bombardeado pero, mediante una serie de hábiles maniobras, fué varado, evitándose así que zozobrara. El "Helena", de 10.000 toneladas, terminado en 1939, fué atacado por un torpedo lanzado por un avión, pero sus averías fueron tan leves que casi inmediatamente estuvo en condiciones de volver al servicio activo. El posaminas "Oglala" era anteriormente un buque mercante de 4.200 toneladas de des-

plazamiento, y en el momento del ataque era el buque insignia de las fuerzas de minadores de la flota del Pacífico. Se hallaba al lado del "Helena" cuando este buque fué alcanzado por el torpedo, y la explosión del proyectil, por concusión, rompió su casco, haciéndolo zozobrar. El buque-madre de aviones "Curtiss" y el buque de reparaciones "Vestal" fueron alcanzados por varias bombas, pero no sufrieron muchas averías. El gran dique seco flotante, que fué hundido por medio de bombas, presentaba muchas aberturas en sus costados y dos enormes en su parte inferior. Las primeras fueron tapadas por buzos, lo que hizo posible el desagüe y reflotamiento de este dique, cuyos servicios eran muy necesarios. Las grandes aberturas de su parte inferior fueron cerradas una vez que fué reflotado y puesto nuevamente en uso.

Trabajo de rescate.

Los trabajos de restauración que se emprendieron en los buques averiados inmediatamente después de retirarse los atacantes japoneses pueden ser clasificados, de una manera general, dentro de dos categorías: de restauración y de rescate. Se ha informado oficialmente que, en importantes detalles, muchos de los buques que se han reincorporado al servicio activo estaban en mejores condiciones que cuando sufrieron el ataque japonés. Esto significa probablemente que han sido objeto de mejoras tanto en sus medios ofensivos como defensivos, y que se han aprovechado las lecciones proporcionadas por el enemigo.

De los cinco acorazados que hubo que reflotar, tres ("Nevada", "California" y "West Virginia" quedaron adrizados, pero el "Oklahoma" y el "Utah" presentaron mayores dificultades para su rescate, debido a que zozobraron y tuvieron que ser enderezados antes que reflotados. El "Nevada", "California" y el "Virginia" eran los primeros que iban a ser rescatados. El "Oklahoma" ha sido adrizado y probablemente se halle ya a flote en el momento de ser publicado este artículo.

De este grupo de buques, el "Utah" será adrizado y reflotado en último término y, con toda probabilidad, para el rescate de este buque se empleará el mismo proce-

dimiento seguido en el caso del "Oklahoma". Este según se informa, será reacondicionado para el servicio, pero nada se ha indicado para el caso del "Utah".

La altura de las mareas en Pearl Harbour es limitada, y no excede de los sesenta centímetros, y la pleamar tiene lugar dos veces cada veinticuatro horas. Los pontones flotantes corrientes que se utilizan para reflotamiento tienen aquí poca utilidad y no pudieron ser utilizados ventajosamente para enderezar y reflotar al posaminas "Oglala". Es de hacer notar que el submarino norteamericano "E-4", que se hundió fuera del puerto de Honolulu a principios de 1915, fué finalmente reflotado con la ayuda de pontones sumergibles, y los astilleros de la Armada situados en Pearl Harbour poseían afortunadamente un número considerable de pontones de este tipo, que pudieron ser utilizados para adrizar y poner nuevamente a flote al "Oglala". El buque estaba acostado sobre su banda de estribor, y unos balsos de cadena asegurados en la cubierta, cerca de su borde de babor, fueron pasados alrededor y por debajo del buque y llevados hasta los pontones sumergibles colocados sobre la banda de estribor de la embarcación. Una vez sumergidos y amarrados a la profundidad necesaria, los pontones fueron desagotados y ejercieron entonces la suficiente fuerza ascensional para dar vuelta al "Oglala", llevarlo a su posición vertical y mantenerlo en la misma. Una vez obtenido esto, se taparon todas las aberturas del casco que podían permitir la entrada de agua, construyéndose alrededor y encima de la cubierta principal un "cofferdam" de la altura necesaria para permitir que el buque fuera bombeado lo suficiente para poderlo trasladar a un dique seco donde completar los trabajos de achique y reparación. Las maniobras a que dió lugar el rescate del "Oglala" constituyeron un trabajo relativamente de poca importancia y que fué llevado a cabo rápidamente.

El primero de los acorazados que se iba a rescatar era el "Nevada" que, como ya se ha dicho, fué varado deliberadamente por su comandante para evitar que se hundiera y zozobrase, y que, evidentemente, era el que mas facilidad presentaba para su reflotamiento y para ser puesto nuevamente en servicio. A pesar de lo que

antecede, el trabajo de reflotarlo y llevarlo a dique seco fué considerable. Había sido averiado bastante seriamente por el concentrado ataque de que los japoneses le hicieron objeto para evitar que saliera del puerto: Como era de esperar, se trató primero de aligerar el buque retirando todos los materiales y elementos que pudieran ser llevados a tierra; luego se obturaron o taparon todas las aberturas y huecos del casco; y finalmente fueron llevadas a bordo algunas bombas para eliminar el agua, de manera que el buque pudiera ser remolcado hasta dique seco, donde se le puso nuevamente en condiciones de prestar servicio activo con loable rapidez, a pesar de los muchos trabajos que hubo que llevar a cabo para reacondicionar al buque.

El reflotamiento de los acorazados "California" y "West Virginia", que estaban hundidos a bastante profundidad, pero permanecieron en posición vertical, se efectuó con un método distinto al utilizado para reflotar el "Nevada". El "California", de 32.600 toneladas, tenía una eslora de 190 metros. Su proa, muy averiada, estaba sumergida y yacía en el fondo barroso del puerto, y el buque no podía ser rescatado mientras su casco averiado no fuera tapado provisionalmente con parches de acero o de madera debidamente colocados por los buzos y, además, hasta que la proa sumergida fuera efectivamente llevada a la superficie, envolviéndolo con un "cofferdam" de madera asegurado con pernos al blindaje del buque. Una vez llevados a cabo todos estos preparativos, utilizando bombas se eliminó el agua del buque, hasta que se puso nuevamente a flote y su calado permitió remolcarlo hasta un dique seco para proceder a su reparación. Afortunadamente, se disponía entonces en la base naval de la gran cantidad de técnicos y obreros que estos trabajos hacían imprescindibles. El reacondicionamiento del "California", de construcción más reciente que el "Nevada", se prolongó algo más que el de este último, debido, a que el "California" tenía sistema de propulsión turbo-eléctrica, en la que el agua de mar causa grandes daños en los dinamos y motores, conductores, etc.

El "West Virginia", buque de la clase del "California", había sido hundido por la acción de bombas y torpedos que ocasionaron grandes aberturas en el costa-

do que había estado expuesto a los ataques; si bien en muchos aspectos fué reflotado utilizando el mismo sistema que en el caso del "California", hubo algunas diferencias entre ambos procedimientos. La principal fué que los buzos tuvieron que trabajar mucho en el interior del buque hundido quitando las muchas piezas de acero que estaban destrozadas y retorcidas, debido a que habían sido alcanzadas por algunos de los numerosos torpedos. Estas operaciones tenían que preceder a la colocación de los parches provisionales y a la unión al casco de las partes inferiores de las secciones del "cofferdam". Los buzos, al llevar a cabo el tedioso y a veces peligroso trabajo de sacar las piezas de acero averiadas, usaron efectivamente cortadoras de metal subacuáticas —tanto del tipo oxídrico como del oxi-eléctrico— y también utilizaron con buenos resultados varios tipos de herramientas neumáticas que pueden operar eficientemente debajo del agua. Utilizaron compresores portátiles y generadores móviles para suministrar el aire y la corriente eléctrica que se necesita para las primeras operaciones, utilizándose también instalaciones de naturaleza semejante durante los trabajos llevados a cabo posteriormente en dique seco.

Rescate del "Oklahoma".

El acorazado "Oklahoma", de 29.000 toneladas, había zozobrado al hundirse y, en muchos aspectos, es el que mayores problemas ha planteado a los que tuvieron a su cargo el rescate de los buques hundidos en Pearl Harbour, porque se había asentado en el fondo con su quilla hacia arriba. Era de la clase del "Nevada", y fué incorporado por primera vez al servicio activo en la primavera de 1916. Aunque dentro de su clase no es un buque que cuente con los últimos adelantos, cuenta con un armamento bastante considerable y es un buque de guerra de elevado valor potencial. Durante el ataque japonés fué alcanzado repetidamente por bombas y torpedos, inundándose muchos de sus compartimientos, lo que produjo su escoramiento y posteriormente su hundimiento a bastante profundidad. Su hundimiento fué repentino, y debido a que se dió vuelta en sólo siete u ocho mi-

nutos arrastró consigo a casi 400 de sus tripulantes. El buque tenía una inclinación de 150 grados, y quedó parcialmente metido en el barro que penetró por todas las aberturas, aumentando así las dificultades con que habían de tropezar los buzos encargados de hacer las investigaciones preliminares para planear el procedimiento de rescate. Para penetrar en el buque se hicieron aberturas en la banda de estribor, que no había sufrido daños. Cada una de estas aberturas fué provista de una cámara de aire, y este método se siguió en todos los compartimientos inundados, las puertas de cuyos mamparos estancos habían sido cerradas cuando se dió la alarma general. Cuando un compartimiento así equipado era sometido a la acción del aire, se podía expulsar el barro líquido, el agua y el petróleo hasta el nivel de la parte superior de la abertura o grieta más elevada, y los buzos ú otros trabajadores —según la profundidad del agua— podían penetrar en el buque para trabajar, con o sin escaifandras según lo exigiera la profundidad del agua. Si bien este método de rescate parece una novedad, puede hacerse notar que fué muy semejante lo que se hizo para reflotar y reparar provisionalmente el vapor "Royal George", que descansaba en el lecho rocoso del río San Lorenzo, habiéndose hundido en noviembre de 1913 cuando navegaba a toda velocidad y durante la pleamar, á 9 millas de Quebec, Canadá. Sobre algunas escotillas, que solían mantenerse cerradas, se colocaron cámaras de aire que hicieron posible expulsar al agua del buque con el fin de darle suficiente fuerza ascensional para liberarse de las rocas, y para permitir a los "topos" (*) efectuar su trabajo en la misma forma que lo harían en la construcción de un túnel submarino, mientras tapaban con planchas las aberturas del forro de la obra viva y consiguieron así, sin la ayuda de un dique seco, dejar al buque en condiciones de efectuar una larga navegación. El precedente establecido en el caso del "Royal George" ha sido también muy útil para poner al "Oklahoma" en condiciones de enderezarlo y reflotarlo. Inyectando aire

(*) Sand hog — En el "slang" norteamericano; obrero que trabaja en una atmósfera formada con aire comprimido.

comprimido a algunos de los compartimientos, en algunos de ellos fué posible hacer descender el nivel del agua casi 7 metros permitiendo así a los hombres efectuar los trabajos sin escafandras.

En presencia de gases, y siendo imperfecta la ventilación, los hombres utilizaban máscaras anti-gás o unas ropas especiales, que consisten principalmente en una especie de máscara o capucho de goma flexible, de poco peso. Esta máscara puede usarse conectada con un tubo para envío de aire, en los casos de inmersiones relativamente prolongadas en aguas poco profundas, o provista de un botellón de aire comprimido para inmersiones cortas y ocasionales en un compartimiento en que la profundidad del agua puede variar desde algunos centímetros hasta sobrepasar la altura del obrero, por hallarse el suelo inclinado.

Los buzos y demás personal que trabajó en el "Oklahoma", tenían un perfecto conocimiento de la zona en que cada hombre había de trabajar, mediante los estudios hechos anteriormente en modelos en escala. Este modelo se construyó en secciones horizontales que podían ser levantadas para examinar el interior del buque sucesivamente hacia abajo, hasta un lugar determinado, habiéndose colocado el modelo en una posición semejante a la del acorazado hundido. Mediante el estudio del modelo todos los buzos conocían perfectamente el tortuoso camino que debían seguir al entrar en el buque, para poder alcanzar un objetivo determinado. Las empresas comerciales dedicadas a rescates en el mar han utilizado frecuentemente estos modelos en escala para guiar a los buzos que, con uno ú otro fin, tenían que entrar en buques hundidos. Esto se hizo para recuperar el oro y plata en barras que había en la cámara de seguridad y en la cámara del correo del "Empress of Ireland", que fué hundido en el río San Lorenzo, a una profundidad aproximada de 53 metros. Había que localizar un ojo de buey que estuviera situado en el extremo de estribor de algún pasillo, y hacer en ese lugar una abertura que permitiera la entrada y salida de los buzos. Para que éstos llegasen a la oficina del contador y a la cámara de seguridad, donde estaba almacenada una gran cantidad del oro y de la plata en barras, tenían que seguir un

camino tortuoso y muy inclinado, y desandarlo al volver a la superficie. Los trabajos se llevaron a cabo con éxito, pero caben dudas acerca de si hubiera podido terminarse el trabajo sin la pérdida de cierto número de vidas: a no ser por la preparación que se hizo para el trabajo individual, completado con la ayuda de un modelo de cartón que, en pequeña escala, reproducía el camino exacto que cada buzo tenía que seguir, así como todo lo que hallaría a su paso durante su marcha.

Una vez que el "Oklahoma" fué desembarazado de una parte del agua y del barro que habían penetrado en su interior, y aligerado también mediante la remoción de todos los pesos posibles, y ya obturados o tapados muchas de las aberturas que su casco presentaba, estaba en condiciones de ser sometido al decisivo trabajo de ponerlo nuevamente en posición vertical. El contrato para este trabajo fué concedido a la "Pacific Bridge Company" de San Francisco, California, que, para hacer girar el buque hasta una posición aproximadamente vertical, se decidió por la fuerza que había de ejercer un considerable número de cabrestantes eléctricos, que accionaban unos cables de acero asegurados en el acorazado hundido. Este estaba en una posición paralela a la cercana costa de la isla de Ford, en la que se colocaron los cabrestantes siguiendo una línea paralela con la de crujía del acorazado. Los cables fueron llevados desde la costa sobre la quilla del buque y luego hacia abajo alrededor de la banda de estribor y asegurados finalmente en algunas partes resistentes del buque que pudieran soportar la tensión a que los cables serían sometidos cuando iniciaran su acción los cabrestantes, teniendo la idea de hacer girar la masa del buque sobre su borda y su banda a medida que giraba. No sabemos cuántas veces se rompieron o desprendieron los cables durante esta operación, pero se ha informado que fueron necesarias alrededor de 70 horas de trabajo de los cabrestantes y de los cables para hacer girar al "Oklahoma" y para hacer emerger su cubierta principal de la superficie del agua. Algunas de las fotografías tomadas durante la operación de enderezar al "Oklahoma" muestran los cables afirmados a distintas partes de la estructura del acorazado. La operación de hacer girar al buque, desde su iniciación

hasta que se terminó, duró seis semanas. Normalmente, en una tarea de rescate semejante suele ser necesario desprender al buque del fondo donde apoya. Parece ser que esto no fué necesario en el caso del "Oklahoma", debido a la naturaleza porosa del barro y de la arena que formaban la substancia sobre la que, en la parte inferior, apoyaba el casco del buque.

La tensión de los cables destinados a enderezar el buque estaba sometida a un control estricto, y el esfuerzo se aplicaba sólo intermitentemente, haciendo girar al buque de una manera gradual hasta una posición aproximadamente vertical, y aún después de haberse llegado a esta posición se dejaron los cables asegurados al buque manteniéndolos tirantes para evitar que el acorazado pudiera inclinarse, hasta tanto pudiera quedar relativamente estabilizado mediante la remoción de una parte de la superestructura y la distribución equilibrada del agua en las distintas subdivisiones del buque parcialmente inundado. Una vez enderezado el buque, se llevó a cabo una magnífica tarea de limpieza, durante la cual se encontraron y se retiraron algunos cadáveres. Se había tomado toda clase de precauciones para ventilar completamente los buques hundidos durante las diversas fases del trabajo de rescate, para evitar la mortífera amenaza que representa la presencia de gases, especialmente el ácido sulfhídrico. Por supuesto, esto se temía más en el caso del "Oklahoma" que en el de otros buques, que no habían zozobrado ni estaban tan sumergidos, con excepción del "Utah", que todavía no ha sido enderezado, pero con el cual se utilizará probablemente el mismo método que con el "Oklahoma".

Otros rescates.

El acorazado "Pennsylvania" de 33.100 toneladas, botado en 1915, se hallaba en uno de los diques, en el que también se hallaban los destructores "Cassin" y "Downes", habiendo tenido lugar el ataque japonés antes de que el dique pudiera ser llenado para reflotar los buques. Dentro de sus posibilidades, los tres buques hicieron frente a la aviación enemiga con sus ametralladoras y sus baterías de tiro rápido. El "Pennsylvania" fué

alcanzado por una bomba que causó algunos daños en su proa, pero sus averías pudieron ser reparadas en dos semanas, quedando el buque nuevamente en condiciones de hacerse a la mar. Otra es la cuestión en lo que se refiere al "Cassin" y al "Downes". Este último fué alcanzado por una bomba que hizo estallar su santabárbara, convirtiéndolo en una masa informe. La misma explosión incendió al "Cassin", que también explotó y quedó inutilizado. Sin embargo, una buena parte de la maquinaria de estos buques fué luego rescatada para ser utilizada en nuevos destructores, y hasta el último gramo de acero, roto y retorcido, fué retirado y embarcado con destino a los Estados Unidos para ser nuevamente utilizado.

El destructor "Saw", que el día de la incursión japonesa se hallaba en un dique seco flotante, fué alcanzado por una bomba que literalmente hizo volar una parte de su proa. A pesar de eso, se adaptó a este buque provisionalmente una proa de acero y pudo zarpar de Pearl Harbour y navegar por sus propios medios hasta un astillero situado en la costa del Pacífico, donde fué nuevamente puesto en condiciones de navegabilidad.

Al cumplirse los 17 meses de la fecha en que los japoneses llevaron a cabo su ataque por sorpresa, 16 de los 19 buques averiados durante la incursión habían sido reparados o rescatados, y puestos nuevamente en condiciones de entrar en combate. Es realmente sorprendente el trabajo llevado a cabo por las autoridades responsables, y la decidida colaboración prestada por todos los que en Pearl Harbour tuvieron alguna relación con esta empresa. Esta merece toda clase de elogios, ya que el trabajo en los buques que fueron averiados en la incursión japonesa se vió detenido repetidamente o muy retrasado para dar prioridad a otros buques de la flota del Pacífico que entraban a puerto para efectuar las reparaciones necesarias después de haber intervenido en acciones en zonas lejanas del Sudoeste de ese océano.

Pearl Harbour, aunque contaba con los equipos necesarios para llevar a cabo lo que podía llamarse "reparaciones comunes de tiempo de guerra", no estaba por completo en condiciones de encarar las exigencias a que de repente se vió sometido el astillero después del ata-

que japonés. Afortunadamente, este ataque estuvo casi exclusivamente dirigido contra los hangares, líneas ferroviarias, aviones en tierra y los buques de la flota de batalla, habiendo sufrido relativamente pocos daños los talleres de maquinarias, los diques y otras instalaciones de la base. El primer trabajo que se efectuó fué el de poner nuevamente en condiciones de uso las instalaciones costaneras para poderse dedicar en primer lugar a la reparación de los buques hundidos en el puerto. Lo primero que se tuvo en cuenta fué la urgencia de efectuar algunas reparaciones indispensables. Esta urgencia se debió al hecho de que los defensores de Pearl Harbour, que habían visto muy reducidos los recursos de que disponían, no sabían hasta qué punto estaban los japoneses al tanto de la efectividad de su ataque. Por el momento, la isla de Oahu estaba prácticamente indefensa, y era razonable el temor de que la flota de batalla del Japón pudiera hacerse presente para sacar provecho de la situación —en otras palabras, para apoderarse de la isla. En consecuencia apenas habían desaparecido en el horizonte el último de los aviones japoneses, cuando ya al personal del astillero se le habían unido las organizaciones de contratistas que contaban con numerosos y distintos equipos de construcción, y había respondido rápida y espléndidamente la población civil de Honolulu y sus cercanías. Bajo las órdenes de dirigentes capaces todos pusieron manos a la obra, y en muchas ocasiones se trabajó durante las 24 horas del día sin interrupción, no sólo durante algunos días, sino durante muchas semanas después del ataque. Los hombres y mujeres colaboraron estrechamente en Pearl Harbour, en la misma forma que actualmente lo hacen en los astilleros los hombres y mujeres norteamericanos.

Desde los Estados Unidos se llevaron a Pearl Harbour por avión los especialistas necesarios y las materias más urgentes, y en buques rápidos se transportaron desde la costa oeste equipos de muchas clases, para ayudar a encarar la diferentes exigencias del momento. El acorazado "Arizona", que fué partido en dos y que se hundió a causa de la explosión de sus santabárbaras de proa, si bien como buque se perdió totalmente, no representó una pérdida total, ya que fué posible rescatar una gran

parte de sus construcciones de acero, muchos cañones de todos los calibres y una parte de su maquinaria que puede ser utilizada nuevamente. Hasta la pólvora que se ha recuperado de sus depósitos de popa ha sido o será utilizable. Los buzos, unas veces provistos de escafandras y otras de aparatos especiales para buceo (que consisten principalmente en un capucho de goma provisto de un conducto de aire) han llevado a cabo un excelente trabajo de rescate ya sea trabajando a grandes profundidades o en las partes de los buques hundidos en que era poca la altura del agua. Las cortadoras submarinas de metales, tanto del tipo oxi-eléctrico como del oxi-hídrico, han permitido efectuar rápidamente difíciles trabajos debajo del agua, y las cortadoras de oxi-acetileno han contribuido en alto grado a las tareas casi inacabables de cortar planchas de blindaje, grandes piezas de acero, y otras piezas menores de la construcción, tanto en el agua como en tierra.

El contralmirante Williams R. Furlong, comandante del astillero de la Armada, de Pearl Harbour, ha resumido así lo que hizo falta después del ataque japonés:

“Se necesita personal de toda clase para efectuar un rescate. Se necesitan buzos, soldados, electricistas y peones. Una vez que los buques hayan sido reflotados, toda clase de obreros contribuyen en mayor o menor grado a reconstruir el buque. El rescate —acción de enderezar el buque— es la parte espectacular del trabajo. Necesitamos barcos, lanchones, bombas y una gran variedad de materiales de clases especiales. Tropezamos con algunas dificultades, especialmente para obtener los tipos especiales de bombas y mangueras”.

Todas estas cosas se obtuvieron tan pronto como fué posible, y todo lo que se ha hecho en Pearl Harbour ha mejorado enormemente a esta base naval con respecto a lo que era en diciembre de 1941.

El balance lamentable del ataque japonés fué el número de bajas causadas entre el personal del ejército y la armada. En lo que se refiere al ejército, se registraron 226 oficiales y soldados muertos en acción o a consecuencia de sus heridas, y 396 heridos, muchos de los cuales se han restablecido y se hallan nuevamente en servicio activo. En cuanto a la armada y la infantería de ma-

rina, se registró la cifra de 2.117 oficiales y soldados muertos, 960 desaparecidos y 876 heridos que posteriormente se restablecieron. El mayor número de bajas lo sufrió el buque "Arizona" que entre muertos y desaparecidos perdió 1.071 tripulantes.

El trabajo de rescate de Pearl Harbour no puede compararse con los trabajos llevados a cabo con tanto éxito para recuperar la flota de batalla alemana hundida en las aguas de Scapa Flow. Se cita esto solamente, debido a que las dos empresas se han considerado más ó menos comparables. En Scapa Flow los buques fueron hundidos en aguas abiertas más profundas que las de Pearl Harbour; los buques atacados y hundidos en el puerto de Hawai, protegido por la tierra, se veían protegidos de los efectos de la marejada y la altura de las mareas era muy limitada. Sin embargo, el trabajo en los buques hundidos en Pearl Harbour se vió dificultado por el hecho de que no sólo sufrieron los efectos de bombas, sino también de torpedos lanzados contra ellos durante un ataque cuidadosamente planeado y llevado a cabo con todo éxito. Los buques norteamericanos hundidos en Pearl Harbour habían sufrido tantos daños que los buzos tenían que llevar a cabo sus investigaciones y preparaciones para el rescate con el mayor cuidado y cautela, a fin de evitar graves consecuencias, y cuando estos trabajos preliminares estuvieron terminados quedaba por delante la tarea de tapar todas las aberturas que los buques presentaban en sus cascos, tarea que fué muy larga y tediosa. Además, se debía trabajar con la máxima urgencia a fin de que por lo menos algunos de los buques de línea, estuvieran en condiciones de hacer frente al enemigo, si éste regresara con efectivos aumentados.

(De "The Engineer").

Blitzkrieg en el Mar

Por el Vicealmirante Jhon S. Mc. CAIN U. S. N.,
Subjefe de Operaciones Aeronavales

¡Guerra relámpago! (blitzkrieg), era el encabezamiento de todos los artículos sobre la guerra de 1939, cuando Alemania mostró al mundo el Ejército más rápido y más movible de la historia. La palabra "blitzkrieg" entró a formar parte del vocabulario mundial en forma estrepitosa.

Esta palabra llamó la atención del público, pero el verdadero significado de las tácticas alemanas, fué aparentemente ignorado.

Francia siguió con su sistema, que todo el mundo conoce y que fué un imperdonable error militar. Se preparó para combatir, a un poder militar flexible, rápido y de extraordinaria movilidad, con una línea de fortalezas fijas; la línea Maginot, que se suponía inexpugnable. Línea que no poseía la extensión necesaria para evitar el flanqueo, ni la profundidad conveniente para evitar ser rodeada. El relámpago de la Wehrmacht flanqueó la línea Maginot en 1940 y deshizo la resistencia de un país poderoso en 30 días.

Japón, tal como lo explicó el Capitán de Navío M. H. Kermodle al dirigirse a una reunión de ex-militares en Washington, cometió el mismo error. Tal como los franceses en 1939-40 circunscribieron su defensa a una cadena fija de fortificaciones así también los japoneses en 1942-43 cifraron todas sus esperanzas en una línea fija de fortalezas, al estilo de la línea Maginot, o sea, sus bases en las islas del Océano Pacífico. Se colocaron a la defensiva en una posición fija sacrificando su única posibilidad de tomar la ofensiva y buscar la victoria.

La idea de que Japón fué forzado a permanecer en una línea estacionaria, debido a que su fuerza móvil fué destruida en el Mar del Coral y en Midway, es poco precisa y no tiene importancia ahora. Lo interesante en este momento de la Guerra Mundial N° II, es el hecho que, tal como la línea Maginot, no fué capaz de resistir a un enemigo movible y rápido en 1940, así también las defensas fijas del Japón en el Pacífico están cayendo bajo los golpes de la Armada más poderosa y movible que ha visto el mundo hasta ahora.

Esa poderosa fuerza, es la Escuadra activa de los Estados Unidos en el Pacífico, o sea, la blitzkrieg en el mar. Su espina dorsal la compone el arma que salvó a Estados Unidos de la invasión, o sea, los portaaviones de la Marina americana.

“La guerra relámpago” no es novedad enteramente. En 1939 fué solo modificada. La concentración de fuerzas, en combinación con movilidad y sorpresa, ha figurado en las tácticas de combate desde hace siglos. Muy probable es que Aníbal con sus elefantes, cuando cruzaron los Alpes, hacían también guerra relámpago. Alemania solamente interpretó la combinación de movilidad y fuerza en forma de mayor velocidad, máximun de sorpresa y de devastación, como no se había visto nunca antes.

La Marina de Estados Unidos se vió entonces en la necesidad de sacar esta “guerra relámpago” de sus vehículos motorizados y aeródromos terrestres llevándolos al mar, y poder así desarrollar el principio de gran poder con el máximun de velocidad en una fuerza capaz de atacar cualquier punto del globo, sin tomar en cuenta ni el terreno ni las líneas de la costa. Y así fué como a bordo de los portaaviones la “guerra relámpago apareció” en el mar.

Aún hoy día, hay muchos expertos militares que no se han dado cuenta exacta de la tremenda potencia que encierra la unidad portaaviones. Los límites del poder efectivo de que se puede disponer cuando se usan portaaviones en mayor y mayor cantidad, sólo se ha podido imaginar en la actualidad. Un corresponsal de guerra nos ha dado una idea muy precisa al escribir lo siguiente:

“La Marina de Estados Unidos, está en condiciones de duplicar el número de mil aviones, destinados a un solo objetivo, desde las cubiertas de sus portaaviones, cantidad que causó gran expectación en Europa hace pocos meses atrás”. Y para hacer esto sobre objetivos japoneses la Marina de Estados Unidos, sólo necesita concentrar la mitad de la fuerza de portaaviones que dispone.

Sólo hay que imaginarse la posibilidad de poder colocar 20, 50 ó 100 aeródromos completos, con pista, hangares, talleres y aviones a distancia conveniente de cualquier objetivo japonés que se haya elegido. Comparado con esta clase de magia combativa, los cuentos de Aladino resultan una bicoca. ¿Cuántas de las bases niponas, llamadas inhuñibles, pueden movilizar los japoneses para entrar en combate con una fuerza como ésta? La contestación es “ninguna”, lo mismo que los franceses no pudieron mover su línea Maginot para detener los ataques móviles de los alemanes.

Honestamente, debemos confesar que ha sido la necesidad la que nos ha llevado a desarrollar el portaaviones como el arma más importante de la Guerra Mundial N° II. Pero a pesar de la necesidad, esta magnífica fuerza no habría alcanzado todo su desarrollo si la Marina de Estados Unidos, no hubiese estado imbuída en la tradición que la mejor defensa es una ofensiva vigorosa. Y si no hubiese sido por la visión del futuro, la determinación y la firme confianza en la Aviación Naval, la poderosa fuerza, con movilidad superior que ha sido indispensable, es probable que nunca se habría podido obtener, cuando se hizo necesaria después del desastre de Pearl Harbour.

El ataque japonés del 7 de diciembre de 1941, bajo el punto de vista político, fué una traición, pero también fué una gran victoria militar que dejó a Estados Unidos, ante una de las más difíciles situaciones que haya tenido que afrontar jamás una potencia naval. Con una línea de batalla en el Pacífico, de sólo cuatro acorazados, contra doce unidades del Japón, se vió la Marina americana ante la obligación de detener el avance enemigo para salvar a Australia y las Islas Hawai y también mantener la extensa línea de abastecimientos hasta Sidney.

El Japón, además de tener superioridad de buques de línea, tenía también gran número de aviones disponibles para la acción. Sus líneas de comunicaciones eran más cortas. Las rutas de sus convoyes eran también más cortas y bien protegidas. Y además tenía la iniciativa. La que había sido poderosa Escuadra americana se encontraba en una desesperada posición defensiva, con su línea de combate tan disminuída que cualquier intento de entrar en combate con la Escuadra enemiga habría sido una torpeza incalificable, rayana en un suicidio nacional.

La Marina podría haber defendido los Estados Unidos bloqueando bahías y esperando a las fuerzas japonesas para disparar sobre ellas, pero este procedimiento completamente extraño a las agresivas doctrinas de guerra de la Marina americana, sólo habría llegado a conseguir un acuerdo o más bien un estado de equilibrio, pero jamás la victoria. La Marina resolvió ir al encuentro de esta compleja situación en forma audaz. Y de esta determinación nació la "guerra relámpago" en los mares.

Estratégicamente, la Marina, estuvo forzada a permanecer en la defensiva hasta que la situación Europea se estabilizara y pudiese recuperar sus fuerzas en el Pacífico; pero esta situación no significó que fuese necesario permanecer a la defensiva, bajo el punto de vista táctico. "La ley y las tradiciones de la Marina de Estados Unidos" se les enseña a sus Oficiales, "es de tomar la iniciativa y atacar". Bajo esta enseñanza y con esa tradición, la Marina no tenía otra alternativa. De manera que, a pesar de encontrarse estratégicamente en la defensiva, la Marina, tomó la ofensiva táctica con las fuerzas que quedaron disponibles.

En el Pacífico, estas fuerzas, consistían en cinco portaaviones, un buen lote de excelentes cruceros y destructores, para acompañarlos y un pequeño grupo de los mejores aviadores del mundo. La Marina suprimió las tácticas a base de líneas de acorazados y se dedicó a un sistema rápido y de gran movilidad. Con los portaaviones y sus aviadores se obtuvo una fuerza apropiada para atacar a largas distancias y que era protegida con los cru-

ceros y destructores, los que al mismo tiempo constituían una fuerza para atacar a corta distancia y fué así como se formaron las Escuadras de Operaciones (Task Forces) constituídas para golpear fuerte y rápido.

Poco antes de dos meses en los primeros días de febrero de 1942, atrevidos escuadrones aéreos, provenientes del portaaviones "Enterprise", atacaban y destruían bases japonesas en Roi, Kwajalein, Taroa y Wotje en las islas Marshall, al mismo tiempo que otros escuadrones pertenecientes al "York Town" atacaban Jaluit, Makin y Mili en las islas Gilbert. Y fué así como las dos primeras Escuadras de Operaciones (Task Force) destruyeron una serie de amenazas, cuidadosamente construídas, a las líneas de abastecimientos americanos. Y así nació la Blitzkrieg en el mar.

Estas Escuadras de Operaciones originales eran pequeñas; generalmente se componían de uno o dos portaaviones y algunos cruceros y destructores para protección. Recorrian el Océano Pacífico, arrasando las instalaciones japonesas en los puntos más importantes, atacando sus líneas de comunicaciones, desorganizando las rutas de abastecimientos, obstaculizando e impidiendo los planes japoneses y deteniendo finalmente el avance del enemigo. Atacaron Wake y después Marcus. Bases y aeródromos que los japoneses habían construído laboriosamente y que llamaban "portaaviones inhundibles"; fueron total o parcialmente destruídas, lo mismo que si hubiesen sido buques fondeados en las lagunas interiores de las islas del Pacífico. Estos "portaaviones inhundibles" fueron los blancos más fáciles para las móviles Escuadras de Operaciones americanas. Los aviones y cañones de nuestras piezas simplemente los destruían a bombazos y cañonazos y después seguían majestuosa y tranquilamente para destruir otras posiciones.

Al mismo tiempo que se destruían estas bases japonesas, caía por los suelos la persistente teoría de que los portaaviones eran solo plataformas desde las cuales los aviones podían ubicar y observar al enemigo. Los aviones navales demostraron su poder al detener el avance japonés y así pasaron a ser los matones de la Marina.

Las batallas del Mar del Coral y Midway, en las cuales se destruyó al Japón sus fuerzas de portaaviones, pu-

so también término a la movilidad oceánica de la Escuadra japonesa y también borró de la táctica naval la concepción de que la línea de combate formada por acorazados era la espina dorsal de una Escuadra, colocando a los portaaviones en su lugar. Fuerzas opuestas combatieron solamente por medio de sus aviones, sin haber llegado a avistarse ni mucho menos a ponerse a distancia de tiro de sus cañones.

A medida que las Escuadras de acorazados alcanzaban su potencia de antes de Pearl Harbour, nuevos y modernos acorazados ingresaban a estas fuerzas, aumentando la potencia de cada portaaviones, al agregarles una espectacular protección de superficie y antiaérea, y atacaban violentamente las fortificaciones de las bases japonesas bajo la protección de paraguas de aviones amigos. Mientras tanto, más y más portaaviones eran puestos en servicio y se reunían, aumentando las fuerzas de las diversas Escuadras de Operaciones (Task Forces), que contaban desde 5 hasta 20 portaaviones cada una, además de un apreciable número de otros tipos de buques y desafiaban continuamente a la Escuadra japonesa.

Al comienzo del presente año, el Secretario de Marina F. Knox, anunció que más de 42 portaaviones estaban en servicio activo. El lanzamiento de un número mucho mayor ha sido anunciado después de esa fecha.

Estos varían entre los grandes portaaviones, de 33 mil toneladas y más de 800 pies de eslora y que portan más de 80 aviones cada uno; pasando por los de 10.000 que provienen de la transformación de los cruceros tipo "Independence" hasta los feos y pequeños portaaviones escolta. Los del último grupo, por la furia con que pelearon en la campaña antisubmarina, en las invasiones del Norte de África y en Attu, han ganado un rol importante en esta clase de operaciones. Estos pequeños portaaviones escolta, en la invasión de las islas Marshall, se aproximaron junto con las fuerzas anfibias hasta el borde de las mismas islas, proporcionando el apoyo aéreo más efectivo que se ha desarrollado hasta ahora.

A medida que la Escuadra del Pacífico aumenta en cantidad de portaaviones, se transforma de un rápido florete —que era— en una tremenda estaca, que barre

ciento de millas desde sus bases más cercanas y ataca con absoluta impunidad muy adentro del territorio enemigo.

Es interesante considerar las operaciones aeronavales que fueron posible efectuar con estas fuerzas y que comenzaron en los primeros días del mes de febrero. Este mes se abrió con las operaciones que dieron lugar a la conquista de las islas Marshall y una gigantesca Escuadra de Operaciones, compuesta en su parte principal de portaaviones, abrió el ataque a estas islas que se encuentran a más de 500 millas de la base amiga más cercana. El 16 y 17 de febrero, en circunstancia que aún se tenía un apreciable número de aviones de los portaaviones, ocupados en despejar la zona de Kwajalein, una Escuadra de Operaciones bombardeó desde el aire y desde el mar la isla de Truk, uno de los bastiones del poder naval japonés, y a más de mil millas al interior de la línea exterior de "portaaviones inmundibles" (islas). Al mismo tiempo otra Escuadra de Operaciones atacaba Eniwetok Atoll, encabezando una invasión que terminaba con éxito el 21 de febrero. Mientras se llevaba a efecto esta operación, las fuerzas que habían atacado Truk, prosiguieron al Norte hacia las islas Marianas entre Truk y el Japón propiamente, donde, el 22 de febrero, sus aviones bombardearon Saipán y Tinian.

Estos golpes no fueron simples finteos, sino que golpes aplastantes. Las bases japonesas de Marshall y Eniwetok fueron batidas y ocupadas. En la isla Truk que se suponía inexpugnable, fueron hundidos 23 buques japoneses y abatidos 200 aviones por lo menos. Estas operaciones no incluyen nada de las actividades en el Pacífico Sur, ni tampoco los numerosos ataques efectuados por los aviones bombarderos a larga distancia, del Ejército y de la Marina. Y el mundo creyó que veía "guerra relámpago" en 1939.

A pesar de los éxitos presentes, logrados en estas operaciones por estas poderosas Escuadras (Task Force) los Estados Unidos, deben continuar planeando a base de una guerra de larga duración en contra de un enemigo resuelto y poderoso. Menospreciar al enemigo es un lujo que no se le puede dar ni aún una nación poderosa, como la nuestra. En la actualidad nadie puede predecir si los

Estados Unidos, se encontrarán aun en guerra a fines de 1945 ó 1946, cuando los nuevos superportaaviones de 45.000 toneladas cuya construcción fué ordenada recientemente estén en servicio y menos aún predecir cual será su efecto en operaciones navales.

Es difícil imaginarse como estos superportaaviones permitirán a las fuerzas navales de Estados Unidos, navegar por mares enemigos con mayor seguridad que como lo hacen actualmente. Las fuerzas que operan ahora han desafiado al poder naval japonés una y otra vez. La Aviación Naval de los Estados Unidos, sin poseer aún estos superportaaviones, ha probado, sin excepción, que es superior en todo orden a la aviación enemiga, ya sea procedente de portaaviones o de tierra. El mito de la vulnerabilidad de los portaaviones al atacar bases terrestres, ha desaparecido. Se espera que los superportaaviones, simplemente aumentará el poder de las fuerzas aeronavales de los Estados Unidos. Sin que, por el momento, nadie pueda decir en cuanto.

Mayor protección acorazada y las llamadas supercubiertas (superdeks) deben darle a los superportaaviones mayor inmunidad al efecto de los bombardeos. Mayor y más adecuado compartimentaje deben anular la amenaza de los torpedos. Se espera que cubiertas más espaciales y un sistema más fuerte para detener los aviones al aterrizar facilitarán el uso de bombarderos con dos motores y de esta manera aumentará el radio de acción de los aviones que lleva el portaaviones, al mismo tiempo que el poder destructor de las Escuadras de Operaciones (Task Force).

El verdadero valor de estas innovaciones no se pueden determinar con exactitud a base del equipo y táctica que hoy emplea el enemigo. Los últimos ataques con bombas y torpedos efectuados en contra de los portaaviones que actualmente tienen en servicio los Estados Unidos han sido completos fracasos. En Rabaul los japoneses perdieron 64 de los 70 aviones que pretendieron un ataque de esta especie. Los portaaviones, hoy día, prestando servicios, han probado que su compartimentaje les permite resistir el impacto de varios torpedos y pueden continuar combatiendo. En la actualidad, las Escuadras de Operaciones (Task Force) han encontrado que

aún no son necesarios los servicios de los aviones bombarderos con dos motores, con su mayor radio de acción y poder, para batir el sistema de defensas japonesas, en ataques sorpresivos.

En todo caso, nuestros enemigos han experimentado los efectos de la guerra relámpago en el mar, e indudablemente deben estar haciendo toda clase de esfuerzos para corregir su sistema de defensas, a fin de estar en condiciones de oponer una resistencia más efectiva. Es muy probable que cuando los superportaaviones entren al servicio de la Escuadra, serán necesarios su mayor poder, velocidad y radio de acción de sus aviones. La construcción de los superportaaviones bien puede considerarse como un seguro para continuar con victorias tras victorias en el Pacífico, porque ellos significan un mayor poder de portaaviones y la victoria en el Pacífico, sin duda alguna, se encuentra apoyada en la guerra de gran movilidad que hoy es la que se lleva a efecto por medio de los portaaviones.

Que este sistema de ataque esté apoyado en los portaaviones, no significa que estos buques puedan llevarla a buen término, por sí solos. El portaaviones por sí solo no puede considerarse una unidad completa que pueda valerse por sí sola tal como lo es un acorazado aislado que tampoco puede considerarse como una unidad completa independiente de las otras; no es más vulnerable ó invulnerable que una base avanzada y aislada. El portaaviones es, simplemente, un aeródromo movable, que puede mantenerse en el mar por espacio de varias semanas, con sus mil o más tripulantes y puede abastecer de elementos y combustibles a otros buques, también como a todos sus equipos aéreos. Tiene su propio hangar, su propia oficina meteorológica, sus propios talleres de reparaciones y almacenes de repuestos; pero a pesar de todo, necesita ayuda. Bajo el punto de vista de la táctica, ocupa la posición de una base aérea movable y como tal debe estar defendida en forma adecuada, pues, proporciona el punto de contacto desde el cual la Aviación puede atacar los centros vitales del enemigo. El desarrollo de estos puntos de contacto en el mar, está en razón directa con el número de portaaviones que se dispone para operar, pero los portaaviones deben estar apoya-

dos y defendidos en forma adecuada, y los cañones de la flota deben avanzar inmediatamente después que un ataque aéreo a larga distancia, ha aclarado el camino, a fin de explotar al máximo la acción emprendida.

Sin lugar a dudas, hoy en día, los portaaviones son los reyes del mar. La guerra en el aire es deslumbrante y tremendamente efectiva. Nosotros los aviadores, en nuestro entusiasmo, algunas veces, damos la impresión que creemos posible ganar la guerra sólo con aviones. Este no es el sitio para discutir las funciones y su importancia, de cada rama de la institución, pero si debemos recordar que la Aviación es, sin duda, la bujía que dá la chispa en la máquina de guerra moderna y una bujía sin el resto del motor es tan impotente como el motor sin chispa.

Ha sido siempre tradicional que la fuerza de la Marina reside en la unidad de todas sus armas y el entendimiento que cada una tiene del objeto y capacidad de cada una de las otras.

La guerra que se lleva a efecto en el Pacífico, por medio de portaaviones, a pesar de los brillantes éxitos, no podrá alcanzar el objetivo final por si sola. Hace dos años atrás, logró su objetivo, que en esa época era detener a los japoneses y lo hizo con todo éxito. Ahora, en cambio, la Marina ha pasado de una defensiva estratégica a una ofensiva estratégica y táctica a la vez. El portaaviones y sus aviones han pasado a formar parte de un conjunto, que marca el tiempo y abre paso a las operaciones de superficie y a los avances anfibios. Sin portaaviones estos avances serían sumamente difíciles; pero sin superioridad en la superficie y en las operaciones anfibias; la victoria será imposible.

Aparentemente, las fuerzas de portaaviones japoneses han sido desplazadas. Los pilotos que actuaban desde portaaviones ahora lo hacen desde los aeródromos ubicados en las islas, limitando así su radio de acción, por la inmovilidad de sus bases. A pesar de que Japón aún posee bases poderosamente fortificadas, localizadas en islas estratégicamente ubicadas, la cantidad de portaaviones y los cientos de aviones que Estados Unidos puede colocar en cualquiera de estos puntos en un momento

deseado, los constituye en dueños de la táctica en el Pacífico.

El hecho de que un número tan elevado de portaavines esté actuando en el Pacífico, es una hazaña espectacular de la producción, pero también debemos elogiar a los congresales que con excelente visión del futuro, autorizaron la construcción de estos portaaviones antes que el Japón atacara. También debe reconocerse la inteligencia con que la directiva de la Marina comenzó un extenso programa de portaaviones escolta, seis meses antes que el país entrara en guerra.

Esta visión del futuro, en todo caso, se basaba en hechos y no en fantasías. Hoy día se dan muchas opiniones sobre portaaviones y aviones del futuro. Algunas son ilusiones, sueños o bien opiniones muy personales, todo lo cual no debe confundirse con visión acertada o necesidades del momento. Los sueños no son la materia de donde sale la victoria. La Historia nos muestra el caso de naciones que, a pesar de sus sueños fantasiosos, aprendieron en el dolor que el camino hacía la victoria no es fácil ni sencillo. Las guerras se ganan con armas en la mano o, por lo menos, a la vista.

Los portaaviones que han tomado el relámpago de la "guerra relámpago" y lo han llevado al mar, proveen el más fácil de los caminos que podemos esperar. Con ellos tenemos las armas de la victoria a la vista.

(De "Revista de Marina", Chile).

Notas profesionales



ESTADOS UNIDOS

Los furiosos demonios del Mar

Esta es la historia de los barquitos de madera que constituyen las máquinas de destrucción más modernas, pequeñas y veloces de la Armada de los Estados Unidos.

"Retarde un poco la marcha", murmura el oficial de mando. "Un poquito más a babor". No hay más que mover el volante una pizca para que el barco PT obedezca instantáneamente con sus motores silenciosos. Pero es difícil estimar el curso en la obscuridad. En algún punto de estas infernales costas de Nueva Guinea hay barcazas japonesas repletas de refuerzos. Ellas, también, se deslizan por la obscuridad esforzándose por llegar al sitio de reunión antes de que los PT puedan divisarlas.

Un oficial de a bordo murmura con voz rouca al oído del Capitán. "Por allá — ¡hacia babor!" Y allí están, tres formas confusas, como á 200 metros de distancia. El capitán se hace cargo del volante. Ud. agarra una ametralladora y se agacha detrás del puente. Más cerca — más cerca — un poquito más cerca, y Ud. casi pierde el resuello.

Luego se inician los acontecimientos. Los japoneses abren fuego, el capitán abre los aceleradores y el maquinista los silenciadores. Impulsado por una terrible oleada de fuerza el PT parece casi saltar fuera del agua al emprender una marcha vertiginosa hacia las barcazas

mientras que sus ametralladoras vomitan un fuego mortífero.

El segundo PT está hacia popa, haciendo la misma maniobra, pero todo sucede tan rápidamente que ya Ud. ha barrido todas las barcasas y las ha pasado, cuando viene a darse cuenta de ello. Sin retardar la velocidad ni un segundo, los dos barcos se inclinan de lado al dar una vuelta muy aguda y arremeten nuevamente contra el enemigo como antes; luego viene una tercera embestida. Dos de las barcasas han desaparecido y la otra se está hundiendo.

¿Qué clase de barcos son estos pequeños "demonios del mar"? ¿De dónde proceden? ¿Cómo es que sus delgados cascos pueden resistir los tremendos golpes que reciben? ¿Qué puesto les corresponde en los planes de la estrategia naval moderna? Con su capacidad para destruir grandes acorazados con poca, o ninguna pérdida para ellos, ¿significarán las embarcaciones PT de madera el fin de las fortalezas flotantes de acero?

No, no sucederá nada tan radical. Los veintitrés magníficos acorazados de combate de los Estados Unidos no están condenados a muerte por el éxito cada vez mayor de las más nuevas, más pequeñas y más rápidas máquinas navales de destrucción. Más bien puede decirse que se ha creado un nuevo buque de guerra que sirve para ensanchar el radio de acción de las operaciones navales. Por ejemplo, entre las aguas plagadas de escollos de las Islas Salomón y Nueva Guinea, las embarcaciones PT pueden empeñarse en las tácticas ofensivas y defensivas que les son negadas a los barcos de guerra más formidables, a causa de su tamaño. Los PT son incomparables para ataques relámpago y de sorpresa.

Empero, hace como dos años, muchos de los oficiales de la Armada "grande" y de los estudiantes de tácticas navales consideraban al PT sólo como a una arma para operaciones de reconocimiento defensivas, y no muy importante aún para ese fin. Por algún tiempo fueron relegados al monótono servicio de taxímetro marítimo y de mensajeros. Sus delgados cascos de caoba, sus cubiertas y superestructura de chapas de madera y su falta absoluta de coraza de acero protectora, hacía que fue-

ran desdeñados por los marineros de los grandes acorazados de combate.

Cuando el PT se hallaba aún en la infancia, pocas personas reconocían las potencialidades de un torpedero a motor de alta velocidad, y las pocas que lo hacían, consideraban que era una locura construirlos de madera. Pero la Electric Boat Company creía saber lo que estaba haciendo y cierto día, mucho tiempo antes del ataque a Pearl Harbor, tuvo la satisfacción de convencer a uno de los incrédulos oficiales navales.

El oficial era un viejo marino, muy experto, que tenía la reputación de esperar un rendimiento máximo de todos los barcos a su cargo. Se mostraba francamente escéptico acerca del PT y deseaba probar uno de estos barcos por sí mismo.

¡Y lo probó de verdad! Los hombres que presenciaron el recorrido de prueba admitieron más tarde que las cosas que le hizo al PT no debieran sucederle a ninguna embarcación. En efecto, el PT marchó por el mar a la velocidad máxima, dió una rápida vuelta e invirtió la marcha, inclinándose completamente hacia un lado, pero siempre enderezándose perfectamente. Al ser "frenado", poniendo súbitamente los tres motores en marcha atrás, mientras se movía vertiginosamente hacia adelante, retardó la marcha instantáneamente, dando saltos como un potro salvaje y hundiendo la proa en el agua y obedientemente respondió al tremendo empuje de sus motores hacia atrás. Y cuando terminó la prueba y se dirigió suavemente hacia el muelle, no había ni una costura abierta en su casco ni ninguna pieza resentida en toda su estructura. Sus motores vibraban tan uniformemente como antes.

El oficial naval se secó la frente y en una voz llena de sorpresa, exclamó. "¡Es imposible que exista una embarcación como ésta! No hay hombre que pueda construir un barco que sea abusado en forma tan violenta".

El PT no es una embarcación hecha de chapas de madera como se ha asegurado erróneamente y con frecuencia. La entabladura de su casco, que es doble, está hecha de madera con un espesor total como de dos y medio centímetros. Los tablones van colocados diagonalmente para impartirle mayor resistencia y una tela

especialmente tratada y puesta entre los forros interior y exterior del casco, sirve para impermeabilizarlo. La intrincada armazón es de caoba y roble, y la quilla es de asbesto.

La habilidad artística, el esmero y la exactitud que entran en la construcción de todos los PT empieza con las quillas de asbesto tajado a mano.

Cada trozo de madera utilizado en cada PT —y hay millares de ellos en existencia— se cepilla y lija para su ajuste con precisión máxima. Los PT son impulsados por tres motores Packard de 12 cilindros. Estos motores desarrollan una potencia de 4.000 H.P. y hacen andar a estas flexibles embarcaciones por los mares a velocidades increíbles.

Hay muchos detalles acerca de la construcción de un PT que no pueden revelarse hasta que llegue el día de saldar cuentas con el Japón. Entretanto, los japoneses darían cualquier cosa por ponerse en una de estas embarcaciones.

A pesar de las inmensas pérdidas sufridas por el Japón en barcos de guerra, buques de carga y personal hundidos por los PT y sus arrojadas tripulaciones, los japoneses ignoran todavía a qué se debe el gran éxito de dichas embarcaciones. En todos los casos, cada vez que un PT ha sido incapacitado completamente en acción, su tripulación ha procedido a destruir instantáneamente todo lo que queda de él.

En dos años de experiencia en servicio activo, los PT han ascendido desde las poco importantes tareas de taxímetros y mensajeros marítimos hasta las mucho más exaltadas y peligrosas misiones de destrucción y desmoralización de las fuerzas navales de combate enemigas. Con frecuencia les ha sido imposible a los japoneses reforzar sus tropas o desembarcar provisiones de imperiosa necesidad. Rondando por las costas de las Islas Salomón y de Nueva Guinea, en la obscuridad de la noche, los capitanes y la tripulación de los PT parecen casi olfatear a las fuerzas japonesas que se aproximan. Los estragos que han causado son ya del dominio público. Su servicio como torpederos de ofensiva contra las fuerzas navales enemigas es bien conocido.

A principios de la guerra en el Pacífico del Sur, las distancias entre los depósitos de abastecimiento y el "frente" eran muy grandes. Los barcos de abastecimiento corrientes y las barcazas del Ejército no abundaban mucho y eran demasiado lentos para realizar sus viajes encubiertos por la obscuridad. Esto no sucedía con los PT, que transportaban todas las cosas imaginables, evacuaban a los heridos y mantenían un programa propio de destrucción de japoneses de día y de noche.

Los torpederos a motor sirvieron de protección a los destacamentos de desembarque, suplementando con su fuego al de los buques más grandes. Les fueron adjudicados recompensas por el servicio prestado en las incursiones de comandos. Hicieron las veces de prisioneros para los japoneses capturados y desempeñaron un papel muy importante en las tretas suicidas durante las operaciones de desembarque. Plantaron minas, hicieron servicio de escolta y, dotados de tripulaciones inglesas, los PT construídos en los Estados Unidos evacuaron al Estado Mayor General británico de Tobruk de la misma manera que el Comandante Bulkeley sacó al General Mac Arthur de las Filipinas. Tanto en las Aleutias como en el Mediterráneo, en el Canal de la Mancha y en dondequiera que los aviadores combaten y exploran, los PT tienen el honor de haber salvado las vidas de muchos pilotos víctimas de accidentes.

Un PT es una embarcación extremadamente personalizada. Su tripulación está compuesta de nueve especialistas y dos oficiales, y cada hombre forma parte integrante de su barco y el PT llega a ser parte de él. Como hay tantas tareas por ejecutar en el curso de las diversas clases de tácticas, cada hombre a bordo tiene que conocer a fondo sus propios deberes y, para en casos de emergencia, los de sus camaradas especialistas.

Lo hombres mayores de treinta y cinco años no son solicitados para el servicio en embarcaciones PT. Se da la preferencia a los que no han cumplido los treinta, y el promedio de edad es de veinticuatro a veinticinco años.

Un tripulante de PT tiene que ser extremadamente audaz y atrevido, lo cual no quiere decir que sea temerario. Sin embargo, sobre todas las cosas **debe** saber lo que significa aunar esfuerzos con los otros y **debe** tam-

bién poder subordinarse y coordinarse al bienestar de sus compañeros y oficiales. No es un secreto para nadie, y mucho menos para los japoneses, que los tripulantes de los PT se comporten de esa manera.

De esta división de la Armada de los Estados Unidos puede decirse que no son dados a la "ostentación". Los hombres que regresan de las Islas Salomón o de los centros de la guerra resumen concisamente su existencia con las siguientes palabras: "Es un verdadero infierno o un extraordinario aburrimiento".

Esos héroes, que han estado en servicio de ronda noche tras noche, no hablan mucho acerca de sus terribles experiencias. Mueven la cabeza con acción instantánea y automática, demuestran gran nerviosidad al fumar un cigarrillo tras otro, sienten gran aversión por todo el que trate de hacerlos hablar y mucha antipatía por la gente que trata de exaltarlos como si fueran héroes en vez de hombres ordinarios que simplemente han cumplido su deber.

De una manera brusca, pero con fidelidad franca y natural, el Capitán de Fragata T. R. Stansbury, decano instructor de una base de entrenamiento de los Estados Unidos, ha recapitulado la situación como sigue: "Sólo hay dos clases de hombres PT —los listos y los muertos. Si no se mueven con suficiente rapidez son hombres muertos". Y, de igual manera, podría haber estado hablando acerca de los propios barcos. "Si no se mueven con bastante rapidez" Pero por lo regular lo hacen — tanto los hombres como los barcos. (De "Liberty") .

OPERACIONES DE RESCATE DE AVIADORES CAIDOS EN EL MAR

Enormes olas combinadas con las granadas de los cañones de tierra que explotaban, levantando gigantesas columnas de agua a su alrededor, eran dobles peligros con los que los botes voladores de la Marina, del escuadrón 53 —que cuenta con varios hombres del condado de San Diego— tenían que combatir en el Pacífico Sur, declararon los miembros de este escuadrón a su regreso

al continente, a las autoridades del Décimo Primer Distrito Naval.

Su trabajo incluía largas y tediosas operaciones de patrullaje, escolta de fuerzas de superficie y Misiones "Dumbo" o de rescate.

Los vuelos "Dumbo" se han convertido en una tarea mayor en el frente del Pacífico, informaron los miembros del escuadrón, al revelar que los escuadrones de patrullaje 53 y 14, han rescatado un total de 79 aviadores de la Marina, Ejército é Infantería de Marina que fueron derribados en el mar o que tuvieron que efectuar descensos forzosos sobre el océano.

Una labor notable fué realizada por el Teniente 2º León H. Freeman, USNR, quien salvó a seis sobrevivientes de un B-25, mientras que las granadas de los cañones japoneses de Rabaul estallaban a su alrededor.

El rescate de 13 pilotos de caza de la Infantería de Marina se efectuó en medio de olas de quince pies de altura y durante toda la operación la dotación tuvo que hacer buen uso de los baldes de achique.

Según dijo un piloto que fué rescatado, los vuelos "Dumbo" están recogiendo pilotos de las aguas del Pacífico, más rápido de lo que se tarda en conseguir un taxi en San Diego.

El Escuadrón 53 estuvo patrullando las aguas del Pacífico Sur y Central por nueve meses, después de haber estado actuando en las vías comerciales del Atlántico por un año. Nunca experimentaron una sola pérdida de vidas.

ARMAS — COHETES

Las armas cohetes, las que ya han probado su efectividad en las operaciones navales y anfibia de los Estados Unidos, y las que prometen desempeñar una parte más y más activa a medida que la guerra prosigue, fué revelado hoy por el Naval Buereau of Ordnance, haber sido desarrolladas por el trabajo cooperativo de la Marina y de un grupo de hombres de ciencia é ingenieros del Comité de Investigación para la Defensa Nacional, en el Instituto Tecnológico de California.

Un tipo de arma-cohete desarrollado por este esfuerzo cooperativo, ha estado en uso en la guerra anti-submarina por más de dos años. Otro se usó en las invasiones de Africa del Norte, Sicilia, Italia y Francia, en el desembarco de Arawa y en las subsiguientes operaciones de las islas del Pacífico Sur y ha sido hecho equipo normal para todas las operaciones anfibia. Más recientemente, se han desarrollado cohetes transportados por el aire, como armamento para aviones de porta-aviones y aviones anfibios, y han sido usados con éxito contra los submarinos alemanes en el Atlántico y contra los buques mercantes japoneses en el Pacífico.

El trabajo de desarrollo de cohetes, comenzó en el Instituto de California en Setiembre de 1941, bajo contrato con la Oficina de Investigación y Desarrollo Científico y bajo la supervisión técnica del Comité de Investigación para la Defensa Nacional.

La oficina de Investigación y Desarrollo Científico es la Agencia Federal de contratos y de gastos, para el desarrollo de la investigación que contribuye al esfuerzo bélico; el Comité de Investigación para la Defensa Nacional es un comité técnico consejero, dentro de la OSRD, el que recomienda y supervisa los contratos. El uso de cohetes como armas de guerra, no fué en ese entonces una idea nueva. Los británicos habían tenido ya una gran experiencia en el empleo de ellos, como armas de artillería en el Siglo XIX, pero los abandonaron al ser desarrollado el cañón estriado, de mayor exactitud. El interés en los cohetes revivió en Inglaterra, sin embargo, poco antes del estallido de la guerra actual, debido a sus probabilidades en la defensa anti-aérea, y mucho trabajo se hizo. Investigaciones dentro de este campo han sido hechas por el Departamento de Guerra, Departamento de Marina y científicos civiles por varios años. Con la creación de la NDRC, una investigación más intensa se hizo para el Ejército y la Marina por un equipo de hombres de la NDRC, que trabajaba en la Fábrica Naval de Pólvora de Indian Head, Maryland.

Este grupo continuó trabajando en el Este, pero la investigación y desarrollo de las armas cohetes para la Marina, muy pronto se concentró en California del Sur.

Desde que se hizo esta separación, los grupos del Este y Oeste, ambos siempre informando a la NRDC, han continuado intercambiando sus hallazgos.

Las armas cohetes tienen, tanto ventajas como desventajas comparados con los cañones. Las principales ventajas son gran poder de fuego y movilidad. Desde que los cohetes no causan retroceso, están particularmente bien adaptados para su instalación en lanchas de desembarco, aviones y vehículos a motor. El mecanismo de lanzamiento es liviano y relativamente sencillo y barato en su manufactura.

El arma-cohete consiste de dos partes. La primera constituye el cuerpo o "carga que paga". Esta puede contener un alto explosivo, material incendiario o humo. La segunda parte es el "motor", nombre que es algo engañoso, desde que motor implica partes que se mueven. En realidad el motor es un tubo, abierto en un sólo extremo y que contiene al propulsor. El propulsor está compuesto de material que se quema muy rápidamente, usualmente alguna pólvora. En su operación, un mecanismo de ignición enciende a ésta y en su rápido quemado genera una gran cantidad de gases calientes. La presión dentro del tubo aumenta y desde que el gas no puede escapar por los costados o por la parte anterior, lo hace por la abertura de la cola del tubo, sin ejercer presión alguna en esta área, pero ejerciendo toda su fuerza en el extremo anterior cerrado. De esta manera se crea una gran presión dentro del tubo-cohete, que actúa en el sentido opuesto a aquel de la dirección del extremo abierto y que le da al cohete su movimiento hacia adelante. (Debe hacerse énfasis en que el movimiento del cohete es originado por este empuje contra el extremo cerrado del tubo y no por el empuje del gas en la atmósfera. Dicho sea de paso, un cohete funciona también en el vacío como en el aire). Conforme el cohete se mueve hacia adelante, el lanzador, que es esencialmente un riel guía, lo dirige en su trayectoria.

Los problemas que comprende el desarrollo de los cohetes son muchos. Quizás si el primero sea un propulsor adecuado. Esto incluye no solamente el material propulsor, que debe tener unas ciertas cualidades de estabilidad, dentro de una gran amplitud de temperaturas y

una razón de combustión deseable, sino también la facilidad de hacerlo en tamaños y formas adecuadas para procesos que puedan ser usados en la producción en masa. Los sistemas de armar las espoletas de los cohetes presentan otras dificultades. Las granadas de artillería, para seguridad de manejo, tienen un mecanismo que impide que la espoleta actúe hasta que no se haya disparado la granada. La liberación de este mecanismo constituye lo que se conoce como armar la espoleta. Nuevos principios y mecanismos tuvieron que ser desarrollados para armar las espoletas de los proyectiles cohetes. Exactitud y precisión en el tiro es aún otro problema no resuelto. Cualquier diseño de sistemas de lanzamiento, debe incluir en el lanzador sencillez y livianeza, tanto bajo el punto de vista de construcción, cuanto bajo el de instalación. Todos estos problemas deben ser resueltos para que la producción industrial en cantidad sea posible, y para que los productos acabados puedan ser transportados y almacenados con seguridad y ser usados en el campo fácil y eficientemente.

El trabajo en armas-cohetes, una vez que se inició, progresó rápidamente, debido a la estrecha cooperación del Dpto. de Guerra, Depto. de Marina y la Of. de Investigación y Desarrollo Científico. El Dr. Vannevar Bush, Director de la OSRD dió amplios fondos para el trabajo y lo alentó en toda forma posible. La Marina siguió el trabajo de cerca desde el comienzo y aligeró el proceso igualmente en toda forma posible, en especial en el Instituto Tecnológico de California. El Contralmirante Ralston S. Holmes, Comandante del Décimo Primer Distrito Naval cuando comenzó el trabajo en el Instituto de California, dió todas las facilidades del distrito para los fines de experimentación y pruebas y cuando fué retirado del servicio activo en 1943, fué nombrado a este instituto como Oficial de Enlace del Departamento de Marina. Las facilidades del polígono de pruebas fueron dadas por la Fuerza de Infantería de Marina de la Flota en el área de San Diego y por las Fuerzas de Servicios del Ejército.

A comienzos de 1943 el éxito de los Británicos en adaptar el cohete anti-aéreo para uso anti-submarino desde aviones, indicó lo deseable de un desarrollo para-

lelo en este país. En Junio al Bureau de Armamento y al Bureau de Aeronáutica se les ordenó que colaboraran con el grupo de ingenieros y hombres de ciencia en el Instituto de California, en un proyecto para el desarrollo de los cohetes de aviones y aparatos de lanzamiento en cooperación con el Comandante de la Flota Aérea, Costa Oeste, quien colaboró totalmente en este desarrollo, y en el mes de Noviembre del mismo año, se alcanzó a equipar el primer escuadrón con ellos. El Comandante en Jefe le dió al proyecto la más alta prioridad.

Los más recientes desarrollos en este campo deben permanecer por el presente en el reino de los secretos militares. La magnitud é importancia del trabajo se puede ver desde el momento en que la investigación y desarrollo de los cohetes, está casi a la cabeza de la lista de prioridades de materiales y capital humano, y por el hecho que la Marina y el Ejército han colocado contratos que suman un total de muchos millones de Dollars.

LOS PRIMEROS EN ENTRAR EN PUERTOS ENEMIGOS

Las minas como arma naval tienen un origen mucho más antiguo que el que la mayoría de las gentes presumen. Los Ingleses, en el sitio de La Rochelle en 1628, emplearon petardos flotantes, aunque su éxito fué muy mediano. La primera mina submarina fué ideada por un inventor americano, David Bushnell. Consistía en un barrilete de pólvora de cañón preparado para explotar por contacto; el barrilete era sostenido por una boya en superficie y se dejaba a la deriva. Este artificio empleado en 1777, contra el navío de Su Majestad "Cerberus" y contra otros barcos británicos, falló en conseguir averiarlos.

Ulteriores experimentos llevados a cabo por Robert Fulton entre 1804 y 1810, no lograron satisfacer al comité de la Marina de los Estados Unidos que había sido nombrado para investigar sus proposiciones.

Los rusos usaron minas mecánicas para la defensa de los puertos de Sebastopol, Sveaberg y Kronstadt entre 1854 y 1856, y de nuevo en la guerra contra Turquía

en 1877-78. También fueron empleadas extensamente las minas en la Guerra Civil Americana, refiriéndose corrientemente a ellas con el nombre de torpedos. La mayor parte de ellas eran de un modelo elemental, aunque en algunas ocasiones produjeron averías.

Hasta 1870 no fueron consideradas las minas submarinas como un arma digna de tener en cuenta. En Gran Bretaña subsecuentemente se fondearon algunos campos minados como una parte de las defensas de los puertos, estando bajo el control del Real Cuerpo de Ingenieros. Estas minas fueron del tipo de observación, siendo detonadas eléctricamente desde tierra tan pronto como se veía a un buque enemigo navegando sobre ellas. Pocos años más tarde el Almirantazgo Británico empezó una serie de experimentos que demostraron la eficacia de las minas que estallaban inmediatamente debajo de un barco.

El primer éxito en el Lejano Oriente.

Durante la Guerra Ruso - Japonesa en el Lejano Oriente, 1904-1905, se usaron las minas con un éxito sin precedentes y fueron destruidos por éste método diez buques de guerra nipones y seis rusos. Esto tuvo el inmediato efecto de atraer la atención de todas las marinas hacia la importancia de la mina como arma naval. También influyó en la decisión del Gobierno Británico de revelar al Cuerpo de Ingenieros de toda responsabilidad por las minas, que desde entonces pasaron a la jurisdicción del Almirantazgo.

En los renacientes años anteriores á 1914, se adaptaron siete viejos y lentos cruceros para ejercer de minadores, y se adquirieron varios trawlers que fueron preparados para rastrear canales navegables limpios de minas. Así, cuando estalló la Primera Guerra Mundial, ya se habían hecho algunos preparativos para la situación que se estaba manifestando.

En Septiembre de 1917 apareció un nuevo tipo de mina británica que se denominó la H.2. Esta mina se empleó para reformar parte de la "Barrera Septentrional" de campos minados, en los que fueron destruidos mu-

chos submarinos alemanes durante los últimos meses de la guerra.

Por otra parte, las minas alemanas fueron las responsables de la pérdida de cientos de miles de toneladas de buques mercantes aliados y neutrales. La mayor parte de estas minas fueron fondeadas por submarinos, aunque en algunos casos también se emplearon en la labor buques de superficie. Cierta número de destructores británicos fueron equipados para fondear minas en el curso de aquella guerra, incluyendo unidades de la clase *Abdiel*, nuestros entonces más rápidos y mayores destructores. Este nombre fué resucitado poco antes de que estallara la Segunda Guerra Mundial para dominar a una clase especial de minadores de gran velocidad.

Cuando un buque fondea minas, se llevan éstas sobre railes desde la escotilla donde están estibadas hasta la popa, desde donde son lanzadas al mar. Se comprenderá que no es una labor muy difícil el convertir un barco en un minador auxiliar.

Un arma secreta descubierta.

La mina magnética que tuvo un éxito inicial en 1939-40, fué el arma secreta tan exaltada por Hitler. En lugar de estallar únicamente por contacto, como el tipo empleado en la guerra anterior, este artefacto funcionaba automáticamente tan pronto como un barco de casco de hierro o acero entraba en el campo magnético de la mina. Afortunadamente pudo hallarse una de estas minas sin explotar en unas duñas cerca de Sheeburyness, donde fué desmontada por el Capitán de Fragata de la Marina Real, J.G.D. Ouvry. Este acto audaz reveló su mecanismo y después los expertos científicos no tardaron en hallar el antídoto que denominaron el "cinturón de-gaussing", con el que fueron equipados todos los barcos que habían de navegar por aguas que pudieran considerarse minadas.

Otra nueva mina usada por el enemigo es la de tipo acústico. Estas son actuadas por las ondas sonoras emitidas por las máquinas de un buque al pasar sobre la mina. Pero también se han ideado remedios para esta diabólica invención.

En lugar de ser fondeadas desde submarinos, como sucedió en la mayor parte de las veces en la otra guerra, estas minas casi siempre han sido lanzadas desde aviones. Antes de la guerra se publicó en el Anuario Naval alemán, "Náuticas", que estaban en progreso experimentos para el minado desde el aire, así que el método no pudo en forma alguna constituir una entera sorpresa. Hoy día, son lanzadas millares de minas en el Báltico y en otras aguas alemanas, por la aviación británica, causando con ello graves pérdidas a la navegación enemiga. En un período de tres semanas, en Mayo de 1943, se sabe que por lo menos nueve barcos alemanes se perdieron por efecto de estas minas, sin incluir el gran transatlántico Gneisenau, que dió la voltereta y tuvo que ser varado sobre su costado.

La Flota Dragaminas de la Primera Guerra Mundial.

Más de 200 dragaminas especialmente proyectados, con exclusión de los trawlers, fueron construídos y completados durante la Primera Guerra Mundial. Los tipos principales fueron las corbetas de la clase "Flower", los dragaminas de doble hélice, los de hélice en el túnel y los de paletas. Antes del Armisticio fueron entregados muchos más, veinticinco de los cuales aún estaban en servicio activo cuando estalló el presente conflicto. La experiencia ha dictado un método mucho más económico de rastrear minas que el que primitivamente se empleaba. En lugar de arrastrar un alambre remolcado entre dos buques, se usa un solo barco, llevando el alambre en el otro extremo, una boya conocida con el nombre de "Flotador Oropesa", de esta forma, un solo dragaminas puede actualmente hacer prácticamente tanto trabajo como antes lo hacían dos.

El Primer Lord del Almirantazgo, Mr. A. V. Alexander manifestó recientemente que cierta división de dragaminas, ella sola, había salvado 1.700 buques con su trabajo. También hizo la consideración, de que el total de operaciones de rastreo de la Marina Real hasta fin del último Mayo había significado la destrucción de un número de minas suficiente para haber hundido toda la Marina Mercante británica por dos y media veces.

Esto dará una idea de la extensión que ha adquirido el dragado de minas en la presente guerra. Más de 25.000 oficiales y marineros están enrolados en el servicio de los dragaminas británicos.

Los Dragaminas abren el camino.

Los dragaminas son invariablemente los primeros buques llamados a entrar en los puertos enemigos, por ejemplo en Augusta, después de haber sido evacuados, con objeto de asegurar la limpia recalada de los navios que llegan detrás.

En la actual contienda, lo mismo que en la pasada, los alemanes no han vacilado en adoptar cualquier medio, por inhumano y opuesto a las leyes internacionales que sea, con tal de asegurarse la victoria. Su intensa ofensiva de minas se ha vuelto ahora contra su propia cabeza, como sucedió en 1918, de forma que al presente son los alemanes quienes están sufriendo las más severas pérdidas por causa de las minas.

SUECIA

Buque cisterna sueco equipado con balsa salvavidas de nuevo tipo.—La balsa tiene lugar para 20 personas.—El astillero Kockum, de Malmö, ha construido recientemente un nuevo tipo de balsa de salvamento, que tiene varias características interesantes y nuevas. Ha sido diseñada por el Inspector Jefe de la Compañía de Navegación de Trelleborg, señor Rolf Cervin, hallándose a bordo del buque cisterna "Falsterbohus" de dicha compañía.

La balsa está construida de plancha de acero de 2 mm., en forma de un enorme salvavidas oblongo, con una cubierta en el espacio abierto del centro. Tiene 5½ metros de largo y 3,16 metros de ancho, con una altura de 1,4 metros y está completamente soldada. Con 20 personas a bordo y provisiones completas, su calado es de 60 centímetros. En caso de necesidad, la balsa puede contener 50 personas. Tiene la misma forma en los dos extremos y está dividida en 16 compartimientos estancos, accesibles de ambos extremos. Al ser botada desde

una grada de rodillos en la cubierta, es indiferente, por lo tanto, qué lado viene a quedar hacia arriba.

En el interior tiene pañoles que contienen provisiones para 20 personas durante 25 días y depósitos para 500 litros de agua potable. Diez personas pueden dormir a un tiempo, 5 en verdaderas camas y 5 en el piso. Existen además dispositivos para cocinar, toldos para protegerse del sol y de la lluvia, una emisora de radio accionada por un motor a gasolina y una antena y mástil de señales de 12 metros de largo, que puede ser fácilmente levantado. Todas las provisiones y el equipo suelto están guardados en depósitos herméticamente cerrados, estando protegidos del agua y del fuego.

Se hace constar que la balsa no está destinada a reemplazar a los botes salvavidas a bordo, ni a ser remada o dirigida a vela más que cortas distancias en casos de emergencia. Es un tipo perfeccionado de balsa salvavidas, construida y equipada para poderse mantener a flote durante mucho tiempo.

Antes de salir de Suecia el buque en que se había instalado el primer ejemplar de esta nueva balsa salvavidas, se procedió a una demostración de la misma ante los peritos suecos en materias de navegación. Comprobaron éstos que su construcción era suficientemente fuerte para que pudiera resistir la botadura desde una altura de 12 metros, estimando que, en conjunto, era el dispositivo salvavidas más seguro construido hasta ahora. Resulta, sin embargo, relativamente caro.

La Armada sueca recibe nuevo buque para el salvamento de submarinos.— Hace aproximadamente un año, la Armada sueca recibió una embarcación especial, equipada para el salvamento de submarinos hundidos: el "Belos". Entre otras cosas está provista de una campana de buzo para el salvamento de las tripulaciones de submarinos de un modelo casi igual al empleado por la Armada americana. Este buque resultó de gran utilidad en el salvamento del submarino sueco "Ulven", que se fué a pique delante de la costa Occidental de Suecia en la primavera pasada, después de haber chocado con una mina submarina alemana anclada en aguas suecas.



REVISTA DE MARINA

PRIMERA SECCION

19 Mayo 1945

Revistas



SUMARIO

- Los Comandos y sus métodos.—Judge
Historia de la carrera del "Scharnhorst".—Robinson
El "Incansable T" se va a la guerra.—Agnew
Un caza-submarinos ataca.—Vickers
Primera operación de guerra de EE UU en el
Pacífico.—Abercrombie
Operaciones anfibias.—Chard
El buque mercante alemán en la Guerra Naval.—Lohmann
Notas Profesionales
Crónica Nacional
Anexo
-

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

El Conocimiento es Poder

en la Lucha contra la

Enfermedad y la Muerte



Casa Editora Sudamericana

BUENOS AIRES

AGENTE EN EL PERU, ALFREDO MARIN H.

CARTAS A CASILLA 186 — LIMA

Jirón Lampa 844

EN VENTA en la Dirección General de Administración de Marina.

BAZAR NAVAL

CALLAO (Dique Seco)

PIDALA HOY MISMO

PRECIO \$. 40 00
VOLUMEN 22½ x 16 cm.

Este libro puede adquirirse en la "Librería del Servicio de Prensa, Propaganda" Publicaciones Militares. — Lima Jirón Ancash 676. ORD. GRAL. No. 55

"El Consejero Médico del Hogar"

Señor Lector:

En vista del gran aumento de enfermedades que tantos trastornos y pérdida de dinero ocasionan, se ha preparado esta importante obra "El Consejero Médico del Hogar". Aumenta la utilidad de esta obra moderna y científica los muy completos índices.

INDICE GENERAL, INDICE ALFABETICO E INDICE DE SINTOMAS

La primera edición fué impresa en Enero del año 1943 por el Dr. Humberto O. Swartout. Entre las diversas partes que contiene esta obra citaré algunas de ellas. Primeramente (Pág. 8) Representación Gráfica de la Estructura del Cuerpo Humano en cinco partes distintas del cuerpo entero en colores naturales y el nombre de cada órgano. Después el Índice General mostrando el contenido de esta interesante obra y contienen 16 láminas más de página entera en colores de gran importancia en el conocimiento del cuerpo humano, además una infinidad de grabados en color negro. (Cap. 4) Cómo se Alimenta el Cuerpo. (Cap. 13) Régimen Alimenticio Defectuoso. Muestra el valor alimenticio de los alimentos comunes, las combinaciones buenas y malas a fin de obtener el mejor provecho de los alimentos que ingerimos. (Cap. 17) El Embarazo y el Parto. El cuidado del niño durante el primer año, así como de 1 a 6 años y Cómo emplear la tabla de edad—altura—peso. (Cap. 21) Afecciones de los Huesos, Músculos y Articulaciones. (Cap. 23) Trastornos Nerviosos. (Cap. 26) Enfermedades del Corazón. (Cap. 27—28) Enfermedades de las Arterias y de la Sangre. (Cap. 31—32) Enfermedades de los Pulmones y la Pleura y del Tubo Digestivo. (Cap. 36—37—38) Enfermedades de los Riñones y la Vejiga. Enfermedades de los Hombres y de las Mujeres. (Cap. 44) El Cuidado de los Enfermos, páginas 453 a 493 que sabiendo aplicar estos tratamientos como explican aquí, podremos curar casi cualquier enfermedad y evitar que el mal se agrave y tengamos que gastar y sufrir. (Cap. 48) Accidentes y Emergencias. Primeros Auxilios en casos de Accidentes o Emergencias. (Cap. 46) Medicamentos, Recetas y Tratamientos.

Como esta obra es de verdadero valor que ahorra dinero y preocupaciones, hay muchísimas personas que ya la obtuvieron y no dudo que también Ud. desea adquirir una.

EN VENTA en la Dirección General de Administración de Marina
BAZAR NAVAL. — CALLAO (Dique Seco)

COMPRELA HOY MISMO



INTERCONTINENTAL TRADE Co. S.A.

EDIFICIO SAN MARTIN 2o PISO — TELEFONO 32205 — CASILLA 2657

Artillería y Armamento.

Municiones.

Anclas, cadenas y útiles para el fondeo.

Embarcaciones menores.

Motores Marinos.

Repuestos y accesorios para motores y calderas de embarcaciones menores.

Máquinas principales y auxiliares para buques.

Aparatos eléctricos, conductores y accesorios.

Instrumentos de precisión, accesorios y repuestos.

Caballería.

Material para juntas y empaquetaduras.

Mangueras, conexiones, correas, tubería flexible.

Escobillas de alambre y Brochas.

Máquinas de taller, accesorios y repuestos.

Herramientas de mano.

Cañerías, tubos.

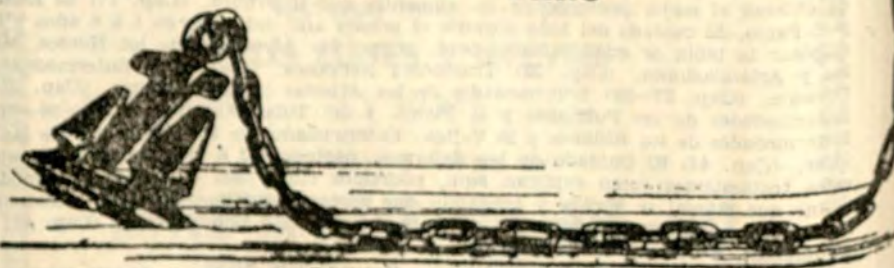
Metales en barras, lingotes, planchas y platinas.

Pinturas.

Artículos varios.

Grúas.

LIMA — PERU



cerveza

CRISTAL



INDISPENSABLE

CAZA-TORPEDEROS

Y

CAÑONEROS

DE

TODO TIPO

Y
GLASGOW

W &

CALDERAS

ESCOCIA

Co. Ltd.

	Pág.
Los Comandos y sus métodos.—Capitán de Fragata U.S. N.R. Cyril B. Judge.— (Del "Proceedings")	113
Historia de la carrera del "Scharnhorst".—Walton L. Robinson.— Del "Proceedings")	127
El "Incansable T" se va a la guerra.—Comandante D. M. Agnew U.S. Navy.—(Del "Proceedings")	145
Un caza-submarinos ataca.— Morton Vicker.— (Del "Proceedings") .—	169
Primera operación de guerra de EE. UU. en el Pacífico.— Capitán de Navío L. A. Abercrombie U.S.N.—(Del Pro- ceedings")	176
Operaciones anfibas.—Tte. Cornel. de Infantería R.H. Chard.—(De "Military Review")	189
El buque mercante alemán en la Guerra Naval.—Vice- almirante Lohmann.—(De "Revista de Publicaciones Navales")	197
NOTAS PROFESIONALES	207
ALEMANIA: Los alemanes declaran haber perfeccionado al submarino.—Aviones Lanza-cohetes.—Cañón antiaéreo cuádruple.— ESPAÑA: Barrenamiento de buques alema- nes.— ESTADOS UNIDOS: La Armada no desmovilizará. —Los cazas "Thunderbolts" armados con cohetes.— La Guerra Naval.— INTERNACIONAL: Posibilidades de la aviación en la guerra total.— RUSIA: El ejército de hoy.	
CRONICA NACIONAL	225
Hundimiento del Buque Escuela "Lautaro".	



Mástil de la Corbeta "Unión"

Revista de Marina

DIRECTOR

Contralmirante A. P. Roque A. Saldías

JEFE DE REDACCIÓN - ADMINISTRADOR

Capitán de Corbeta A. P. Juan M. Castro H.

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
„ „ „ 1/2 „	45.00
„ „ „ 1/3 „	35.00
„ „ „ 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.