Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

1°

REPÚBLICA ARGENTINA

DIVISIÓN POLÍTICA

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

GUERRA EUROPEA

Expediente 153. **Año** 1939

Tomo 1°

BATALLA NAVAL DE PUNTA DEL ESTE

ARRIBO A MONTEVIDEO DEL "ADMIRAL GRAF VON SPEE"

Tomo 1° - 1

Expediente 153

Jorman - 75510 For. 64

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

POLITICA

OFICINA DE CLAVE
14 DIC. 1939
RELACIONES EXTERIORES

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
1

TELEGRAMA ORDINARIO Nº 2378

Montevideo, diciembre 14 de 1939.

A S.E. el Señor Ministro de Relaciones Exteriores,

Buenos Aires.

Nº 56.- Después de un combate naval cerca de las costas uruguayas con los cruceros ingleses Exeter Ajax y Achilles entró al puerto el acorazado alemán Admiral von Spee sin atracar a muros del muelle. Encargóse levantar un sumario al Inspector General de Marina Contralmirante Gustavo Schoeder para conocer importancia averías y disponer ulterioridades.

Octavio Pinto
Primer Secretario

Es copia :

ANULADO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

OFICINA DE CLAVE
16 DIC. 1939
RELACIONES EXTERIORES

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
3

Pol

TELEGRAMA ORDINARIO Nº 2393.

Montevideo, Diciembre 15 de 1939.-

A S.E. el Señor Ministro de Relaciones Exteriores.

Buenos Aires.-

Nº 58.- Para Subsecretario. Consulta telefónica refiérese al proyecto argentino reglas de neutralidad en Diario de la Conferencia de Panamá Nº 9 página 5 Artículo 7. Deseando saber si Argentina adopta estas reglas.

Pinto.-

Es copia:-

ANOTADO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

TRADUCCION SIN RESPONSABILIDAD

No. 211.
URGENTE

El Señor Embajador de Su Majestad Británica saluda con su más distinguida consideración a S.E. el Señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto y tiene el honor de solicitar que se concedan las facilidades de exportación que sean factibles con respecto a una consignación de mercaderías, tanto médicas como otras de índole semejante, cuya composición y cantidad exactas no le es posible detallar en el momento. La consignación irá dirigida a S.E. el Señor Ministro de Su Majestad Británica en Montevideo y se embarcará, si asi sea posible, en el barco "Mihanovich" que sale para aquel puerto en la tarde del 16 de Diciembre.

El Señor Embajador de Su Majestad Británica lamenta sobremanera que no le fué posible formular esta solicitud con más anticipación, ya que las mercaderías en cuestión son destinadas para aliviar el sufrimiento de los marineros británicos heridos en el reciente combate naval ocurrido en las aguas del Sud Atlántico.

Embajada Británica,
Buenos Aires.
15 de Diciembre de 1939.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Exp. 153

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
5

No. 211

IMMEDIATE.

His Majesty's Ambassador presents his compliments to His Excellency the Minister for Foreign Affairs and Public Worship and has the honour to request that such export facilities as may be possible may be granted in respect of a consignment of stores, medical and other, the exact nature and quantity of which it is not possible at the moment to specify. The consignment will be addressed to His Majesty's Minister at Montevideo and will, if possible, be shipped on the Mihanovich boat leaving for that port on the evening of the 16th December.

His Majesty's Ambassador regrets that it was not possible for him to give longer notice of this request as the goods in question are intended for the alleviation of the sufferings of the British sailors wounded in the recent naval engagement in the South Atlantic.

BRITISH EMBASSY,
BUENOS AIRES.
December 15th, 1939.

1st Secretary

BRITISH EMBASSY
BUENOS AIRES

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
6

BRITISH EMBASSY,
BUENOS AIRES.

Diciembre 15 de 1939.

URGENTE

Estimado Señor Sub-Secretario,

Refiriéndome a nuestras conversaciones telefónicas de hoy y la nota oficial No. 211 de la misma fecha, me permito adjuntar una lista de las mercaderías que proponemos embarcar en el vapor "Mihanovich", que sale de este puerto para Montevideo en las primeras horas de la noche de mañana.

En lo que se trata de aparatos de cirujía, instrumentos etc. no estamos todavía seguros si lograrémos encontrar todo el material incluido en la lista. Por las demás mercaderías ya se ha arreglado lo necesario con la casa Gath y Chaves. Me permitiré ponerme en contacto con V.E. mañana tan pronto tenga más detalles para comunicarle.

Mientras tanto, quedo sumamente agradecido por su continua gentileza y aprovecho para saludarle con las seguridades de mi mayor consideración y estima.

A.S.E.
Señor Sub-secretario de Relaciones Exteriores
Doctor D. Roberto Gache,
PRESENTE.

ANOTADO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

9
1

CONSIGNACION DE MERCADERIAS A EMBARCARSE POR EL VAPOR "MIHANOVICH" - Diciembre 16 de 1939.

Camas de hospital	100	
Colchones	130	
Frasadas	450	
Sabanas	600	
Almohadas	300	
Sabanas chicas	275	
Cubijas	200	
Fundas	600	
Tohallas chicas	275	
Tohallas de baño	275	
Tohallitas para lavar la cara	200	
Piyamas	200	
Salidas de baño	120	
Biombos	10	
Estufas	8	
Velas	20	kilos
Lámparas a petroleo	6	

Aparatosde cirujía	1	
Aparato portatil Rayo X	1	
Aparato Esterèlizador	1	
Mesa de operaciones	1	
Drogas, instrumentos, anestésicos etc. de cirujía	Varios.	

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

El Teniente Coronel Gutierrez, Oficial Mayor del Ministerio de Guerra, por encargo del Jefe de la Secretaría Coronel Victor Majó, informó telefónicamente en el dia de la fecha, que por parte de dicho Departamento no hay inconveniente en que se proceda a la exportación del material sanitario, con destino a Montevideo, de acuerdo a lo solicitado en nota de fecha de ayer.

Buenos Aires, Diciembre 16 de 1939.

SUBSECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES
Secretaria Privada

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

8

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 9

Buenos Aires, diciembre 15 de 1939.

Señor Jefe:

Tengo el agrado de dirigirme a V.S. poniendo en su conocimiento que, con carácter de muy urgente, la Embajada Británica ha solicitado la intervención de esta Cancillería para que se obtenga permiso de exportación para una partida de material sanitario que debe embarcar en el barco de la carrera, con destino a Montevideo, en el día de mañana, para la atención de los marineros británicos heridos en el reciente combate naval.

Esta Cancillería ha dirigido igual comunicación al Ministerio de Hacienda, pero, entendiendo que en la partida de referencia irán incluídos instrumental de cirugía, aparatos de radiografía, camas y otros artículos de metal, somete también el caso a la consideración de ese Departamento, sugiriendo la conveniencia de una rápida decisión, en vista de las circunstancias especiales a que responde el pedido formulado.

Saludo a V.S. con mi más alta y distinguida consideración.

ROBERTO GACHE
SUB SECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES

A S.S. el señor Jefe de la Secretaría de Guerra,
Coronel D. Víctor Majó.
S/D.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Del.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
10

República Argentina
Ministerio de Guerra

Buenos Aires, 15 de diciembre de 1939.

MINISTERIO DE GUERRA-SECRETARIA
Letra M6 Nº 3924
Cde. 107 Foja -
ENTRO: Día 7
Mes
Año
SALIÓ: Día 16
Mes XII
Año 939

MINISTERIO DE GUERRA
SECRETARIA

(281)

M.3924
cde.106
(MG)

SEÑOR SUBSECRETARIO:

En contestación a su atenta nota de fecha 15 del corriente mes, relacionada con el permiso de exportación de materiales sanitarios destinados a la atención de los marinos británicos heridos en el reciente combate naval, tengo el agrado de dirigirme a Vd. llevando a su conocimiento que S.E. el Señor Ministro de Guerra, dado el destino del material en cuestión, no vé inconveniente alguno en que se autorice la exportación.

No obstante lo expuesto, se estima que en su debida oportunidad se haga conocer a este Ministerio el detalle de los materiales que hayan salido del país con los fines expresados.

Aprovecho la oportunidad para reiterarle las seguridades de mi consideración más distinguida.

ANOTADO

VICTOR MAIZ
CORONEL
JEFE DE LA SECRETARIA

Al Señor Subsecretario de Relaciones Exteriores y Culto,
Doctor D. ROBERTO GACHE.

S/D.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

-----nos Aires, diciembre 20 de 1939.

Remítase la información solicitada.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
21 DIC 1939
DIVISION DE ASUNTOS POLITICOS

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
FOLIO
11

Buenos Aires, diciembre 20 de 1939.

D.A.P.

Señor Jefe:

Con referencia a la nota de S.S. Nº 3924-letra M-Cde. 107, de 15 del corriente, tengo el agrado de dirigirme al Señor Jefe remitiéndole copia de la carta, de la misma fecha, con la cual el Primer Secretario de la Embajada Británica, Señor G.A.Wallinger, envía una lista -que también se acompaña- de los materiales sanitarios y otros artículos adquiridos en esta Capital para la atención de los marineros británicos heridos en el reciente combate naval.

Reitero a S.S. las seguridades de mi más distinguida consideración.

ROBERTO GACHE
SUB SECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
21 DIC 1939
DIVISION DE ASUNTOS POLITICOS

A S.S.el Señor Jefe de la Secretaría de Guerra,
Capitán de Navío Dom Víctor Majó.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 12.

Buenos Aires, diciembre 16 de 1939.

D.A.P.

Señor Subsecretario:

Como es de conocimiento de V.S., la Embajada Británica ha solicitado la intervención de esta Cancillería para que se obtenga permiso de exportación para una partida de material sanitario que debe embarcar en el día de hoy, en el vapor de la carrera, con destino a Montevideo, para la atención de los marineros británicos heridos en el reciente combate naval.

Completando su información, la Embajada comunica la siguiente lista de mercaderías a despacharse con ese objeto: 100 camas de hospital, 130 colchones, 450 frazadas, 600 sábanas, 300 almohadas, 275 sábanas chicas, 200 cobijas, 600 fundas, 275 toallas chicas, 275 toallas de baño, 200 tohàlitas, 200 pijamas, 120 salidas de baño, 10 biombos, 8 estufas, 20 ks. de velas y 6 lámparas a petróleo, cuyo despacho se ha encargado a la casa Gath y Chaves. Agrega también que, de ser posible, se enviará un aparato portátil de Rayos X, un aparato esterilizador, y una mesa de operaciones y algunas drogas e instrumentos de cirugía.

Creo oportuno señalar a V.S. que, consultado al respecto, el Ministeriode Guerra ha hecho saber a este Departamento que por su parte no hay inconveniente en que se proceda a la exportación de ese material.

Saludo a V.S. con mi más alta y distinguida consideración.

ROBERTO GACHE
SUB SECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES

A S.S. el señor Subsecretario de Hacienda, D. Oscar del Pardo,

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

153

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
19

" LA PRENSA "

DICIEMBRE 16 de 1939

Argentina, Brasil y Uruguay Afirmarán su Actitud de Neutrales

Tratan de coordinar procedimientos para alcanzar ese fin

La situación creada por la presencia del acorazado "Admiral Graf Spee" en Montevideo ha sido objeto de especiales consideraciones por parte del gobierno uruguayo, según informamos en la sección pertinente, el cual se dedicó en seguida al estudio de los hechos que precedieron a la llegada del navío alemán y los efectos que éstos tienen para la soberanía del país.

Ante las diversas y serias consecuencias que se derivan, el Ministerio de Relaciones Exteriores del Uruguay se puso en contacto con los de la Argentina y el Brasil, a fin de cambiar opiniones sobre esta cuestión y uniformar el criterio con respecto a cualquier procedimiento que se estimase adecuado para el caso.

Segun hemos sabido, durante el día de ayer el doctor Guani mantuvo conversaciones telefónicas con sus colegas de la Argentina y Brasil. Por su parte, el señor Cantilo también se comunicó con el señor Osvaldo Aranha, con quien conversó durante un buen rato a fin de apreciar cabalmente la situación y aclarar el alcance y el contenido de los conceptos relacionados con los hechos que acaban de producirse.

Aunque no se suministró información oficial sobre este particular, de las noticias recogidas se desprende que entre estos tres estados americanos existe una coincidencia de opiniones en cuanto se refiere a la necesidad de evitar la repetición de episodios navales como el que acaba de ocurrir en la proximidad de sus costas.

No sólo se trata de salvaguardar la estricta neutralidad impuesta ante el conflicto europeo, sino también de evitar los riesgos que supone para la navegación comercial de estados pacíficos vinculados por lineas regulares a nuestros puertos, la posibilidad de encuentros navales entre fuerzas armadas de las naciones en guerra.

Aparte de ello, se contempla también la conveniencia de evitar las graves complicaciones que pueden derivarse de la arribada forzosa de una nave de guerra que llega a puerto neutral seguida por fuerzas adversarias y que aprovecha ese refugio ocasional para zafar de un apremio de orden táctico o también para salvarse de una persecución tenaz.

Aunque a través de las primeras conversaciones no se ha llegado a un acuerdo ni a adoptar un procedimiento, las mismas referencias indican que se trata de alcanzar esto último, a fin de robustecer así, con una actitud definida, los principios adoptados en la Conferencia Interamericana de Neutralidad de Panamá. Desde luego, para ello se hará necesario conocer la opinión de los Estados Unidos de Norte América, que tan importante papel desempeñó en aquella asamblea.

Las gestiones que se hallan en trámite tienden, como hemos dicho, a restringir las facilidades de acceso a los navíos beligerantes. Para ello se toma como antecedente la ley brasileña que prohibe sencillamente las arribadas accidentales, como la del acorazado aleman, y que, en el caso de efectuarse, estipula la internación y el desarme del navío.

Las gestiones iniciadas ayer continuarán durante el día de hoy.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

153

FOLIO 14

El Uruguay ha Encuadrado su Actitud En la Convención de La Haya de 1907

El decreto sobre neutralidad dictado en Montevideo el 7 de agosto de 1914

Por M. Oribe Coronel, especial para LA PRENSA

Montevideo, diciembre 16 — El Uruguay es hoy el centro de la actividad diplomática americana y, en cierto sentido, mundial. En efecto, en el ambiente de su cancillería se discute y se examinan los principios jurídicos internacionales que de manera más directa atañen a las relaciones y a la existencia de los pueblos. Pocas veces en la historia de la diplomacia americana se ha presentado un problema tan arduo y complejo. Se trata hoy de la aplicación de principios largamente discutidos en conferencias y congresos internacionales.

La decisión tomada por el Uruguay en este momento tan erizado de dificultades tiene su base jurídica en la convención de La Haya de 1907. El Uruguay la firmó, aunque no fué ratificada posteriormente. En la guerra de 1914, el país la citó y tuvo oportunidad de adoptarla. Se recuerda que el 7 de agosto de ese año se dictó un decreto por el que se reglamentaba la observancia de la neutralidad. El 15 de agosto del mismo año durante la presidencia de Batlle y Ordoñez y siendo ministro de relaciones exteriores el doctor Brum, se reglamentaba el límite impuesto al tiempo de permanencia de los navíos de guerra beligerantes en los puertos, en las radas o aguas de la República y se establecía por el mismo el plazo de permanencia, que no sería mayor de 24 horas, con las excepciones previstas en la convención de La Haya número 13 y en algunos artículos del decreto del 7 de agosto, en base a los cuales los navíos de guerra beligerantes pueden prolongar su permanencia por causa de averías o por el estado del mar, debiendo partir en el momento en que cese el motivo del retardo.

Un Decreto Sobre Neutralidad

Esto es exactamente lo que disponía el decreto sobre neutralidad de fecha 7 de agosto, citado en el decreto del 15 de diciembre de 1914, que establecía en forma taxativa los límites impuestos al tiempo de permanencia. Las convenciones de paz de La Haya hacen fuerza para la República Oriental del Uruguay como cuerpo de doctrina por ajustarse a los principios de derecho internacional y por haber sido prácticamente adoptadas por todos los países, con las limitaciones impuestas por cada uno de ellos. Está después lo dispuesto por la convención de La Haya número 13, relativa a los derechos y deberes de las potencias neutrales, en caso de guerra marítima. Como se sabe, el artículo 17 de la misma dice que los buques de guerra refugiados en puertos neutrales, no pueden reparar sus averías sino en la medida indispensable para la seguridad de su navegación, y que tampoco pueden aumentar sus fuerzas militares o bélicas. Asimismo las autoridades neutrales tomarán nota de las reparaciones que hayan de efectuarse, las que deberán ser ejecutadas lo más rápidamente posible. Fué precisamente esto lo que acaba de hacer el Uruguay por intermedio de la comisión de técnicos navales. Sobre este artículo es interesante recordar que la comisión de La Habana sobre neutralidad marítima suscripta en 1928 al reproducir las disposiciones de la comisión de La Haya de 1907 ha ampliado algunas de ellas y ha establecido, en el artículo novedo, que los buques beligerantes no pueden reparar en los puertos neutrales las averías que hubieran sido producidas por el fuego enemigo, y otorgan al estado neutral el derecho de establecer las reparaciones que puedan ser efectuadas y de vigilar para que sean practicadas lo más rápidamente posible. En la actualidad se está dando cumplimiento a tal disposición y las autoridades marítimas uruguayas vigilan escrupulosamente todo lo que se refiere a este punto. La convención de La Haya no establece ese distingo entre las averías producidas por el fuego enemigo y las otras por el desgaste natural o averías de navegación. En cambio la convención de La Habana concede a los gobiernos la posibilidad de prohibir la reparación de averías provocadas por acciones de guerra. Esta reglamentación de La Habana responde a una interpretación más estricta de las leyes de neutralidad con respecto a la de La Haya que era más liberal.

La Opinión de los Tratadistas

Existe otro aspecto doctrinario de mucho interés y que mereció análisis prolijos a la luz de la jurisprudencia existente y de las opiniones de mayor autoridad emitidas por los tratadistas. Y es, si de acuerdo con el mismo, el Uruguay puede aplicar las últimas reglas, es decir, las de La Haya, en sus relaciones con un país beligerante europeo que no está obligado a respetar convenios que no suscribió y acerca de los cuales tampoco fué invitado a intervenir. En el momento que viven las relaciones internacionales uruguayas se ha hecho aplicación de los principios emanados de la convención de La Haya. El decreto que rige la neutralidad del país frente a la presente guerra europea y que lleva fecha 5 de septiembre de 1899 se refiere otra vez a la convención de La Haya, y a través de ello se puede ver la continuidad de la línea política internacional seguida y la adhesión a los principios sancionados.

Una Circunstancia Feliz

En círculos autorizados se señala una circunstancia feliz. Es la coincidencia total de la Argentina con estos principios y con esta posición, aunque ese país ha ampliado sus puntos de vista a través de decretos del Ministerio de Marina que dictan normas sobre la permanencia de barcos beligerantes en sus puertos, su abastecimiento, uso de la radiotelefonía, telegrafía sin hilos, etcétera.

Dentro de las líneas principales precedentemente enumeradas estuvo la definición de la política uruguaya frente a este grave momento.

" LA PRENSA "

DICIEMBRE 17 de 1939

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

1 v 3

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
20 DIC. 1939
DIVISION DE TRADUCCIONES
FOLIO 15

EMBAJADA BRITANICA

Nº 212.

Buenos Aires, 17 de diciembre de 1939.

Señor Ministro:

Tengo el honor de expresar a Vuestra Excelencia mi profundo agradecimiento por la ayuda que Vuestra Excelencia me prestó, por intermedio de su Ministerio y de todas las otras Reparticiones respectivas del Gobierno Argentino, en los preparativos que hice para el envío de material sanitario de toda clase desde Buenos Aires para los heridos del buque de S.M. "Exeter".

La pronta respuesta de las autoridades argentinas a este urgente llamado humanitario me ha conmovido profundamente, y abrigo la esperanza de que Vuestra Excelencia tendrá a bien poner estas palabras de agradecimiento en conocimiento de quienes corresponda.

Aprovecho esta oportunidad, Señor Ministro, para reiterar a Vuestra Excelencia la seguridad de mi más alta consideración.

Fdo.: Esmond Ovey

Es traducción
20 de diciembre de 1939

Luis José Murúa

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
19 DIC. 1939
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
— A —
DIVISION ASUNTOS POLITICOS

FOLIO 16

No. 212.

BRITISH EMBASSY,
BUENOS AIRES.

December 17th, 1939.

Monsieur le Ministre,

I have the honour to express to Your Excellency my profound gratitude for the assistance given to me by Your Excellency, by your department and by all other departments of the Argentine Government concerned, in my arrangements for the despatch of hospital equipment of every kind from Buenos Aires for the wounded of H.M.S. "Exeter".

The prompt response of the Argentine authorities to this urgent humanitarian call has deeply moved me and I venture to hope that Your Excellency will be so good as to bring this word of thanks to the knowledge of all concerned.

I avail myself of this opportunity, Monsieur le Ministre, to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

Edmondocy.

Urgente

Buenos Aires, diciembre 19 de 1939.

Pase con carácter de urgente a la Oficina de Traducciones para que se sirva vertir al castellano la presente nota.

20 DIC 1939
DIVISION DE

His Excellency,
Señor Don José María Cantilo,
Minister for Foreign Affairs,
BUENOS AIRES.

Bue///

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

/nos Aires, 20 de diciembre de 1939.

Con la traducción efectuada, vuelva a la División de Asuntos Políticos.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
20 DIC. 1939
DIVISION DE TRADUCCIONES

ANOTADO

Buenos Aires, diciembre 21 de 1939.

Acúsese recibo y trasmítase en copia a los Ministerios de Hacienda y Guerra.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
22 DIC 1939
DIVISION DE ASUNTOS POLITICOS

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
FOLIO 17

Buenos Aires, diciembre 21 de 1939.

D.A.P.

Señor Embajador:

Tengo el honor de acusar recibo a V.E. de su nota N° 212 de 17 del corriente, por la cual tiene a bien expresar su agradecimiento por la rapidez con que las autoridades argentinas colaboraron en los preparativos que el Señor Embajador efectuó para enviar material sanitario a los heridos del buque de Su Majestad "Exeter".

Al manifestar a V.E. que esta Cancillería se ha impuesto complacida de los amables términos de la nota que contesto, la que ha llevado a conocimiento de las autoridades respectivas, aprovecho la ocasión para reiterarle, Señor Embajador, las seguridades de mi más alta consideración.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
22 DIC 1939
DIVISION DE ASUNTOS POLITICOS

ROBERTO GACHE
SUB SECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES

A S.E. el Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de la Gran Bretaña, Sir Esmond Ovey.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
18

Buenos Aires, diciembre 21 de 1939.

D.A.P.

Señor Subsecretario:

En adición a la nota de esta Cancillería de 15 del corriente, tengo el agrado de dirigirme a S.S. llevando a conocimiento de ese Ministerio copia de la N° 212, por la cual la Embajada Británica agradece la rapidez con que las autoridades argentinas colaboraron en los preparativos efectuados por dicha representación diplomática, para enviar material sanitario a los heridos del buque de S.M. "Exeter".

Con tal motivo, reitero al Señor Subsecretario las seguridades de mi más distinguida consideración.

ROBERTO GACHE
SUB SECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
22 DIC 1939
DIVISION DE ASUNTOS POLITICOS

A S.S. el Señor Subsecretario de Hacienda,
Don Oscar del Pardo.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
19

Buenos Aires, diciembre 21 de 1939.

D.A.P.

Señor Jefe:

En adición a la nota de esta Cancillería de 15 del corriente, tengo el agrado de dirigirme a S.S. llevando a conocimiento de ese Ministerio copia de la N° 212, por la cual la Embajada Británica agradece la rapidez con que las autoridades argentinas colaboraron en los preparativos efectuados por dicha representación diplomática, para enviar material sanitario a los heridos del buque de S.M."Exeter".

Con tal motivo, reitero al Señor Jefe las seguridades de mi más distinguida consideración.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
22 DIC 1939
DIVISION DE ASUNTOS POLITICOS

ROBERTO GACHE
SUB SECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES

A S.S. el Señor Jefe de la Secretaría de Guerra,
Coronel Don Víctor Majó.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Politica.-

OFICINA DE CLAVE
16 DIC. 1939

TELEGRAMA ORDINARIO N° 1786.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
210.

Buenos Aires, 16 de diciembre de 1939.

Embajada Argentina

Montevideo.

N° 48.- Con referencia a su telegrama 58 se trata de un simple proyecto cuyas diversas disposiciones sólo podrían ser de aplicación en cuanto coincidan con la Convención de La Haya de 1907 sobre neutralidad marítima stop Aun cuando no hemos ratificado esa Convención la hemos aceptado como cuerpo de doctrina según establece el decreto de neutralidad de 4 de setiembre.

Gache.

Es copia

ANOTADO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Pd

153

OFICINA DE CLAVE
24 DIC. 1939
RELACIONES EXTERIORES

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
21

TELEGRAMA CIFRADO N° 1354.-

Montevideo, 23/24 de diciembre de 1939.

A S.E. el señor Ministro de Relaciones Exteriores.

Buenos Aires

N° 61.- De fuente confidencial muy fidedigna puedo anticipar a V.E. que la nota de protesta del Ministro alemán publicada por los diarios respecto del corto plazo acordado al crucero ha sido rechazada por el Gobierno uruguayo en nota entregada anoche fundándose en que ha procedido de acuerdo con la legislación internacional vigente y que la protesta alemana carece de alegación jurídica susceptible de discusión.

Espero poder remitir a V.E. el Martes o Miércoles el texto exacto de los documentos oficiales canjeados.

Levillier.

Es traducción

ANOTADO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
A
DIVISION ASUNTOS POLITICOS

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
FOLIO 221
30 DIC. 1939
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

República Argentina
Ministerio de Guerra

Buenos Aires, 29 de diciembre de 1939.

153

MINISTERIO DE GUERRA-SECRETARIA
Letra M No 3924
Cde. 122.
ENTRÓ Día 1 Mes Año
SALIÓ Día 29 Mes XII Año 1939

MINISTERIO DE GUERRA SECRETARIA

(294)

M.3924
cde.114
MG

SEÑOR SUBSECRETARIO:

Tengo el agrado de dirigirme al Señor Subsecretario, acusando recibo a su atenta nota, por la que se sirve tener a bien remitir copia de otra, por la cual la Embajada Británica agradece la rapidez con que las autoridades argentinas colaboraron en los preparativos efectuados por dicha representación diplomática, para enviar material sanitario a los heridos del buque de S.M. "Exeter".

Al agradecer al Señor Subsecretario su gentil atención, aprovecho la oportunidad para reiterarle las expresiones de mi consideración más distinguida.

VICTOR MAIO
CORONEL
JEFE DE LA SECRETARIA

Buenos Aires, diciembre 30 de 1939.

Agréguese a sus antecedentes.

ARCHIVADO

Al Señor Subsecretario de Relaciones Exteriores, Doctor D. ROBERTO GACHE.

S/D.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Guerra 153

EMBAJADA
DE LA
REPUBLICA ARGENTINA

en Berlin, Enero 3 de 1940.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 93

Confidencial.
Nº 29

Señor Ministro:

La pérdida del crucero Admiral Graf Spee ha provocado en la opinión pública un movimiento de viva indignación contra lo que se entiende una parcial e inamistosa conducta del gobierno del Uruguay. El tono de los periódicos coincide, esta vez, con el tono de las conversaciones, asi como el sentimiento en los altos circulos con lo que cabe advertir de la reacción popular.

Un corto comunicado oficioso dá noticia de una enérgica protesta presentada por el Reich al gobierno de Montevideo y acusa a éste de haber cometido una flagrante violación del derecho y de las practicas internacionales negando al Graf von Spee el tiempo necesario para recuperar la capacidad de navegar. Es el caso de pensar, aclaran las versiones, que no se trataba de reparar daños recibidos en el combate, dado que es notoria la prohibición de proveer a dichas reparaciones en un puerto neutral, sino de otras averias, que no se determinan. Comentarios autorizados insisten sobre la distinción entre la capacidad bélica y la capacidad de navegar y de que solo a esta última pretendia remediar el barco alemán.

"Los héroes del Graf von Spee - escribe la Nachtausgabe - no sucumbieron a consecuencia de un animoso ataque de los ingleses, sino solamente a una vil intriga diplomática de su parte. Una vez más Inglaterra ha buscado el éxito a través de las vías tortuosas de la política, recurriendo a una fuerte presión sobre el gobierno del Uruguay y aprovechando, tal vez también, de las fuertes influencias que tiene en Buenos Aires. Sin la negativa del gobierno de Montevideo - agrega - la nave alemana habría, sin duda, hecho frente a la lucha en mar abierto."

El fragmento que transcribo permite a V.E. percibir el tono de la polemica y me excusa de abundar en otras igualmente ingratas. Debo, felizmente, hacer notar que la

ANOTADO

A S.E. el Señor José Maria Cantilo,
Ministro de Relaciones Exteriores y Culto,
B u e n o s _ A i r e s.

S.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES FOLIO 94

hipotetica complicación del gobierno argentino no la he leído sino en la Nachtausgabe.

Saludo a V.E. con mi más alta y distinguida consideración. Ricardo Olivera

Buenos Aires, Marzo 30 de 1940.

Acúsese recibo y remítase cópia de la presente nota al Ministerio de Marina.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
4 ABR 1940
DIVISION DE ASUNTOS POLITICOS

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
25

Buenos Aires, Marzo 30 de 1940.

D.A.P.

CONFIDENCIAL

200

Señor Embajador:

Tengo el honor de dirigirme a V.E. para acusar recibo de su nota Confidencial nº 29 de fecha 3 de enero ppdo., relativa a la forma y al tono con que la prensa dirigida de ese país ha encarado incidencias diplomáticas derivadas de la acción naval que terminó con la pérdida del acorazado alemán "Graf von Spee".

Saludo a V.E. con las seguridades de mi más distinguida consideración.

ROBERTO GACHE
SUB SECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
24 ABR 1940
DIVISION DE ASUNTOS POLITICOS

A S.E. el Señor Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de la República Argentina en Alemania, Doctor Ricardo Olivera.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 90

Buenos Aires, Marzo 30 de 1940.

D.A.P.

CONFIDENCIAL

Señor Jefe:

Tengo el agrado de dirigirme a S.S. para remitir a ese Departamento, a simple título informativo, cópia de una nota de nuestra Embajada en Alemania, relativa a la forma y al tono con que la prensa dirigida de ese país ha encarado algunas incidencias diplomáticas derivadas de la acción naval que terminó con la pérdida del acorazado alemán "Graf von Spee".

Saludo a S.S. con las seguridades de mi distinguida consideración.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
05 ABR 1940
DIVISIÓN DE ASUNTOS POLITICOS

ROBERTO GACHE
SUB SECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES

A S.S. el Señor Jefe de la Secretaría de Marina,

Capitan de Navio Don Carlos M. Sciurano.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
26 ENE. 1940
FOLIO 24
DIVISION DE TRADUCCIONES
LEGACION ARGENTINA
PANAMA
MINISTERIO FOLIO RELACIONES EXTERIORES

agregar esta copia a Guerra 153 27/

14 de enero de 1940

Señor Ministro:

El 23 de diciembre, el Presidente provisional de la República de Panamá transmitió a Su Majestad el Rey el texto de un documento aprobado unánimemente por las 21 repúblicas americanas, relacionado con el encuentro reciente, en el Atlántico Sur, entre algunos buques de Su Majestad y el buque de guerra alemán "Admiral Graf Spee". El 27 de diciembre, Su Majestad acusó oficialmente recibo de este documento, manifestando que, de acuerdo con la práctica constitucional, lo había sometido a la consideración de sus Ministros responsables.

Tengo ahora el honor de transmitir a V.E., en virtud de instrucciones recibidas del Primer Secretario de Estado de Negocios Extranjeros de Su Majestad, la adjunta declaración en nombre del Gobierno de Su Majestad del Reino Unido, y de solicitar que V.E. quiera tener a bien transmitirla a los otros Gobiernos panamericanos.

Con la más alta consideración tengo el honor de reiterarme, Señor Ministro, de V.E. el más atento servidor.

Fdo.: CHARLES DODD.

A S.E.
el Dr. Narciso Garay,
Secretario de Estado de Negocios Extranjeros,
PANAMA.

Es traducción
Enero 26 de 1940 Luis José Murrieta

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Juena 753

Embajada
de la
República Argentina

Montevideo, Marzo 4 de 1940.

CONFIDENCIAL - RESERVADA

nº 10.-

Señor Ministro:

Tengo el honor de dirigirme a V.E. haciéndole saber que los diarios publican la noticia de haberse vendido por el Gobierno Alemán al Señor Julio Vega Helguera los restos del crucero de bolsillo "Graf von Spee" que fué hundido por su tripulación en aguas jurisdiccionales uruguayas.

A raiz del hundimiento se comentaba la situación jurídica que creaba el barco sumergido junto al canal, sosteniendo algunos, que había dejado de pertenecer al Gobierno Alemán desde el momento que fué encendida la Santa Bárbara, demostrándose con ello la intención de deshacerse del mismo y, que el Gobierno del Uruguay tenía derecho sobre ese casco abandonado dentro de sus límites jurisdiccionales pudiendo, sital fuera su voluntad, hacerle volar, como quien hace volar una roca que incomoda el tránsito marítimo.

Llama ahora la atención, que éste país, sin hacer salvedad alguna, permita al Ministro Alemán en representación del Reich, enagenar con fines comerciales los restos de dicho Crucero, sobre los que podría discutirse derechos y por los que, según se dice, solo se han pagado 10.000 pesos uruguayos.

Saludo a V.E. con las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

A Su Excelencia
el Señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto,
Doctor Don José María Cantilo.-

Buenos Aires.-

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

-----nos Aires, marzo 12 de 1940.

Acúsese recibo y trasmítase en copia al Ministerio de Marina.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
18 MAR 1940
DIVISION DE ASUNTOS POLITICOS

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 20

Buenos Aires, marzo 12 de 1940.

D.A.P.
CONFIDENCIAL-RESERVADA

88

Señor Embajador:

Tengo el honor de acusar recibo a la nota confidencial-reservada de V.E., Nº 10 de 4 del corriente, relacionada con la venta, por parte del Gobierno Alemán, al Señor Julio Vega Helguera, de los restos del crucero "Graf von Spee".

En respuesta, cumplo en comunicar a V.E. que la referida nota ha sido llevada a conocimiento del Departamento de Marina,

Reitero al Señor Embajador las seguridades de mi más alta consideración.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
16 MAR 1940
DIVISION DE ASUNTOS POLITICOS

ROBERTO GACHE
SUB SECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES

A S.E. el Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de la República Argentina en el Uruguay, Señor Don Roberto Levillier.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
FOLIO 20.

Buenos Aires, marzo 12 de 1940.

D.A.P.
CONFIDENCIAL-RESERVADA

Señor Jefe:

Tengo el agrado de dirigirme a S.S. llevando a conocimiento de ese Ministerio, copia de la nota confidencial-reservada de nuestra Embajada en Montevideo, Nº 10 de 4 del corriente, relacionada con la venta, por parte del Gobierno Alemán, al Señor Julio Vega Helguera, de los restos del crucero "Graf von Spee".

Reitero al Señor Jefe las seguridades de mi más distinguida consideración.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
25 MAR 1940
DIVISION DE ASUNTOS POLITICOS

ROBERTO GACHE
SUB SECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES

A S.S. el Señor Jefe de la Secretaría de Marina,
Capitán de Navío Don Abelardo Pantín.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

153

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 21

Buenos Aires, abril 4 de 1940.

D.A.P.

99

Señor Embajador:

Tengo el honor de dirigirme a V.E. encareciéndole trate de obtener y remitir a este Ministerio, algunos ejemplares más de la publicación editada por el Ministerio de Relaciones Exteriores de ese país, conteniendo los "Antecedentes relativos al hundimien o del acorazado "Admiral Graf Spee" y a la internación del barco mercante "Tacoma"".

Aprovecho la ocasión para reiterarle las seguridades de mi más alta consideración.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
24 ABR 1940.
DIVISION DE ASUNTOS POLITICOS

ROBERTO GACHE
SUB SECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES

ANOTAR

A S.E. el Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de la República Argentina en el Uruguay, Señor Don Roberto Levillier.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Guerra 155

" LA NACION "

ABRIL 5 de 1940.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
Folio 32

EL HUNDIMIENTO DEL ADMIRAL GRAF SPEE

LONDRES, 4 (H).—Lord Strabolgi ha publicado un libro titulado "La batalla del Río de la Plata", en el que figura un diario de un tripulante del acorazado alemán Admiral Graf Spee. En dicho diario su autor revela que el acorazado zarpó secretamente de Wilhelmshaven algunos días antes de que Alemania atacase a Polonia y que el segundo día del viaje el capitán hizo saber a los tripulantes que su misión era perseguir a los barcos mercantes que surcasen el sur del Atlántico durante la guerra que iba a estallar.

Lord Strabolgi declara que no tiene duda de que el citado diario es auténtico y agregó que el documento le llegó de la Argentina, donde la tripulación del acorazado alemán se encuentra internada. El diario tiene todas las apariencias de autenticidad y los relatos coinciden con los hechos, tales como los conocemos.

"El Admiral Graf Spee —dice—zarpó de Wilhelmshaven en la noche del 21 de agosto le 1939. Su partida se hizo en secreto y siguió una ruta no frecuentada. Cuando el Admiral Graf Spee entró en el puerto de Montevideo después de la batalla con los cruceros británicos estaba lejos de encontrarse fuera de combate. La marina uruguaya sólo tiene un crucero y el Uruguay no habría podido hacer nada para obligar al Admiral Graf Spee a partir. El acorazado alemán salió del puerto sólo en el momento en que el gobierno del Uruguay pidió apoyo a sus más poderosos vecinos para proteger su neutralidad, y este apoyo le fué prometido. Esta fué la verdadera razón del respeto súbito de Hitler por la neutralidad del Uruguay. Los Estados Unidos habrían llevado las cosas hasta el fin".

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Guerra 1939

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
DIVISION ASUNTOS POLITICOS

Embajada de la República Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 93

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
N. ABR. 940
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

N. 119. I

objeto:acompañando dos ejemplares publicación Ministerio de R.Exteriores.

La Embajada de la Republica Argentina en el Uruguay tiene el honor de dirigirse al Ministerio de Relaciones Exteriores y en contestación a la nota N 99 de 4 de Abril corriente dirigida al Señor Embajador,acompaña a la presente dos ejemplares de la publicación del Ministerio de Relaciones Exteriores de este pais,conteniendo los"Antecedentes relativos al hundimiento del acorazado "Admiral Graf Spee" y a la internacion del barco mercante "Tacoma".

CON EL ANEXO CONFORME

Montevideo Abril 10 de 1940.

AMTAMB

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Corresponde a la nota de la Embajada Argentina en Montevideo N° 119 de abril 10 de 1940.

Ministerio de
Relaciones Exteriores y Culto

Los dos ejemplares de la publicación enviada con la nota N° 119 de abril 10 de 1940, han sido entregados al Secretario General Doctor Santos Muñoz y al Consejero Legal Doctor Ruiz Moreno.

Buenos Aires, abril 12 de 1940.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
12 ABR 1940
DIVISION DE ASUNTOS POLITICOS

ANULADO

Archivo Histórico — Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto Argentina

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
A
DIVISION ASUNTOS POLITICOS

República Argentina

Ministerio de Marina

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
30 MAYO 1940
MINISTERIO DE RELACIÓN EXTERIORES Y C.

Buenos Aires, mayo 29 de 1940.-

Nueva ref. 155

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
Folio 35

MINISTERIO DE MARINA
DESPACHO
SECRETARÍA DEL MINISTRO

Señor Subsecretario:

Nº 348

Tengo el agrado de dirigirme a V.E. solicitando quiera tener la gentileza de disponer se procure obtener y remitir a este Ministerio, con destino al Estado Mayor General de la Armada, un ejemplar del libro blanco sobre la batalla naval del Río de la Plata y hundimiento del acorazado alemán "Admiral von Graf Spee", editado recientemente por el Gobierno británico.-

Aprovecho esta oportunidad para reiterar a V.E. las seguridades de mi más distinguida consideración

MINISTERIO DE MARINA
SECRETARÍA DEL MINISTRO

CARLOS M. SCIURANO
CAPITÁN DE NAVÍO
JEFE SECRETARÍA DEL MINISTRO

COPIA

Buenos Aires, mayo 31 de 1940.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
31 MAY 1940
DIVISION DE ASUNTOS POLITICOS

Diríjase nota a la Embajada en Londres pidiéndole envía varios ejemplares de la publicación de referencia.

A S.E. el señor Subsecretario de Relaciones Exteriores y Culto, Doctor don Roberto Gache.-

S/Desp.-

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

FORM. 218

COPIA

Buenos Aires, mayo 31 de 1940.

D.A.P.

132 Río

Señor Embajador:

Tengo el honor de dirigirme a V.E. encareciéndole trate de obtener y remitir a esta Cancillería, varios ejemplares del libro blanco sobre la batalla naval del Río de La Plata y hundimiento del acorazado alemán "Admiral von Graf Spee", recientemente editado por el Gobierno Británico.

Aprovecho la ocasión para reiterar al Señor Embajador las seguridades de mi más alta consideración.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
31 MAY 1940
DIVISION DE ASUNTOS POLITICOS

ROBERTO GACHE
SUB SECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES

A S.E. el Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de la República Argentina en la Gran Bretaña,
Doctor Tomás A.Le Breton.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Suelto exp. 153

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
15 JUL. 1940
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
A
DIVISION: ASUNTOS POLITICOS

EMBAJADA ARGENTINA
EN LONDRES

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES FOLIO 37

No.112.-

La Embajada de la República Argentina en Londres se complace en remitir a ese Ministerio cuatro ejemplares del Libro Blanco sobre la batalla naval del Rio de la Plata y hundimiento del acorazado aleman Graf Spee, editado por el Gobierno Británico, de acuerdo con el pedido formulado por nota 132 del 31 de Mayo 1940.

Londres, Junio 13 de 1940.-

ANOTADO

Buenos Aires, julio 16 de 1940.

Trasmítanse dos ejemplares del Libro mencionado al Ministerio de Marina, con referencia a su nota Nº 348 de mayo 29 ppdo.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
17 JUL 1940
DIVISION DE ASUNTOS POLITICOS

CON EL ADJUNTO CONFORME

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Anexo a la nota
No. 112



MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
39

THE BATTLE OF THE RIVER PLATE

AN ACCOUNT OF EVENTS BEFORE, DURING AND AFTER THE ACTION UP TO THE SELF-DESTRUCTION OF THE ADMIRAL GRAF SPEE

Compiled in the Admiralty from despatches forwarded by Rear-Admiral Harwood and the Captains of H.M. Ships Ajax, Achilles and Exeter

Crown Copyright Reserved

LONDON
PRINTED AND PUBLISHED BY HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE
To be purchased directly from H.M. STATIONERY OFFICE at the following addresses:
York House, Kingsway, London, W.C.2; 120 George Street, Edinburgh 2;
26 York Street, Manchester 1; 1 St. Andrew's Crescent, Cardiff;
80 Chichester Street, Belfast;
or through any bookseller
1940
Price 2*d.* net

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

" In this sombre dark winter . . . the brilliant action of the Plate . . . . came like a flash of light and colour on the scene, carrying with it an encouragement to all who are fighting—to ourselves and to our allies."—First Lord of the Admiralty when welcoming H.M.S. *Exeter*, 15th February, 1940.

The action which led to the defeat and subsequent self-destruction of the German " pocket battleship " *Admiral Graf Spee* was made up of four distinct phases. First there were the preliminary movements which made the victory possible. Secondly there was the main battle. Thirdly there was the long shadowing action while the enemy was running for the safety of neutral territorial waters. Finally there was the long watch of the River Plate Estuary, with the *Admiral Graf Spee* hourly expected to make a dash for the open sea.

In the following account of the action, which has been compiled in the Admiralty from despatches forwarded by Rear-Admiral Harwood and the Captains of H.M. Ships *Ajax*, *Achilles* and *Exeter*, all the times given are the ships time kept by the Squadron. This was two hours slow on Greenwich Mean Time.

The First Phase.

It had been known since the S.S. *Clement* was sunk on September 30th that a German " pocket battleship " was at large in the South Atlantic Ocean, and the fact that four ships on the Gibraltar to South Africa route were overdue had indicated that this ship was raiding commerce on the eastern side of the South Atlantic. In mid-November, however, the sinking of the S.S. *Africa Shell* at the southern end of the Mozambique Channel proved that there was a German commerce raider in the southern part of the Indian Ocean. Whether this was the same raider as had been operating in the South Atlantic Ocean was not definitely known at that time. In any case, vigilance in the South Atlantic could not be relaxed.

Apart from the forces concerned in a systematic search of other areas, there were in the western part of the South Atlantic four cruisers of the South America Division under the command of Commodore H. H. Harwood. Early in December it had been necessary to detach H.M.S. *Cumberland*, the largest and most powerful of the force, to the Falkland Islands to carry out a self-refit, remaining at short notice. Upon the three remaining ships devolved the gigantic task of watching and defending the immensely valuable trade routes off the South American continent. This they had to do, knowing that there was at large an enemy raider more powerful than their combined strength—even if they were able to bring their combined strength to bear upon the enemy at the moment of contact.

The British cruisers of the South America Division immediately available were:—

H.M.S. *Ajax* wearing the Broad Pendant of Commodore Harwood, a 7,000 tons cruiser armed with eight six-inch guns.

H.M.S. *Achilles*.—A cruiser of the same class as H.M.S. *Ajax*, 7,000 tons and armed with eight six-inch guns. This ship had been detached from the New Zealand Division and was manned largely by New Zealanders.

H.M.S. *Exeter*.—A cruiser of 8,400 tons armed with six eight-inch guns.

There was little doubt that the German raider was one of the so-called " pocket battleships "—a vessel of rather more than 10,000 tons with a main armament of six eleven-inch guns and a secondary armament of eight 5·9 inch guns. Moreover, the " pocket battleships " are protected by armour

against which 6-inch gun fire could not be expected to be fully effective at long ranges. The German raider, therefore, had a considerable advantage in armament. Her *secondary* armament was the equal of the total armament of one of the smaller British cruisers, and the weight of metal and explosive which she could fire in one broadside was 4,700 pounds. The total weight of the broadsides of all the three British cruisers combined was only 3,136 pounds.

Against the serious inferiority in armament, the British cruisers could put an advantage of about six knots in speed and, possibly, a greater handiness.

The two essentials to successful action against the enemy were, therefore, concentration of the British forces prior to action being joined, and the employment of tactics which would exploit the advantage in speed and handiness of the British forces. These were problems not easy of solution, because the immense area to be guarded made it necessary for the British forces to be dispersed—a factor which precluded the frequent practising of squadron tactics.

On December 3rd, 1939, the three British cruisers were scattered over two thousand miles.

It was on the afternoon of that day that a report was received from the British S.S. *Doric Star* that she was being attacked by a German " pocket battleship " on the eastern side of the South Atlantic about midway between Sierra Leone and the Cape of Good Hope. The *Doric Star* had sent out the wireless message in spite of the fact that the German raider was firing on her in an attempt to prevent her from using her wireless.

Commodore Harwood correctly anticipated that the raider, knowing that she had been reported by the S.S. *Doric Star*, would leave that area and probably cross the South Atlantic. He estimated that the raider could reach the Rio de Janeiro area by the morning of December 12th, the River Plate area by that evening or the following morning, or the Falkland Islands area by December 14th.

There was nothing to indicate which of these three areas—separated from one another by more than 1,500 miles—was the raider's objective. Commodore Harwood decided, however, that the most important area to be defended was the focal area of the large and very valuable trade off the River Plate. He therefore ordered his squadron to concentrate 150 miles off the River Plate Estuary. He also made arrangements to ensure that his ships would not be short of fuel when they arrived at the rendezvous. All this was done in one short signal, after the transmission of which no wireless communication was used, since this would have indicated the movements of British forces to the enemy.

Accurate navigation led to the concentration of the British cruisers at the expected moment—7 a.m. on December 12th.

The greatest use was made of that day. Commodore Harwood explained to his Captains the tactics which he proposed to use in the event of contact being made with the powerful raider. These tactics were then exercised by the squadron. It is noteworthy that the final words of Commodore Harwood's instructions to his Captains were to act " without further orders so as to maintain decisive gun range ".

Wednesday, December 13th, dawned fine and clear, with extreme visibility. There was a fairly strong breeze from the south-east, a low swell coming from the same quarter, and a slight sea. The British cruisers were steaming east north east at fourteen knots. They were in single line ahead in the order H.M.S. *Ajax*, H.M.S. *Achilles*, H.M.S. *Exeter*.

At 6.14 a.m. smoke was sighted on the horizon just abaft the port beam, and H.M.S. *Exeter* was ordered to investigate. Two minutes later H.M.S.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Exeter reported " I think it is a pocket battleship ". The enemy was in sight. Contact had at last been made between British naval forces and the raider which they had been hunting for more than two months.

The Second Phase.

At the time of the sighting of the smoke, the *Admiral Graf Spee* and the British cruisers were steering converging courses. As soon as the smoke was identified as that of the German raider, the ships of the British squadron began to act in accordance with the tactics practised on the previous day. All ships increased speed and began to work up to full speed as rapidly as possible. The eight-inch gun cruiser, H.M.S. *Exeter,* the most powerful unit of the British squadron, made a large alteration of course to the westward, while the two six-inch gun cruisers, H.M.S. *Ajax* and H.M.S. *Achilles* forged ahead to the north-eastward, altering course slightly in order to close the range rapidly. These manoeuvres were carried out so that the " pocket battleship " should be simultaneously engaged from widely different angles. This would force him either to " split " his main armament in order to engage both units, or to leave one of the British units unengaged by his eleven-inch guns.

At 6.18 a.m. only four minutes after the first sighting of smoke, the *Admiral Graf Spee* opened fire with her main armament of six eleven-inch guns. She had " split " her main armament, and one turret fired at H.M.S. *Exeter* and the other at H.M.S. *Ajax* and *Achilles*. The range was very long, but it was being shortened rapidly by all three of the British cruisers.

Two minutes later, at 6.20 a.m., H.M.S. *Exeter* opened fire with her two forward turrets—four eight-inch guns. The range was then 9½ sea miles. Her two after guns opened fire as soon as they would bear, two and a half minutes later. This eight-inch gunfire seemed to worry the enemy almost from the beginning. After shifting target rapidly one or twice, the *Admiral Graf Spee* concentrated the fire of all six of her eleven-inch guns on *H.M.S. Exeter*. The *Admiral Graf Spee's* first salvo fell short of H.M.S. *Exeter*. The second was over, and the third straddled the cruiser.

Meanwhile H.M.S. *Ajax* and H.M.S. *Achilles* had opened fire with their six-inch guns. H.M.S. *Achilles* opened fire at 6.21 a.m. and H.M.S. *Ajax* two minutes later. These two six-inch gun cruisers immediately developed a high rate of fire, combined with great accuracy. The despatch of H.M.S. *Achilles* states that " fire appeared to become rapidly effective," while the despatch of H.M.S. *Ajax* states that " effective fire developed immediately."

At 6.23 a.m. an eleven-inch shell burst just short of H.M.S. *Exeter,* abreast the middle of the ship. Splinters from this shell killed the torpedo tubes crews, damaged the communications of the ship, and riddled the funnels and searchlights. One minute later H.M.S. *Exeter* suffered a direct hit from an eleven-inch shell. This shell struck " B " turret, putting that turret and its two eight-inch guns out of action. Splinters from that shell swept the bridge. All the bridge personnel except the captain and two others were either killed or wounded. The wheel-house communications were wrecked.

Momentarily, the ship was out of control. Good training, however, came to the rescue. As soon as it was realised in the lower conning position that communications with the wheelhouse had ceased to function, that lower position took over the steering. Even so, the ship had begun to swing to starboard, and there was danger of the after guns becoming unable to bear on the target. This was noticed by the torpedo officer, who, on his own initiative, succeeded in getting an order through to the lower conning position which resulted in the ship being brought back to her course.

The captain of H.M.S. *Exeter* was at this time making his way aft. With the bridge out of action, he had decided to fight his ship from the after

conning position. When he reached that position, however, he found that all communications from the after conning position had been destroyed. The steering was therefore changed over to the after steering position, and communication established with that position by means of a chain of messengers. H.M.S. *Exeter* was controlled in this way until the action was broken off. It would be difficult to overestimate the difficulty of controlling a ship by this means during a fierce action, with personnel exposed to eight-inch gun blast as well as heavy fire from the enemy.

During this time H.M.S. *Exeter* received two more hits forward from 11-inch shells, and also suffered some damage by splinters from shells bursting short.

Meanwhile H.M.S. *Ajax* and H.M.S. *Achilles* were making good and rapid shooting with their six-inch guns, and they were closing the range rapidly and drawing ahead on the enemy. That this six-inch gunfire was causing the enemy trouble was shown by the fact that at 6.30 a.m. the *Admiral Graf Spee* again " split " her main armament, switching over one eleven inch turret to engage the six-inch gun cruisers. This temporarily reduced the volume of heavy fire to which H.M.S. *Exeter* was subjected.

The secondary armament of the *Admiral Graf Spee*—5·9-inch guns—had been alternately engaging H.M.S. *Ajax* and H.M.S. *Achilles,* but without effect, although some salvoes had fallen close. These guns continued to fire at the six-inch gun cruisers.

At 6.32 a.m. H.M.S. *Exeter* fired her starboard torpedoes at the enemy. These torpedoes went wide, because the *Admiral Graf Spee,* apparently finding the British gunfire too hot, turned 150 degrees away under cover of a smoke screen before the torpedoes reached her.

By 6.36 a.m. the six-inch gun cruisers were doing 28 knots. This rapid increase of speed—the ships had been doing 14 knots only 20 minutes previously—reflects great credit upon the engine and boiler room personnel.

At 6.37 a.m. H.M.S. *Ajax* catapulted her aircraft. Orders to get the aircraft into the air at the earliest possible moment had been given as soon as the alarm was sounded, and the catapult had been prepared and the engine of the aircraft warmed up. The operation of preparing to catapult the aircraft was carried out with great coolness, in spite of the fact that the personnel, and particularly the pilot and the observer of the aircraft, were subjected to severe gun blast from the guns of the two after turrets, which were firing on a forward bearing. The aircraft itself was whipping about badly owing to the gunblast. As soon as the aircraft was in the air it took up a position on the disengaged bow of the six-inch gun cruisers.

At about 6.38 a.m. H.M.S. *Exeter* made a large alteration of course to starboard in order to bring her port torpedo tubes to bear on the enemy. As she was turning she received two more hits from 11-inch shells. One of these hit the foremost turret, putting the turret and its two eight-inch guns out of action. The other entered the hull, did extensive damage and started a fierce fire between decks. The observer in H.M.S. *Ajax's* aircraft reported that " she completely disappeared in smoke and flame and it was feared that she had gone. However, she emerged, and re-entered the action."

H.M.S. *Exeter* had, indeed, suffered severely from the much heavier metal of her adversary. Two of her three turrets were out of action, and the only two guns still in action were aft. All her compass repeaters had been smashed, and the captain was conning the ship with the help of a small boat's compass. What little internal communication was possible was done by messengers. Some compartments were flooded, and a serious fire was raging in her hull. Nevertheless she was resolutely kept in action. Her port torpedoes were fired as soon as the tubes were brought to bear on the enemy. A minute or two later H.M.S. *Exeter* altered course to port—that

Archivo Histórico de Relaciones Exteriores — Folio 10

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

is, towards the enemy—and hauled round so that she was on a course approximately parallel to that of the *Admiral Graf Spee* and able to continue to engage the enemy with her two remaining guns. By this time H.M.S. *Exeter* had a seven degree list and was down by the bow, but was still steaming at full power.

At 6.40 a.m. an 11-inch shell burst just short of H.M.S. *Achilles*, in line with the bridge. Splinters from this shell killed four ratings in the main gunnery control position and stunned the gunnery officer, as well as slightly wounding the captain and the chief yeoman of signals on the bridge. Fortunately these splinters did not put the director out of action or damage any important instrument. Nevertheless, the main control position was momentarily out of action through these casualties. The gunnery efficiency of H.M.S *Achilles* was not, however, impaired. The secondary control position immediately took over the control of the ship's armament, and continued the action until the main control position was ready to resume control some minutes later. The greatest gallantry and fortitude was shown by the surviving personnel of the main control position. A sergeant of Royal Marines remained uncomplainingly at his post and carried out his duties until the end of the action although he was seriously wounded. A seaman boy behaved with exemplary coolness despite the carnage around him and continued his duty of passing information to the guns. He was at one time heard denying most vigorously a report of his own death which had spread round the ship. These were but two instances of gallantry in a fierce action memorable for the bearing of the personnel of the British cruisers.

After 6.40 a.m. the action became virtually a chase. The *Admiral Graf Spee* had turned away to the westward under cover of a smoke screen, and the two six-inch gun cruisers were hauling round to the north-westward in pursuit, accepting the fact that this entailed being unable to bring the after guns to bear on the enemy. They were by now doing 31 knots and still increasing speed. H.M.S. *Ajax* and H.M.S. *Achilles* were fine on the starboard quarter of the *Admiral Graf Spee*, and H.M.S. *Exeter* was rather before the enemy's port beam, still in action with her two remaining guns.

At 6.56 a.m. H.M.S. *Ajax* and H.M.S. *Achilles* altered course to starboard in order to bring all their guns to bear again. This greater volume of fire from these two cruisers appeared to have an immediate effect on the enemy, for the *Admiral Graf Spee* at once altered course away from the cruisers, and at 7.0 she laid a smoke screen in an attempt to throw off the British gunfire. From this time onwards the *Admiral Graf Spee* made frequent alterations of course and great use of smoke screens in her efforts to escape further punishment.

At 7.10 a.m. the range of the enemy from H.M.S. *Ajax* and H.M.S. *Achilles* was still eight miles. Commodore Harwood decided to alter course towards the *Admiral Graf Spee* in order to shorten the range as rapidly as possible, even though this meant that the after guns would once again be unable to bear on the enemy. The British cruisers were now steaming at their utmost speed.

At 7.16 a.m. the *Admiral Graf Spee* made a drastic alteration of course to port under cover of smoke. She was then steering almost directly for H.M.S. *Exeter*, and it seemed that her intention was to finish off that damaged cruiser. Four minutes later, however, the effective support of H.M.S. *Exeter's* consorts obliged the *Admiral Graf Spee* to make another large alteration of course. She hauled round to the north-westward until all her 11-inch guns would bear on H.M.S. *Ajax* and H.M.S. *Achilles*, and at once opened fire on the small British cruisers. The range at that time was 5½ miles. H.M.S. *Ajax* was straddled by 11-inch salvoes, but she was not hit. The

enemy was also firing with her secondary armament of 5·9-inch guns, but their fire had by this time become inaccurate and ragged.

At 7.20 a.m. H.M.S. *Ajax* and H.M.S. *Achilles* had turned to starboard to bring all guns to bear on the enemy. Rapid and accurate shooting was maintained, and a fire was observed amidships in the *Admiral Graf Spee*.

At this time it appeared to Commodore Harwood that the *Admiral Graf* Spee intended to neglect H.M.S. *Exeter* and to close the six-inch gun cruisers on a north-westerly course. Thinking that the enemy was likely to remain on this course for some time, H.M.S. *Ajax* swung to starboard at 7.24 a.m. and fired her port torpedoes at a range of 4½ miles. The enemy probably saw these torpedoes being fired, for the *Admiral Graf Spee* at once made a large alteration of course, turning away some 130 degrees to port and at the same time laying a smoke screen. Although the *Admiral Graf Spee* altered back to her north-westerly course three minutes later, this large alteration of course was sufficient to avoid the torpedoes from H.M.S. *Ajax*.

At 7.25 a.m. H.M.S. *Ajax* was hit by an 11-inch shell. This shell put X turret out of action, and, by a stroke of bad luck, it also led to the jamming of Y turret. Thus this one shell robbed H.M.S. *Ajax* of the use of four of her guns, besides causing a number of casualties.

It was at about this time that the pilot of H.M.S. *Ajax's* aircraft, which had been spotting the fall of shot for the six-inch gun cruisers, decided to approach the *Admiral Graf Spee* in an attempt to discover the extent of damage that ship had received. As soon as the aircraft came within range of the enemy's anti-aircraft guns, these opened fire. As the primary and most important duty of the aircraft was spotting the fall of shot for the control of the British cruisers' gunfire, the aircraft retired out of range of the enemy's anti-aircraft guns.

H.M.S. *Exeter* had been dropping gradually astern, as she had been forced to reduce speed owing to the damage forward. She still continued in action, however, engaging the enemy with her two remaining guns firing in local control under the direction of an officer standing in an exposed position on the searchlight platform. At about 7.30 a.m., however, H.M.S. *Exeter's* remaining turret ceased to operate due to flooding. Thus H.M.S. *Exeter* could no longer engage the enemy nor keep up with the action. Reluctantly, therefore, she was forced to break off the action, and at about 7.40 a.m. she turned to the south-east and steamed away at slow speed, starting to repair damage and make herself seaworthy.

That H.M.S. *Exeter* was still afloat and capable of making long sea passages is a tribute to the design and construction of British warships. For the fortitude and resolution of the personnel no praise could be too high. In spite of severe casualties and the almost complete destruction of internal communications, H.M.S. *Exeter* had been kept in action so long as a gun would fire, while fire and repair parties fought to minimise the effects of damage.

At 7.28 a.m. H.M.S. *Ajax* and H.M.S *Achilles* hauled round to a westerly course in order to close the range still further. Three minutes later H.M.S. *Ajax's* aircraft reported " Torpedoes approaching. They will pass ahead of you ". Commodore Harwood, however, decided to take no chances, and the cruisers made a large alteration of course towards the enemy in order to avoid the torpedoes. This alteration of course had the effect of closing the range very rapidly. At this time H.M.S. *Ajax* had only three guns in action, as an accident prevented one gun of B turret from being fired, while both X and Y turrets were out of action as a result of the 11-inch shell hit sustained at 7.25 a.m. Nevertheless, the enemy did not relish the fire of the small British cruisers. The *Admiral Graf Spee* turned

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

away to the westward almost immediately, making much smoke and zig-zagging in an attempt to throw out the British gunfire.

At this stage of the action the shooting of the six-inch gun cruisers appeared very accurate. H.M.S. *Achilles* was making excellent practice with her eight guns, while H.M.S. *Ajax* was making very good use of her three remaining guns. At 7.36 a.m. the *Admiral Graf Spee* turned to the south-westward in order to bring all her heavy guns to bear on the British cruisers in an attempt to fight them off. The two small British cruisers stood on, however, and by 7.38 a.m. the range was down to 4 miles.

It was then reported to Commodore Harwood that so many rounds had been expended during the continuous periods of rapid firing that there was some danger of running short of ammunition, if the action was prolonged without reaching a decision. This led Commodore Harwood to adopt an immediate change in tactics. He considered that by breaking off the day action and shadowing the enemy till nightfall, he would have a better change of closing to a range at which his lighter armament and torpedoes would have a decisive effect.

Accordingly, at 7.40 a.m., Commodore Harwood turned H.M.S. *Ajax* and H.M.S. *Achilles* away to the eastward under cover of a smoke screen. Just as the ships began to turn, an 11-inch shell from one of the *Admiral Graf Spee's* last salvoes brought down the main topmast of H.M.S. *Ajax*. The bursting of this shell caused some casualties, and the falling of the mast destroyed the wireless aerials. Spare aerials were, however, soon rigged.

The *Admiral Graf Spee* made no attempt to follow the British cruisers, but continued to steam to the westward at a speed of about 22 knots.

After opening the range by steaming to the eastward under cover of a smoke screen for six minutes, Commodore Harwood again turned his ships to the westward and ordered them to take up positions for shadowing the enemy.

That the two small six-inch gun cruisers had not suffered more severely in the close action was undoubtedly due to the speed and skill with which the ships were handled. The engine and boiler room personnel played a most important part in the action, steaming the ships at full power under difficult action conditions with the ships under almost constant use of helm. In the boiler rooms, gun blast caused the flames to leap about a foot out of the fronts of the furnaces, yet the stokers, many of them youngsters, never paused in their work or moved back from the boilers.

The Third Phase.

The situation at 8.0 a.m. on December 13th was that the *Admiral Graf Spee* was continuing her flight to the westward; H.M.S. *Ajax* was shadowing on the enemy's port quarter and H.M.S. *Achilles* on the enemy's starboard quarter, both cruisers being about 15 miles from the *Admiral Graf Spee*. H.M.S. *Exeter* was out of sight, drawing away to the south-eastward at slow speed.

At 8.07 a.m., and every hour thereafter, the British cruisers broadcast the position, course, and speed of the German raider, so that British merchant ships in the vicinity would keep out of danger.

Just before 9.15 a.m. H.M.S. *Ajax* recovered her aircraft. The conditions were difficult, but the operation was carried out with great skill and—what was so important—without loss of time.

Commodore Harwood's objective remained the destruction of the enemy in close action after nightfall, but he had to take steps to deal with the situation which might arise if the *Admiral Graf Spee* succeeded in eluding night action. He could not risk further prolonged day action with his

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
12

superior adversary owing to the weakening of his force by the departure of H.M.S. *Exeter* and the quantity of ammunition remaining in his six-inch gun cruisers. It was necessary, therefore, to secure reinforcements so that nothing should be left to chance. The nearest British warship was the 10,000 ton 8 inch gun cruiser H.M.S. *Cumberland*, at the Falkland Islands. At 9.46 a.m. Commodore Harwood ordered her to proceed to the River Plate area at full speed. H.M.S. *Cumberland* had, however, picked up jumbled messages which indicated that an action was in progress to the northward, and she had already left the Falkland Islands on the initiative of her commanding officer before these orders were received. On receipt of Commodore Harwood's signal H.M.S. *Cumberland* increased to full speed.

Meanwhile, other operations were set on foot by the Admiralty. Orders were given for the aircraft carrier H.M.S. *Ark Royal* and the battlecruiser H.M.S. *Renown*, and other ships all of which had been operating some 3,000 miles away, to proceed at once to the South American coast, and steps were taken to ensure that adequate supplies of fuel would be available at various strategic points.

By 10.5 a.m. H.M.S. *Achilles*, who had over-estimated the speed of the *Admiral Graf Spee*, had closed the range to eleven and a half miles. The *Admiral Graf Spee* then altered course and fired two three-gun salvoes of eleven-inch at H.M.S. *Achilles*. The fact that the *Admiral Graf Spee* altered course sufficiently to bring her forward turret to bear in order to fire these salvoes suggests that the enemy's after 11-inch turret was out of action at that time. The first of these salvoes from the *Admiral Graf Spee* fell very short, but the second fell close to H.M.S. *Achilles*, which ship was already under helm. H.M.S. *Achilles* turned away at full speed under cover of a smoke screen and resumed shadowing from a longer range.

An hour later a merchant ship was sighted fairly close to the *Admiral Graf Spee*. She appeared to be stopped and blowing off steam. A few minutes later H.M.S. *Ajax* and H.M.S. *Achilles* received a signal from the *Admiral Graf Spee*. It read:—"*Ajax* and *Achilles* from *Admiral Graf Spee*. Please pick up lifeboats of English steamer."

On coming up with the merchant ship H.M.S. *Ajax* found that she was the British S.S. *Shakespeare*, and that all her boats were hoisted. H.M.S. *Ajax* signalled to her asking if she required assistance, and the S.S. *Shakespeare* replied that she was quite all right and did not require assistance. It would appear, therefore, that the signal of the *Admiral Graf Spee* to H.M.S. *Ajax* was a ruse adopted by the German raider in an attempt to shake off her tenacious pursuers.

The shadowing of the *Admiral Graf Spee* by H.M.S. *Ajax* and H.M.S. *Achilles* continued without further incident until 7.15 p.m. At this time the *Admiral Graf Spee* altered course and re-opened fire on H.M.S. *Ajax* with her 11-inch guns at a range of thirteen miles. H.M.S. *Ajax* at once turned away under cover of a smoke screen and resumed a shadowing position out of range.

By this time it was clear that the *Admiral Graf Spee* intended to enter the estuary of the River Plate.

The entrance to the River Plate estuary is guarded by a sand bank sixteen miles long, running across the estuary. This is known as English Bank. Commodore Harwood considered that the *Admiral Graf Spee* might try to elude the British cruisers and break back to the open sea by doubling round this sand-bank. He therefore disposed his forces so as to prevent the enemy slipping out. As soon as the *Admiral Graf Spee* passed the Island of Lobos, and was therefore committed to entering the estuary of the River Plate, the whole duty of shadowing the enemy devolved upon H.M.S. *Achilles*, while H.M.S. *Ajax* proceeded to the south of English Bank so that she would meet

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

the *Admiral Graf Spee* if she tried to double back towards the open sea after rounding the sandbank.

The sun set at 8.48 p.m. and the *Admiral Graf Spee* was, from H.M.S. *Achilles,* clearly silhouetted at a range of about twelve and a half miles. H.M.S. *Achilles* altered course to the north-westward in order to take full advantage of the afterglow. She had already increased speed in order to close the enemy before dark.

The enemy appeared to resent any shortening of the range by the British cruiser, and at 8.55 p.m. the *Admiral Graf Spee* altered course under cover of a smoke screen and opened fire at H.M.S. *Achilles* with 11-inch guns. H.M.S. *Achilles* at once replied to the German fire, turning away at full speed as she did so, and laying a smoke screen to throw out the enemy's fire and cover her own movements. The *Admiral Graf Spee* ceased firing, and H.M.S. *Achilles* at once turned to the westward again at high speed in order to keep in touch.

At 9.26 p.m. the enemy again laid a smoke screen in an attempt to throw off the pursuit. This failed, and six minutes later the *Admiral Graf Spee* fired an 11-inch salvo at H.M.S. *Achilles.* H.M.S. *Achilles* at once made a large alteration of course to port in order to throw out the enemy's gunfire. On two other occasions, at 9.40 p.m. and at 9.43 p.m., the *Admiral Graf Spee* fired single salvoes at H.M.S. *Achilles.* H.M.S. *Achilles* did not reply to these salvoes. The loom of the land, now to the north-eastward of H.M.S. *Achilles,* must have made it very difficult for the enemy to see her, and it was considered that the flash of her guns would give away her position. It seemed clear that these sporadic salvoes from the *Admiral Graf Spee* were merely attempts to drive off shadowers.

By 10.2 p.m. H.M.S. *Achilles* had closed to five miles from the *Admiral Graf Spee,* and it was possible to determine that the enemy was heading to pass to the northward of English Bank. H.M.S. *Achilles* informed H.M.S. *Ajax* accordingly.

Soon after that time H.M.S. *Achilles* found the *Admiral Graf Spee* very difficult to see owing to low clouds and patches of smoke. The British cruiser accordingly hauled to the southward in order to get the enemy silhouetted against the lights of Montevideo. This manoeuvre was successful.

At 10.48 the *Admiral Graf Spee* was observed to be about 7 miles east of the Whistle buoy at the entrance to the Montevideo channel, and it was clear that the defeated German raider was about to seek the shelter of the neutral harbour of Montevideo.

Throughout the day and the three hours of darkness the shadowing action of the British cruisers had been entirely successful, and every attempt of the *Admiral Graf Spee* to elude or drive off her pursuers had been defeated.

The *Admiral Graf Spee* anchored in Montevideo roads at ten minutes past midnight.

The Fourth Phase.

Commodore Harwood had called off the pursuit an hour before the *Admiral Graf Spee* anchored in Montevideo roads, since the enemy's intentions had been by that time clear, and the British Commander was at pains to respect neutral territorial waters.

New dispositions were at once taken up by the British cruisers. The *Admiral Graf Spee* might have taken refuge in Montevideo harbour, but there was no reason to suppose that she intended to remain there. It devolved upon the two small British cruisers to ensure that the German " pocket battleship " did not break out into the open sea, and it was clear that reinforcements could not reach Commodore Harwood for some time.

43

Nor were the geographical factors of the situation in Commodore Harwood's favour. The Estuary of the River Plate is 120 miles across from Cabo San Antonio, in the Argentine, to Punta del Este, on the Uruguayan coast. Out of the estuary there are three widely separated deep-water channels. The northernmost of these is between the English Bank lightship and Cumberland Shoal. The second deep-water channel, the centre of which lies thirty miles further south, is between the south end of English Bank and the north end of Rouen Bank—a large shoal approximately half way between English Bank and the Argentine Coast. Between Rouen Bank and the Argentine coast is the third deep-water channel, which is nearly thirty miles wide.

There were thus three widely separated routes by which the *Admiral Graf Spee* might break out to the open sea. Commodore Harwood had only two cruisers, and he could not hope to destroy the enemy unless they were concentrated.

There was a danger that the British ships might be surprised by their superior enemy in the dawn light, when the British cruisers would be silhouetted against the lightening eastern sky, while the *Admiral Graf Spee* would be invisible against the dark loom of the land and the offshore mists of dawn. The difficulties of the position were great, but Commodore Harwood had one vital advantage. One might expect the crews of ships which had undergone a fierce action in which they had suffered damage and casualties, and taken part in a long and arduous chase, to be in need of rest. This was not the case. The spirit of the personnel of the British cruisers was such that they showed no fatigue. It was the same spirit which animated Commodore Harwood, commanding a greatly inferior force in a dangerous and difficult situation, to begin the signal telling his ships of his intentions with the words " My object—destruction ".

Commodore Harwood reviewed the difficulties with which he was faced and determined upon his course of action. The primary necessity was to keep to seaward of the *Admiral Graf Spee* if she put to sea and at the same time avoid being caught against the dawn light. He therefore ordered H.M.S. *Ajax* and H.M.S. *Achilles* to withdraw from the River Plate and patrol well to seaward during the night and to move back into the estuary after dawn.

The night passed without incident, and as soon as the danger of being silhouetted against the dawn light had passed, the ships closed in towards Montevideo, keeping constant watch over as much of the estuary as was possible.

At 10 p.m. on that day—Thursday, 14th December—the eight-inch gun cruiser H.M.S. *Cumberland* arrived in the River Plate area, having made the long passage from the Falkland Islands in thirty-four hours. This reinforcement enabled Commodore Harwood to dispose his forces so that sectors to seaward of all three of the deep-water channels leading out of the River Plate Estuary could be watched during the night. H.M.S. *Cumberland* patrolled the centre sector, with H.M.S. *Achilles* to the north of her and H.M.S. *Ajax* to the southward. Should the *Admiral Graf Spee* come out, she was to be shadowed, and the three British cruisers were to concentrate sufficiently far to seaward to enable a concerted attack to be delivered on the enemy.

Next day—Friday, 15th December—another problem faced Commodore Harwood. His ships could not keep the sea indefinitely, with boilers always ready to drive the ships at full speed, without further supplies of fuel. The Royal Fleet Auxiliary tanker *Olynthus* was in the vicinity, and H.M.S. *Ajax* was ordered to oil from her at sea, while the operation was covered by the other two cruisers. Fuelling at sea is a difficult operation in anything but

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

a flat calm, and it was by no means calm. Securing wires, and even two spans of hurricane hawsers, were parted, but the fuelling was successfully accomplished.

Shortly after this, Commodore Harwood received news that the *Admiral Graf Spee* had been granted an extension of her stay in Montevideo up to seventy-two hours, in order to make herself seaworthy. Nevertheless, Commodore Harwood's despatch states:—" I could feel no security that she would not break out at any moment." The strain of watching and waiting, in instant readiness for action, could in no way be relaxed.

Before dawn on Saturday, December 16th, H.M.S. *Cumberland*, H.M.S. *Ajax* and H.M.S. *Achilles* concentrated in the southern part of the River Plate Estuary, and H.M.S. *Ajax* flew off her aircraft to carry out a reconnaissance. The pilot was told to be careful not to fly over territorial waters. The aircraft returned at 8.30 a.m. and reported that it had been impossible to see anything owing to bad visibility.

There was danger that the *Admiral Graf Spee* might take advantage of the mist and try to break out.

The British cruisers at once went to action stations and stood to the northward to intercept the enemy. Information was soon received, however, which indicated that the *Admiral Graf Spee* was still in Montevideo harbour, that she was repairing damage with assistance from the shore, and had provisioned. It was reported as unlikely that the *Admiral Graf Spee* would sail that night, but Commodore Harwood did not feel able to rely upon this report. The unceasing vigilance of the British cruisers continued and Commodore Harwood made a signal to his squadron informing the ships of his intentions in the event of the enemy breaking out during that night.

It was in the late afternoon of this day that Commodore Harwood received the Admiralty's signal informing him of the honours bestowed by His Majesty upon him and the Captains of H.M.S. *Exeter*, H.M.S. *Ajax* and H.M.S. *Achilles*, and of his promotion to Rear-Admiral to date December 13th—the date of the action and chase of the *Admiral Graf Spee*. Admiral Harwood's despatch states:—" This was a most stimulating tonic to us all, and I took steps to pass it on to H.M. Ships under my command, emphasizing the share of all concerned in the honours which their senior officers had received."

The British squadron spent that night patrolling on a north and south line five miles to the east of the English Bank light buoy.

On the morning of Sunday, December 17th, H.M.S. *Achilles* took in oil fuel at sea from the Royal Fleet Auxiliary tanker *Olynthus* while H.M.S. *Cumberland* and H.M.S. *Ajax* acted as a covering force for the operation.

The British squadron then cruised off the south-east of the English Bank, remaining concentrated and ready to take up the same night patrol as on the previous night.

That afternoon messages were received that the *Admiral Graf Spee* was preparing for sea. Admiral Harwood's despatch states:—" We all expected that she would break out at any moment. I would like to place on record the fact that at this stage the most cheerful optimism pervaded all ships in spite of the fact that this was the fifth night of waiting for the enemy."

About 5.30 p.m. on the afternoon of Sunday, December 17th, news was received by Admiral Harwood stating that the *Admiral Graf Spee* was weighing anchor. It seemed that the British expectations of action were to be fulfilled.

H.M.S. *Cumberland*, H.M.S. *Ajax* and H.M.S. *Achilles* at once altered course towards the entrance of the five-mile dredged channel leading into Montevideo roads and the crews went to action stations. H.M.S. *Ajax's*

aircraft was flown off, with orders to report the position and movements of the *Admiral Graf Spee* and of the German ship *Tacoma*, to which ship the *Admiral Graf Spee* was known to have transferred a large number of men.

The *Admiral Graf Spee* left harbour at 6.15 p.m. and proceeded slowly down the dredged channel, after leaving the end of which she turned to the westward. The *Tacoma* also weighed anchor and followed the *Admiral Graf Spee*.

H.M.S. *Ajax's* aircraft reported the *Admiral Graf Spee* in a position in shallow water about six miles south-west of Montevideo, and shortly afterwards—at 8.54 p.m.—the aircraft signalled " *Admiral Graf Spee* has blown herself up ".

The British cruisers carried on towards Montevideo, proceeding north of the English Bank. H.M.S. *Ajax* recovered her aircraft, and as she was doing so H.M.S. *Achilles* passed her. The two British cruisers which had done such excellent service cheered ship as they passed one another.

Navigation lights were switched on, and the British squadron steamed past the whistle buoy at the entrance to the Montevideo dredged channel, passing within about four miles of the wreck of the *Admiral Graf Spee*. Admiral Harwood's despatch states:—" It was now dark, and she was ablaze from end to end, flames reaching almost as high as the top of the control tower, a magnificent and most cheering sight."

While H.M.S. *Cumberland*, H.M.S. *Ajax*, and H.M.S. *Achilles* were witnessing the ignominious end of the ship which had been the pride of the German navy—which had represented Germany at the Coronation Review at Spithead, and which had carried Herr Hitler triumphantly to Memel—H.M.S. *Exeter*, who had contributed so gallantly to the *Admiral Graf Spee's* defeat, was at the Falkland Islands.

" I have the greatest pleasure in informing you of the very high standard of efficiency and courage that was displayed by all officers and men throughout the five days of the operation. . . . Within my own knowledge, and from the reports of the Commanding Officers, there are many stories of bravery, devotion to duty, and of the utmost efficiency, which show that H.M. Ships have been forcefully trained and made thoroughly ready to deal with the many and various exigencies of battle. I am submitting separately a list of officers and ratings whom I consider to be especially deserving of award. I would remark, however, that the standard throughout has been so high that the preparation of this list has been very difficult.

I would like also to place on record the honour and pleasure I had in taking one of H.M. Ships of the New Zealand Division into action, and fully concur with the Commanding Officer of H.M.S. *Achilles'* remark that ' New Zealand has every reason to be proud of her seamen during their baptism of fire.'

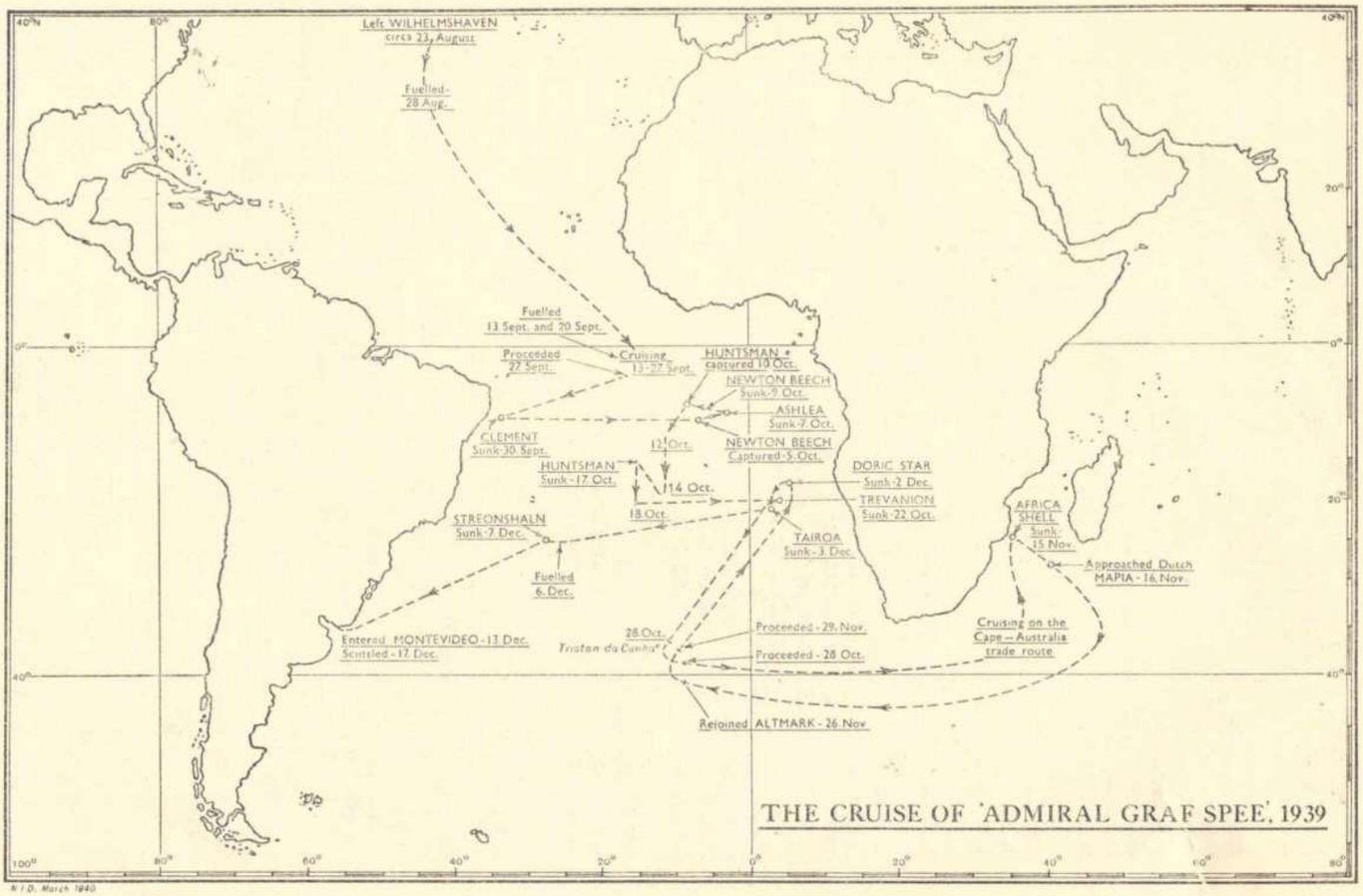
Further, it is most satisfactory for me to be able to inform you that the machinery and equipment of H.M. Ships proved to be of the highest efficiency, and well able to stand up to the prolonged strain of battle.

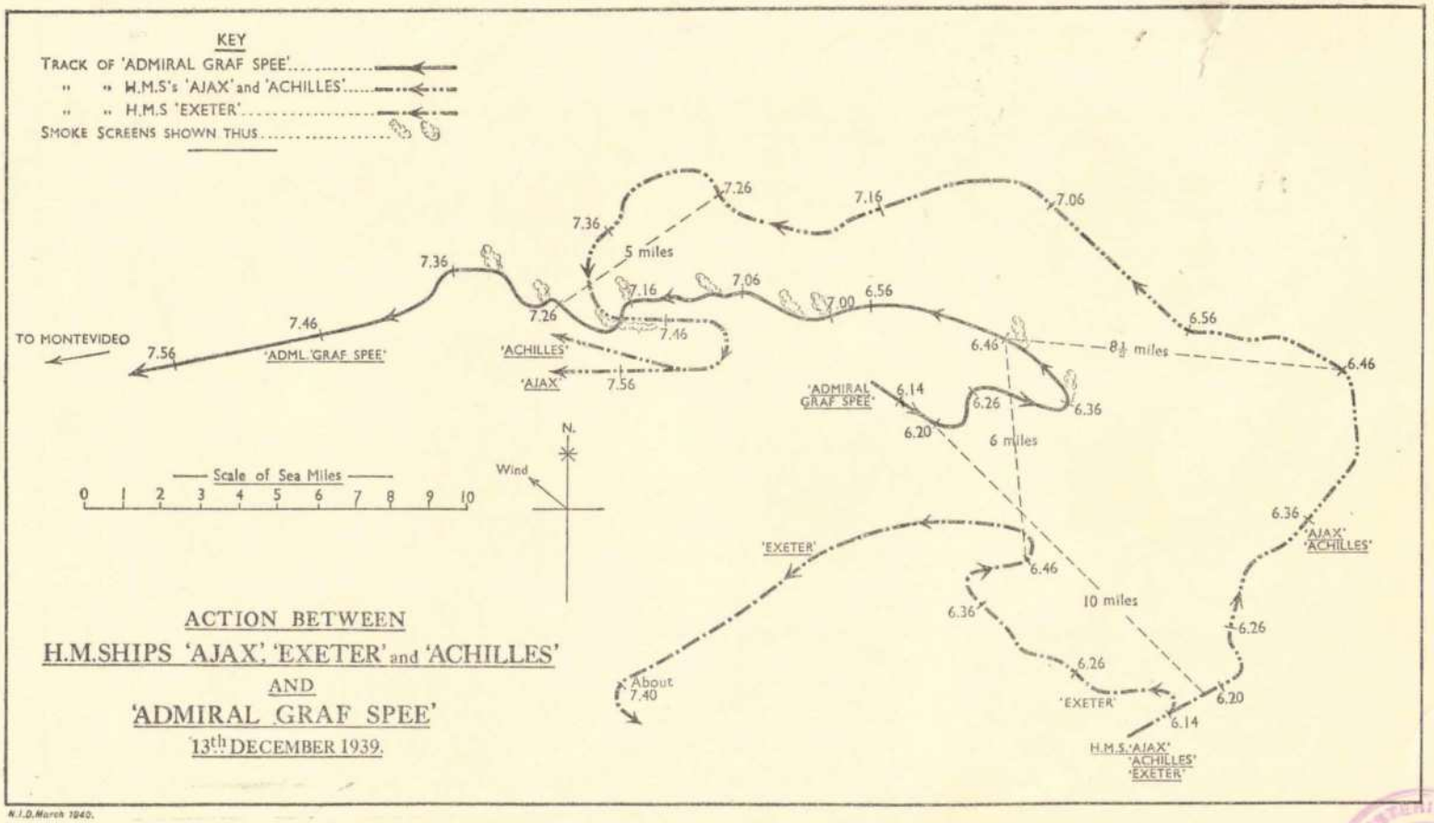
The main impression left on my mind is of the adequacy of our peace training. Little that had not been practised occurred, particularly among the repair parties."—*Admiral Harwood's despatch.*

ENCLOSURES.

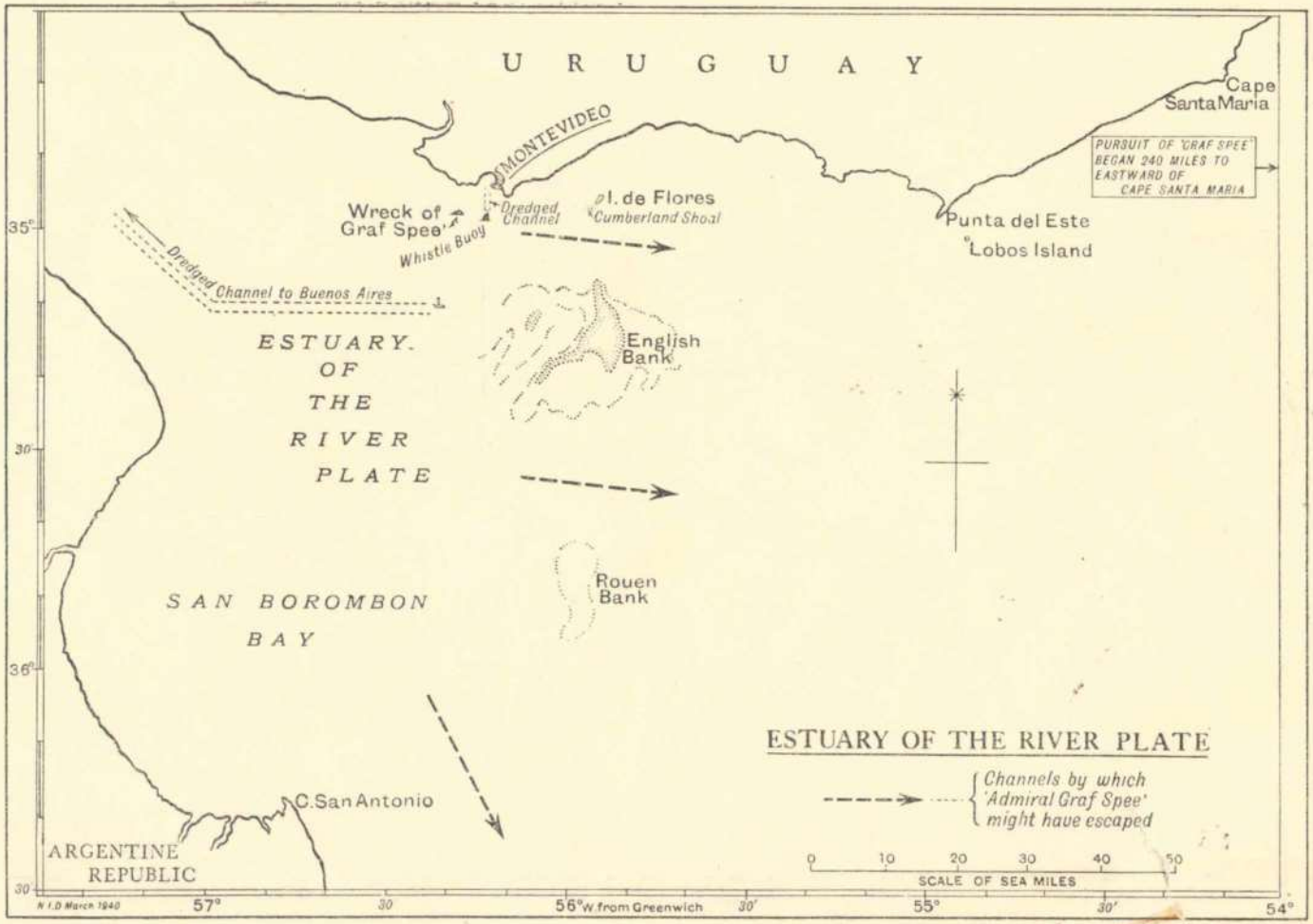
(1) Chart of *Admiral Graf Spee's* cruise.
(2) Track chart of the action of December 13th, 1939.
(3) Plan of the Estuary of the River Plate.

(5/40) (24816r) Wt. 997— 5000 6/40 P. St. G. 344





Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina



S.O. Code No. 20-9999

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

FOLIO 46

Buenos Aires, julio 16 de 1940.

D.A.P.

Señor Jefe:

Tengo el agrado de dirigirme a S.S. para remitirle con referencia a su nota Nº 348 de mayo 29 ppdo., dos ejemplares del Libro Blanco sobre la batalla naval del Río de la Plata y hundimiento del acorazado alemán "Admiral Graf Spee", editado por el Gobierno Británico, que hansido enviados por nuestra Embajada en Londres.

Con tal motivo, reitero a S.S. las seguridades de mi más distinguida consideración.

ROBERTO CACHE
SUB SECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
17 JUL 1940
DIVISION DE ASUNTOS POLITICOS

A S.S. el Señor Jefe de la Secretaría de Marina,
Capitán de Navío Don Carlos M.Sciurano.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Cuenta 153

MINISTERIO DE RELACIONES FOLIO 417

" LA PRENSA "

JUNIO 24 de 1940

Por Abuso de la Libertad de Escribir Fué Condenado un Periodista Italiano

Montevideo, junio 23 — La Suprema Corte de Justicia dictó sentencia en la querella por "abuso de la libertad de escribir" contra David Canomi, redactor responsable del diario "L'Squilla", que en idioma italiano se edita en esta capital. Se recuerda que con motivo de haberse publicado el día 3 de enero del corriente año en el mencionado diario un artículo que el ministro de relaciones exteriores, doctor Guani consideró injurioso y que estaba relacionado con la permanencia en Montevideo del buque de guerra alemán "Admiral Graff Spee", el fiscal del crimen, doctor Luis Alberto Bouzas promovió querella contra el mencionado periodista.

El fiscal doctor Bouzas solicitaba 24 meses de prisión para el querellado, pero el fallo de la Suprema Corte de Justicia fija la pena en veinte meses de prisión o multa equivalente al pago de los gastos del proceso, al resarcimiento de los daños y perjuicios causados y a la indemnización al Estado por los gastos carcelarios en su caso.—(U. P.).

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Cuerpo 153

A.Pol.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 48

Consulado de la República Argentina

Paysandú(R.O.U),3 de septiembre de 1940.-

M.R.E. Nº 74.-
R.G. Nº 239.-

RESERVADA

OBJETO:
Acompañar fotografías de exoficiales del acorazado alemán "Graf von Spee" que se supone intentan ingresar a nuestro país.-

Señor Ministro:

Tengo el honor de dirigirme a V.E.para poner en su conocimiento que los exoficiales del acorazado alemán "Graf von Spee",señores KURT DIGGINS, ERNST KELTTE y GIRHARD FROMME,que tenían fijada su residencia en Montevideo,han dejado de pasar lista desde el 11 de agosto último.-Se les supone en mi jurisdicción consular tratando de abandonar el país. Como pronta providencia me he dirigido a las autoridades de los puertos de Concepción del Uruguay y Colón (Entre Rios),pidiéndoles eviten su ingreso a nuestro territorio en el caso de que lo intentasen.-

Careciendo de mayores datos personales para su mejor identificación,acompaño a la presente sus respectivas fotografías.-

ANOTADO

CONSULADO DE LA REPUBLICA ARGENTINA

JOSÉ R. CAMINO
CONSUL

A S.E.el Señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto
Doctor don JULIO A.ROCA
BUENOS AIRES

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

------nos Aires, septiembre 6 de 1940.

Acúsese recibo y trasmítase en copia, con sus anexos, al Ministerio del Interior.

DIVISION DE ASUNTOS

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 49

Buenos Aires, septiembre 6 de 1940.

D.A.P.
RESERVADA.

Señor Cónsul:

Acuso recibo de su nota reservada Nº 74 de 3 del corriente, relacionada con la desaparición de los ex-oficiales del ex-acorazado alemán "Admiral Graf Spee", Kurt Diggins, Ernst Keltte y Girhard Fromme, internados en el Uruguay.

Al manifestarle que se ha llevado dicha nota a conocimiento de las autoridades respectivas, saludólo atentamente.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
RECIBIDO
07 SET 1940
DIVISION DE ASUNTOS POLITICOS

CARLOS M. KIER
DIRECTOR DE ASUNTOS POLITICOS

Al Cónsul de la República Argentina en Paysandú,
Señor José R.Camino.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
50.

Buenos Aires, septiembre 6 de 1940.

D.A.P.
RESERVADA-URGENTE.

Señor Subsecretario:

Cumplo en dirigirme a S.S. remitiéndole, a fin de que ese Departamento se sirva adoptar las providencias del caso, copia de la nota reservada Nº 74 de 3 del corriente, por la que nuestro Consulado en Paysandú se refiere a los ex-oficiales del ex-acorazado alemán "Admiral Graf Spee", internados en el Uruguay, Kurt Diggins, Ernst Keltte y Girhard Fromme, que han desaparecido de Montevideo, ciudad que se les había fijado como lugar de residencia.

Al acompañar, además, las fotografías de los nombrados, reitérole, Señor Subsecretario, las seguridades de mi más distinguida consideración.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
7 SET 1940
DIVISION DE ASUNTOS POLITICOS

ROBERTO GACHE
SUB SECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES

A S.S. el Señor Subsecretario del Interior,
Doctor José C. Castells.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

INDICE

FOLIO	FECHA	No.	PROCEDENCIA	OBJETO