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

Mueble 7
Casilla 11

REPÚBLICA ARGENTINA

DIVISIÓN POLÍTICA

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

GUERRA EUROPEA

Expediente ..... **Año** 1939

HUNDIMIENTO DE BUQUES NEUTRALES POR ALEMANIA

EXPEDIENTE Nº 143.

Jorman - 75510 For. 64

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

INDICE

105674 F. 149

FOLIO	FECHA	No.	PROCEDENCIA	OBJETO

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

Buenos Aires, octubre 8 de 1942.

D.A.P.
(G)

Señor Encargado:

Cumplo en acusar recibo a su nota Nº 8 de septiembre 29 ppdo., relacionada con el hundimiento del buque de bandera española "Monte Gorbea".

Saludo a Vd. muy atentamente.

fdo: C. KIER

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
8 OCT. 1942
Dirección General Asuntos Políticos

Al Señor Enrique C.Dalla Costa,
Encargado del Viceconsulado de la República Argentina en
Puerto España.

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

Guerra 143

VIA AEREA

Cadiz Octubre 24 de 1942

Consulado
de la
República Argentina

M.R.E.nº 46/42

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS POLÍTICOS (EUROPA)
MESA DE ENTRADAS Y
11 ENE 1943
MINISTERIO de RELACIONES EXTERIORES y CULTO

Objeto: Hundimiento vapor "Monte Gorbea".

Señor Ministro:

Tengo el honor de dirigirme a V.E. para llevar a su conocimiento, a título informativo, que con fecha de ayer arribó á este puerto el vapor "Monte Altube", de la Naviera Aznar, a cuyo bordo llegaron los supervivientes del naufragio del vapor "Monte Gorbea", de la misma compañía, entre los cuales hallábase el ciudadano argentino Andrés Ramirez San Martin, que es uno de los cuatro pasajeros que lograron salvarse.

A fin de prestarle el auxilio que hubiese necesitado, hice concurrir al Consulado al mencionado compatriota.

El ciudadano Andrés Ramirez San Martín, dice que el hundimiento del "Monte Gorbea" se produjo en menos de un minuto. A las 14 y 20, mientras él se hallaba en su camarote, dispuesto a reposar, oyó una formidable explosión, sintiendose arrojado sobre cubierta y enseguida al agua. El barco se inclinó un instante sobre la borda de estribor, enderezandose, enseguida, para hundirse, rápida y completamente, por la proa, quedando en la superficie solamente seis botes, cinco volteados y destrozados y numerosos maderos a los que asieronse desesperadamente los naufragos, de los cuales muchos fueron engullidos en el remolino producido por el barco al hundirse. A duras penas, y merced a un salvavidas flotante del que pudo posesionarse, nuestro compatriota, que habia sufrido una fuerte herida en la cabeza y otra en la pierna izquierda, se sostuvo durante algunos momentos sobre una tabla, logrado llegar hasta el único bote que estaba en buenas condiciones, en el cual se embarcaron hasta 28 personas, 24 supervivientes de la tripulación y 4 pasajeros.

A las cinco de la tarde, cuando ya no quedaba nadie que pudiera ser salvado, embicaron hacia las costas de la Martinica, donde llegaron a las trece del dia siguiente, y allí, atendidos por las autoridades locales y por el Consul de España, permanecieron quince dias, hasta que los recojió el vapor "Monte Altube".

El Señor Ramirez San Martin estuvo hospitalizado diez dias, para curarse de sus heridas. Dice que él no vió al submarino atacante, y que en rigor tampoco podria afirmar haber sido torpedeado, porque apenas ocurrida la explosión quedó tan aturdido que no pudo darse cuenta de nada; pero le induce a creer en el torpedeamiento las manifestaciones de varios pasajeros, entre otros el mismo capellan del barco, quienes, durante el almuerzo, afirmaron haber visto, pocas horas antes, un submarino en seguimiento del buque, y la circunstancia, que puede excluir la hipotesis de una explosión interna, de que la navegación habia sido, hasta ese momento, perfectamente regular. Los hechos, añade, confirmaron desgraciadamente la versión de los pasajeros.

Nuestro compatriota prosiguió su viaje esa misma tarde para Madrid, sin haber tenido necesidad de aprovechar para nada los ofrecimientos de este Consulado, pues sus familiares, residentes en España, ya le habia proveido de lo que hubo menester.

Al dejar expuesto cuanto antecede, aprovecho la oportunidad para saludarle reiterandole las expresiones de mi mayor consideración.

T. H. Foppa

Tito H. Foppa
Cónsul

A S.E. el Señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto
Dr. Enrique Ruiz Guiñazú
BUENOS AIRES

ANOTADO

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

------nos Aires, enero 12 de 1943.

Agréguese a sus antecedentes.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
14 ENE 1943
Dir. General Asuntos Técnicos

ANOTADO

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

EVENING NEWS, TUESDAY, SE PTEMBER 29, 1942.

TODAY'S NEWS TODAY

Evening News

OF THE "TPINIDAD GUARDIAN."

Noon Temp., 88 Deg. F.
Lighting up Time : 6.10 p.m. to 6.00 a.m.

No. 1,681 PORT-OF-SPAIN, TRINIDAD, B.W.I. TUESDAY, SEPTEMBER 29, 1942. PRICE : ONE PENNY

42 Missing From Ship Sunk Off Martinique

FORT DE FRANCE, Martinique, September 28 (Delayed) (AP).—It was disclosed today that the Spanish ship, Montegorbea, was sunk on Saturday afternoon. The ship was bound for Bilbao. The sinking took less than one minute. It carried a crew of 47 and 23 passengers.

One boat only was set añoat and gathered 28 people who were landed in north Martinique on Sunday afternoon. The people saved included 24 of the crew, among them the Captain and four passengers.

The names of the passengers missing are unknown. The names of the passengers saved are Leocadio Mersarria, one-year-old Spanish; Federico Wohlge Anth, 26, Swiss; Andres Ramirez San Marin, 50, Argentine; and Natalia Perez Caballero 12, daughter of the Spanish Minister to Bolivia. Her mother and sister were lost in the sinking. Two members of the crew were injured. Those saved are being cared for by the French authorities.

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

MESA DE ENTRADAS y EXPEDICIONES a
DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS
POLITICOS (EUROPA)

143. (E)

VICE CONSULADO
DE LA
REPUBLICA ARGENTINA

Port-of-Spain,

Trinidad, 29 de setiembre 1942

Buenos Aires, octubre 8 de 1942.
Acúsese recibo.
EXPED 6 OCT 1942
MINISTERIO
EXTERIOR

No.8/42.

Señor Ministro.

Tengo á honra dirigirme á V., con ocasión de hacer llegar hasta V. E. las noticias del siniestro del vapor español "Monte Gorbea" ocurrido al Norte de la isla de Martinica.

2. Según aparece en la primera pagina del diario de la tarde, de la fecha, que tengo el agrado de enviarle adjunta, los unicos sobrevivientes son los siguientes: El niño, Leocadio Mersarría, español, Federico Wohlge Anth, suiso, Andrés Ramirez San Martin, argentino y la Sta. Natalia Perez Carballero. La señora madre y la Sta. hermana de la ultima, perecieron según aparece en suelto del diario.

3. Es evidente que debemos lamentar la desaparición del eminente español. don Fernando Diaz de Mendoza.

Hago propicia la oportunidad para renovar a' V. Ex. el testimonio de toda mi consideración y respeto.

Vice Consul.

CONFORME
ANOTADO

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores y Culto.
Dr. Enrique Ruiz-Guiñazu.
Buenos Aires.

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

VICE CONSULADO
DE LA
REPUBLICA ARGENTINA

------nos Aires, octubre 8 de 1942.

Acúsese recibo.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
8 OCT. 1942
Dirección General Asuntos Políticos

COPIATOMA

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

Por avión.

LEGACION
de la
REPUBLICA ARGENTINA

No. 78-I.

Estocolmo, agosto 19 de 1942.

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
-2 DIC. 1942
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS
POLÍTICOS (EUROPA)

Guerra 142.

Señor Ministro:

Con referencia a mi nota No.68-I, tengo el honor de llevar a conocimiento de V.E., a título informativo, que ayer 18 se publicó la noticia del hundimiento del buque sueco "C.F.Liljevalch" de 8.740 toneladas, el cual navegaba a la cabeza de un convoy, en aguas suecas, conduciendo un cargamento de mineral de hierro con destino a Alemania. El hundimiento fué causado por un torpedo, lanzado a la altura de la localidad de Vestervik, donde hace poco fué torpedeado otro buque sueco, el "Luleå". Las unidades navales de la escolta largaron unas cuarenta cargas de fondo, pero sin poder comprobar sus efectos contra el submarino autor de la agresión. Se deploró la pérdida de 33 miembros de la tripulación del buque, todos de nacionalidad sueca.

Esta cancillería anuncia que el asunto será, naturalmente, objeto de una gestión diplomática mientras que la prensa acusa abiertamente del hecho a los submarinos rusos, manifestando gran indignación por "ese nuevo acto de piratería cometido en aguas suecas." -

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

C. Ehr. Ingvard

ANOTADO

MINISTERIO
RELACIONES EXTERIORES
3 DIC. 1942
Dirección
General Asuntos Políticos

Buenos Aires, diciembre 3 de 1942.
Acúsese recibo por planilla.

A S.E. el Señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto,
Doctor Enrique Ruiz Guiñazú,
BUENOS AIRES.

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

//

de fondo." El Luleå conducía un cargamento de mineral de hierro destinado a Alemania. Sobre los 34 miembros de la tripulación desaparecieron 8.

Con motivo del torpedeamiento del "Ada Gorthon" y habiéndose comprobado que se trataba de un submarino ruso, el gobierno sueco presentó,el 28 de junio, una seria reclamación ante el gobierno soviético haciendo al propio tiempo "reservas en cuanto a las indemnizaciones que sea lícito reclamar cuando la investigación relativa al asunto haya sido terminada."

El lo. de julio esta cancillería comunicó que contestando a la protesta sueca, el gobierno soviético había hecho saber que, "según el resultado de la investigación llevada a cabo, el torpedeamiento del "Ada Gorthon" no podía ser imputado a un submarino ruso." Agregaba el gobierno soviético, que no obstante, había renovado las instrucciones a sus fuerzas navales para que evitaran las aguas suecas. Esta cancillería concluía su comunicado expresando que el gobierno sueco pediría probablemente que se proceda a una nueva investigación. En efecto, numerosos indicios hacían presumir que el hecho era debido a un submarino soviético. Así por ejemplo el comandante en jefe de las fuerzas navales suecas hizo saber, por un comunicado de fecha 5 de julio que según el exámen de los trozos del torpedo, recogido por buzos en el casco del "Ada Gorthon", se trataba sin lugar a duda de un torpedo de origen ruso. También se comprobó que el torpedo lanzado el 2 de julio contra el buque "Galeon" era de mismo origen.

A pesar de esos antecedentes la agencia de informaciones soviética "Tass" publicó una declaración manifestando:

"La agencia de información alemana así como los diarios suecos "Aftontidnin-"gen", "Svenska Dagbladet" y otros, han anunciado que submarinos rusos habrían hun-"dido el 22 de junio, en aguas suecas, el vapor sueco "Ada Gorthon" y que el lo. de "julio habrían lanzado un torpedo contra el buque sueco "Galeon". Según la agencia "de información sueca, el 6 de julio se habría realizado una tentativa para torpe-"dear un convoy sueco que escoltado por navíos de guerra navegaba en aguas suecas. "La agencia "Tass" está autorizada para declarar que los submarinos soviéticos son "del todo ajenos a esos hechos producidos estos últimos tiempos en aguas territo-"riales suecas."

A raíz de dicha declaración la cancillería de este país publicó a su vez un comunicado en estos términos:

"Es un hecho notorio que a mediados del mes de junio, un cierto número de sub-"marinos rusos forzaron la barrera de minas colocada delante de Kronstadt. Algunos "de ellos tocaron minas y se hundieron en la tentativa pero otros consiguieron pa-"sar . Más tarde se anunció oficialmente en Rusia que varios submarinos operan en "el Báltico habiendo conseguido hundir algunos buques alemanes. En el caso del tor-"pedeamiento realizado contra el buque sueco "Ada Gorthon" en aguas territoriales "suecas, así como en el de la tentativa de // torpedeamiento efectuada igualmente "en aguas territoriales suecas contra el vapor sueco "Galeon", la investigación "llevada a cabo ha demostrado que los torpedos empleados llevaban inscripciones ru-"sas.

"Esa circunstancia y otras confirman que han habido violaciones de la neutra-"lidad sueca por parte de submarinos rusos. El telegrama de la "Tass" parece que-"rer dejar entender que en los círculos oficiales de Moscú se es extraño a las ac-"tividades violadoras de nuestra neutralidad, desplegadas por uno o varios submari-"nos rusos. No sería sorprendente que en las actuales circunstancias el contacto "entre los submarinos en cuestión y su país, sea defectuoso."

"Se está procediendo actualmente a conversaciones por vía diplomática con el "propósito de esclarecer enteramente el desarrollo de esos acontecimientos e impe-"dir que se repitan. Las medidas militares adoptadas en vista de la protección de "la navegación sueca han sido reforzadas en forma severa."-

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

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

-----nos Aires, noviembre 13 de 1942.

Acúsese recibo por planilla.

RELACIONES EXTERIORES
13 NOV. 1942
General

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

MESA DE ENTRADAS y EXPEDICIONES a
DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS
POLITICOS (EUROPA)

(E

Por avión.

Guerra 143

LEGACION
de la
REPUBLICA ARGENTINA

Estocolmo, julio 23 de 1942.

No. 68-I.

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
12 NOV. 1942
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

Señor Ministro:

De un tiempo a esta parte submarinos extranjeros han violado repetidamente las aguas territoriales suecas del Báltico, agravando el hecho con actos de hostilidad dirigidos contra la navegación de esta bandera. La opinión pública se ha demostrado seriamente indignada y la prensa, al referirse al asunto habla de "actos de piratería" exigiendo que la marina de guerra adopte medidas más severas en defensa de los intereses y neutralidad del país.

La serie de esos sucesos fué iniciada el 22 de junio último con el torpedeamiento del buque "Ada Gorthon" de 3.900 toneladas el cual, cargado de mineral de hierro, navegaba con destino a Alemania. Se hundió pereciendo 14 sobre sus 22 tripulantes. El dia 24 una información de fuente oficial informaba que el torpedeamiento había ocurrido en el interior de las aguas territoriales.

A raíz de este hecho el jefe de las fuerzas navales dispuso la aplicación inmediata de un plan para la protección de la navegación por aguas suecas. A partir de esa fecha, 22 de junio, todos los buques asegurados por la Comisión de Seguros de guerra deben obligatoriamente formar parte de los convoyes organizados en las costas suecas, que serán escoltados por unidades de la armada.

El 2 de julio se produce la segunda agresión. Un submarino dispara un torpedo contra el buque "Galeon" que navegaba en convoy. No es alcanzado y el torpedo hace explosión al chocar contra un arrecife. Los barcos de la escolta largan cargas de fondo pero no puede comprobarse sus efectos.

El 6 de julio a proximidad de las costas orientales de la isla de Öland, un buque de escolta observa la presencia de un submarino que acaba submergido el paso del convoy. Habiéndose largado cargas de fondo, el convoy pudo proseguir sin incidente.

En la mañana del mismo dia otro submarino había disparado un torpedo contra uno de los buques de un convoy que navegaba por el archipiélago exterior de Estocolmo. Pero, mal dirigido, el proyectil da contra una roca y explota sin causar daños. También en dicha oportunidad los barcos de guerra lanzan cargas de fondo.

El dia 9 se lamenta la pérdida del "Margareta", buque sueco, torpedeado y hundido por un submarino que navegaba en superficie a proximidad de la costa en la región de Arkesund. El buque no navegaba en convoy. Inmediatamente varios navios de guerra y aviones se trasladaron al lugar del hecho pero sin conseguir avistar al submarino. Hubo 14 víctimas.

Dos dias después vuelve a ser hundido otro buque, el "Luleå" de 5.700 toneladas que navegaba por aguas territoriales, en vista de Vestervik. El Estado Mayor de la Defensa Nacional publicó un comunicado oficial expresando:

"El vapor sueco "Luleå", que con otros buques en convoy navegaba por las aguas "territoriales suecas frente a Vestervik, ha sido torpedeado el sábado por un submarino submergido. Se hundió de inmediato. Los buques de guerra suecos y los aviones "de la escolta atacaron al submarino. El torpedeamiento ocurrió a las 15 horas. El "submarino atacante disparó dos torpedos, uno de los cuales pasó por delante del "vapor sueco, mientras que el segundo lo alcanzó a proa. Se hundió en dos minutos. "Uno de los buques de guerra de la escolta largó inmediatamente cargas de fondo "contra el submarino y una capa de aceite subió a la superficie del agua. El mismo "buque y otra pequeña unidad de la escolta lanzaron asimismo varias otras cargas

ANOTADO

A S.E. el Señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto,
Doctor Enrique Ruiz Guiñazú,
BUENOS AIRES.

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

violation des règles incontestables du droit international et des lois d'humanité universellement reconnues . L'"United Press" a été renseigné - apparemment par une instance plus circonspecte et bien informée - que si le coulage avait eu lieu sans que l'on ait pris des mesures de précaution pour sauver les passagers et l'équipage , le fait pourrait bien être considéré comme un acte de piraterie .

Or , la vérité s'est fait jour plus rapidement que ne l'avaient espéré les bellicistes qui auraient voulu exploiter bien longtemps encore le cas "Zam Zam" dans le sens de leur politique visant à étendre la guerre. Le bateau "Zam Zam" a été en effet arrêté comme bonne prise , saisi et coulé en haute mer par un bâtiment de guerre allemand . L'équipage et les passagers ont été sauvés tous , puis recueillis par un vapeur marchand et mis à terre , sains et saufs , après avoir reçu tous les soins imposés par les circonstances . Les lois d'une guerre menée humainement et conforme aux règles du droit international ont donc été observées en tous points .

Voilà encore un récit de prétendues atrocités promptement réfutée . Les bellicistes qui , a l'époque du cas "Athenia" désiraient voir périr des ressortissants américains afin de pouvoir continuer leur politique d'agitation , ont été démasqués , mais ceux que l'on croit assez naïfs pour pouvoir leur débiter tous les mensonges en ce qui concerne la manière dont l'Allemagne fait la guerre , sont avertis de ne pas ajouter foi à ces récits dénués de tout fondement .

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

Anexo a la Nota No 550

No.81 . Berlin , le 20 mai 1941 .

Correspondance politique et diplomatique .
-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

Il y a quelque temps déjà , des agences d'informations américaines mandaient que le vapeur égyptien "Zam Zam" , ayant à bord une cargaison de matériel de guerre , en route de Pernambouc vers Cape-Town , avait disparu . L'affaire semblait particulièrement intéressante parce que plus de 100 ressortissants américains - personnel sanitaire , etc. - se trouvaient à bord de ce vapeur . Or à mesure que cette supposition devenait une réalité - c'est à dire que la perte du navire se confirmait - se multiplièrent en Amérique et en Angleterre les nouvelles selon lesquelles la perte du navire devrait être imputée aux opérations des forces allemandes et et qu'il faudrait compter avec la mort de nombreuses personnes américaines. Les presses anglaise et interventionniste de l'Amérique n'ont pas relevé le côté tragique de ces informations alarmantes , mais , au contraire , elles les ont exploitées contre l'Allemagne avec une satisfaction mal dissimulée dans le sens du bellicisme de l'opinion publique américaine . En Angleterre le "Daily Telegraph" a déclaré que "les 200 Américains qui ont péri sur le "Zam Zam" , fournissent une nouvelle contribution à l'attitude future des Etats-Unis" . Le "News Chronicle" remarqua , en triomphant , qu'aux Etats-Unis on tirerait toutes les conséquences de la perte du "Zam Zam" . Aux Etats-Unis , le président du Corps ambulancier anglo-américain émit déjà la déclaration que le coulage du "Zam Zam" serait un nouvel acte de la barbarie nazie ; les Etats-Unis devraient se rendre compte qu'il faudrait mettre fin à cette sorte de barbarie . Le "New York Times" parle d'une guerre faite impitoyablement et indistinctement , en

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

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
DIVISION ASUNTOS POLITICOS

EMBAJADA
de la
REPUBLICA ARGENTINA

No. 550

Berlin, 30 de Mayo de 1941.-

143.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
11 JUN 1941
DIVISION ASUNTOS POLITICOS
-6 JUN. 1941
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

Señor Ministro:

Refiriéndose al hundimiento del barco mercante "Zamzam", de bandera egipcia, torpedeado por la marina de guerra alemana, esta prensa rebate los "reproches "tendenciosos" que los órganos de información norteamericanos dirigen a Alemania, haciendo resaltar que entre los pasajeros se encontraban ciento veinte ciudadanos norteamericanos de cuya suerte nada dicen las noticias de allen de el oceano, los que, conjuntamente con la tripulación del "Zamzam" fueron salvados y transportados por los navíos alemanes hácia un punto ocupado por las fuerzas del Reich. La versión oficial que se dá en Berlin sobre ese hundimiento afirma que él se llevó a cabo "una vez que "el control realizado demostró que llevaba contrabando "a bordo y que el registro y el hundimiento se hicieron "conforme a las disposiciones del derecho de presas".

ANOTADO

Los círculos políticos califican la información norteamericana de "tendenciosa", pués el caso del "Zamzam" estaría encuadrado dentro del legítimo derecho de guerra naval y consideran los ataques de la prensa norteamericana como una "provocación irresponsable" de los intervencionistas.

Aprovecho esta ocasión para saludar al Señor Ministro con mi más alta y distinguida consideración.

Minuta del Canciller Le Bellot. Ricardo Olivera

A Su Excelencia el Señor Doctor Guillermo Rothe,
Ministro de Justicia e Instrucción Pública e interino de
Relaciones Exteriores y Culto.-

Buenos Aires

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

-------nos Aires, Junio 11 de 1941.-

Archívese.-

EMBAJADA
de la
REPUBLICA ARGENTINA

No. 220

Berlín, 30 de Mayo de 1941.-

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
11 JUN 1941
DIVISION ASUNTOS POLITICOS
6 JUN 1941

Señor Ministro:

Refiriéndose al hundimiento del barco mercante "Zamzam", de bandera egipcia, torpedeado por la marina de guerra alemana, esta prensa rebate los "reproches "tendenciosos" que los órganos de información norteamericanos dirigen a Alemania, haciendo resaltar que entre los pasajeros se encontraban ciento veinte ciudadanos norteamericanos de cuya suerte nada dicen las noticias de allen de el oceano, los que, conjuntamente con la tripulación del "Zamzam" fueron salvados y transportados por los navíos alemanes hacia un punto convenido por las fuerzas del Reich. La versión oficial que se dá en Berlín sobre ese hundimiento afirma que él se llevó a cabo "una vez que "el control realizado demostró que llevaba contrabando "a bordo y que el registro y el hundimiento se hicieron "conforme a las disposiciones del derecho de presas".

Los círculos políticos califican la información norteamericana de "tendenciosa", pués el caso del "Zamzam" estaría encuadrado dentro del legítimo derecho de guerra naval y considerarán los ataques de la prensa norteamericana como una "provocación irresponsable" de los intervencionistas.

Aprovecho esta ocasión para saludar al Señor Ministro con mi más alta y distinguida consideración.

Ministro del Comandante Le Breton

A Su Excelencia el Señor Doctor Guillermo Rothe,
Ministro de Justicia e Instrucción Pública e Interino de
Relaciones Exteriores y Culto.-

Buenos Aires

ANOTADO

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

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
A
DIVISION ASUNTOS POLITICOS

Guerra 163

LEGACIÓN
DE LA
REPÚBLICA ARGENTINA
Nº 212 M.R.E.

Lisboa, julio 31 de 1940.

MESA DE ENTRADAS
Y EXPEDICIONES
-6 AGOS. 1940
MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES Y CULTO

Señor Ministro:

En viaje para el Norte, se perdió el vapor portugués de carga "Alpha", salvándose toda la tripulación que compuesta de 21 hombres llegó sin novedad a San Sebastian (España). Dicho barco fué construido en 1907; hacía un desplazamiento de 853 toneladas y medía 63,88 metros de eslora, 9,16 metros de manga y 4,93 metros de puntal, con una fuerza en sus máquinas de 563 caballos. Pertenecía a la "Sociedad Luso-Marítma" y estaba mandado por el Capitán José de Ferreira Oliveira.

El hundimiento tuvo lugar a unas 180 millas de Ouessam a lo largo de la Mancha, cuando conducía para Liverpool un cargamento de plátanos que en Lisboa, había sido transbordado de un mercante francés.

El Gobierno portugués ha guardado un profundo silencio sobre este hecho y los diarios lusitanos, contra su costumbre que es la de relatar minuciosamente esta clase de siniestros, se ciñó a dar en poquísimas líneas, la notcia escueta, sin más información ni comentario.

Esta pretendida ignorancia en unos y silencio en otros, dado el puerto destinatario y las aguas en que se produjo el naufragio, hacen sospechar con cierto fundamento, que el mencionado vapor fué torpedeado por alguna unidad alemana. Todas las características del hecho y la escasísima importancia que se aparenta darle, huyendo en lo posible de la publicidad, ponen de relieveel que se trata de causas que no conviene difundir ni darles mucho realce, ya que si se tratara de otras debidas a la naturaleza o incluso a una mina, no habría porqué tal recato de información. La opinión pública con insistencia ferviente y las agencias periodísticas, acusan como cierta la presunción que antes se comenta, añadiendo que la censura gubernamental prohibe exponer las causas y dar detalles del siniestro, por lo que tales manifestaciones flotan en el ambiente pero transmitidas en terreno particular y con toda discreción. Es posible que esta catitud del Gobierno portugués obedezca a que acaso haya formulado alguna reclamación y no quiera que transcienda tal gestión hasta el resultado de la misma.

Aprovecho esta oportunidad para reiterar a V.E. el testimonio de mi más alta y distinguida consideración.

A S.E.
el Señor Doctor José María CAntilo
Ministro de Relaciones Exteriores y Culto
BUENOS AIRES.-

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

Podrá observarse que las minas colocadas en dichas zonas no impedirán en nada el libre acceso de los ciudadanos noruegos o de las naves noruegas a sus propios puertos o a las localidades de la costa. Con el objeto de evitar toda posibilidad de que naves noruegas u otras entren por inadvertencia en dichas aguas antes de que haya habido tiempo de advertir que las minas han sido colocadas, se han adoptado disposiciones para que en los límites de las zonas fijadas patrullen naves británicas hasta que haya expirado un plazo de 48 horas después de la colocación de la primera mina en cada zona. Esta medida, agregada a las advertencias hechas por la radio, ha de asegurar en forma absoluta la seguridad de la navegación.

Es traducción
9 de abril de 1940 Luis José Amaya

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

7. El Gobierno de S.M. del Reino Unido y el Gobierno Francés han resuelto, por lo tanto, impedir al enemigo el uso continuado de zonas de las aguas territoriales que abiertamente son para él de un valor especial, y en consecuencia han resuelto impedir el libre paso a través de las aguas territoriales noruegas de todas las embarcaciones que transporten contrabando de guerra. Notifican en consecuencia por la presente que se han tornado peligrosas para la navegación, por el hecho de haberse colocado minas, las siguientes zonas de aguas territoriales noruegas, y las naves que penetren en ellas lo harán a su propio riesgo.

Stadtlandet - zona comprendida entre la costa de Noruega y las líneas que unen las siguientes posiciones:

1) 62° 11' 06" norte. 5° 06' 12" este.

2) 62° 09' 24" norte. 5° 00' 13" este.

3) 62° 12' 18" norte. 4° 49' 30" este.

4) 62° 19' 30" norte. 5° 05' 36" este.

5) 62° 12' 00" norte. 5° 09' 00" este.

Bud - zona comprendida entre la costa noruega y las líneas que unen las posiciones siguientes:

1) 62° 58' 27" norte. 7° 05' 30" este.

2) 63° 03' 30" norte. 6° 54' 00" este.

3) 63° 07' 12" norte 7° 04' 30" este.

4) 62° 59' 24" norte 7° 07' 15" este.

West Fiord - zona comprendida entre la costa noruega y las líneas que unen las posiciones siguientes:

1) 67° 24' 40" norte. 14° 34' 00" este.

2) 67° 27' 30" norte. 14° 24' 00" este.

3) 67° 28' 55" norte. 14° 06' 45" este.

4) 67° 33' 55" norte. 13° 51' 30" este.

5) 67° 37' 55" norte 14° 02' 15" este.

6) 67° 26' 20" norte. 14° 38' 30" este.

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

proporción de las pérdidas ocasionadas a los países neutrales, ya sean vidas humanas o materiales, ha sido sufrida por la marina mercante noruega. No obstante, mientras el Gobierno alemán hunde en forma repetida naves noruegas y asesina a marinos noruegos, continúa pidiendo al Gobierno de Noruega el uso absoluto de las aguas territoriales noruegas para su propio comercio, y el Gobierno noruego hasta/se ha visto obligado a/escoltar en sus aguas a las naves alemanas, mientras que no puede recurrir en alta mar a la adopción de medidas eficaces contra la brutalidad alemana, de la que han sido víctimas sus propias naves.

6. Cualquiera que sea la política/que/en la actualidad se vea obligado a seguir el Gobierno noruego ante las amenazas y la presión alemanas, los Gobiernos aliados no pueden por más tie mpo tolerar un estado de cosas/gracias/al cual Alemania obtiene los recursos vitales para los fines de la guerra y se asegura de parte de Noruega facilidades que colocan a los aliados en una situación peligrosamente desventajosa. Es por ello que los aliados han notificado ya al Gobierno noruego que se reservan el derecho de adoptar las medidas que puedan considerar como necesarias para impedir o prevenir que Alemania obtenga de Noruega recursos o facilidades que puedan significar ventajas para Alemania o desventajas para los aliados. Si para lograr el éxito en la guerra se ven obligados ahora a tomar esas medidas, la opinión mundial no tardará en comprender tanto la necesidad que tiene de proceder así como los fines que justifican su acción. Sus propósitos en esta guerra son los de hacer trimnfar los principios que los pequeños Estados de Europa desearían ver prevalecer y de los que, al final de cuentas, depende la existencia misma de estos Estados. Los aliados, por supuesto, no habrán de seguir jamás el ejemplo de violencia y brutalidad de Alemania, y toda acción que decidan emprender será siempre llevado a cabo teniendo en cuenta las leyes de humanidad.

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

tripulaciones. Hasta los faros flotantes, los cuales tienen por misión proteger a la navegación de todas las naciones y que son considerados como no combatientes en virtud de una costumbre internacional, han sido bombardeados sin piedad conjuntamente con sus tripulaciones.

3. Es un hecho que merece destacarse que esos ataques alemanes tendieron en forma deliberada a la destrucción de las vidas y los bienes de los neutrales, y es más que evidente que su finalidad oculta es simplemente terrorismo. Los aliados, por otra parte, no han destruído ni perjudicado jamás a ninguna nave neutral, ni han muerto a ningún neutral. Por el contrario,no solamente han salvado las vidas de numerosas víctimas inocentes de estas atrocidades alemanas, sino que también han salvado a aviadores y tripulantes de submarinos alemanes que se encontraban a punto de ahogarse y que habían sido culpables de estos actos inhumanos.

4. La situación es, por lo tanto, que Alemania viola en forma flagrante los derechos de los neutrales para perjudicar a los países aliados, al mismo tiempo que insiste en que se observen de la manera más rigurosa las reglas de la neutralidad,toda vez que esa observancia le proporcione alguna ventaja.El Derecho Internacional ha reconocido siempre el derecho que asiste a un beligerante,cuando su enemigo ha recurrido sistemáticamente a prácticas ilegales,de proceder en forma correspondiente a la situación creada por las ilegalidades del enemigo. Una acción tal,si bien no legal en circunstancias habituales, llega a ser, así se reconoce generalmente, legal en razón de la violación de la ley por el otro beligerante. Por eso los Gobiernos aliados se consideran con derecho a tomar la actitud que estimen apropiada en las circunstancias actuales.

5. Los Gobiernos aliados han comprobado que una gran

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

MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
9 - ABR 1940
DIVISION DE
TRADUCCIONES

COPIA

En las últimas semanas la campaña alemana contra la navegación mercante de todas las naciones se ha intensificado y ha sido llevada a cabo con una brutalidad aún mayor que anteriormente. El número de buques neutrales destruídos por Alemania hasta la fecha pasa de 150, y el número de los neutrales muertos llega a cerca de 1.000. Estos ataques fueron realizados en la casi totalidad de los casos en violación de las reglas reconocidas en tiempos de guerra, frecuentemente con la mayor barbarie y en muchas ocasiones careciendo del más mínimo justificativo para poner trabas de cualquier clase a la navegación. Alemania ha anunciado que se considera con derecho a destruir toda nave neutral que encuentre navegando en dirección a cualquier puerto británico, incluso hacia los puertos de control del contrabando, y ha habido además casos de naves que fueron destruídas mientras navegaban entre dos puertos neutrales cuando esos buques no tenían ninguna intención de tocar puerto británico. Es evidente que el Gobierno alemán se halla empeñado en una campaña de destrucción sin discriminación en las aguas donde colocó minas sin notificarlo o en las en que sus submarinos pueden operar.

2. Mientras que en las últimas semanas han sido los buques neutrales los que han sufrido las mayores pérdidas, los barcos británicos y aliados han sufrido también por la adopción de esta política de destrucción, que ha recibido nuevo impulso por el bombardeo aéreo de las embarcaciones de cabotaje y de pesca británicas y neutrales, así como por el ataque con ametralladoras llevado a cabo contra sus tripulaciones. El carácter inofensivo de las embarcaciones de pesca ha sido hasta el presente universalmente reconocido. Esto no ha impedido, no obstante, a Alemania realizar cerca de 200 ataques contra embarcaciones pesqueras, con el propósito de hundirlas y de asesinar a sus

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

Buenos Aires, Mayo 31 de 1940.-

D.A.P.-

183

Señor Ministro:

Tengo el agrado de dirigirme a V.E. para acusar recibo de su nota nº 132, de Abril 4 ppdo., en la que se informa sobre la protesta presentada al Gobierno del Reich por el de Suecia, con motivo del hundimiento por submarinos alemanes de los barcos suecos "Dalarö", "Liana" y "Osmed".-

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

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
05 JUN 1940
DIVISION DE ASUNTOS POLITICOS

PABLO SANTOS MUÑOZ
SECRETARIO GENERAL

A S.E. el Señor Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario
de la República Argentina en Suecia,
Doctor Carlos Miguens.-

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

El original se agregó al expediente nº 178 y también una copia de esta se archivó en el exp. nº 27 " Zonas minadas - Tesis argentina.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
9 ABR 1940
DIVISION DE TRADUCCIONES

Nº 40

MUY URGENTE

1 anexo

El Embajador de Su Majestad presenta sus saludos a S.E. el Ministro de Relaciones Exteriores y tiene el honor, en virtud de instrucciones recibidas del Primer Secretario de Estado de Negocios Extranjeros de Su Majestad, de transmitirle oficialmente, adjunta, una copia de una declaración pública conjunta hecha por el Gobierno de Su Majestad del Reino Unido y por el Gobierno Francés.

EMBAJADA BRITANICA
BUENOS AIRES
8 de abril de 1940.

Es traducción
9 de abril de 1940 Dr. José [illegible]

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

---

se desprende que los buques fueron torpedeados por un submarino, sin previa investigación ni aviso. De la tripulación del "Liana" perecieron ocho hombres y del "Osmed" trece."

Finalmente se manifiesta que no cabe duda que los submarinos atacantes fueran alemanes y que, por lo tanto, se ha presentado la protesta que menciono al principio.-

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

Carlos M. Guerrero

Buenos Aires, Mayo 31 de 1940.-

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
10 JUN 1940
DIVISION DE ASUNTOS POLITICOS

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

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
A
DIVISION ASUNTOS POLITICOS

Suecia 1942.

LEGACION
de la
REPUBLICA ARGENTINA

Estocolmo, abril 4 de 1940.

No. 132-I.

MESA DE ENTRADAS
Y EXPEDICIONES
22 MAYO 1940
MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES Y CULTO

Señor Ministro:

Se informa oficialmente que este Gobierno ha presentado una seria protesta en Berlin con motivo del hundimiento de los buques "Dalarö", ocurrido el 12 de febrero último y "Liana" y "Osmed", el 16 del mismo mes. Un comunicado de la cancillería a ese respecto dice lo siguiente:

"De la encuesta realizada acerca del hundimiento del "Dalarö", ocurrido el 12 de febrero, a unas 200 millas marinas de la costa oeste de Irlanda, resulta que fué hundido por un submarino, sin investigación previa, a pesar de que el buque detuvo inmediatamente su marcha después de un tiro de advertencia del submarino. Por parte del submarino no se tomó medida alguna para poner a salvo la tripulación del buque. Ese comportamiento está en evidente contradicción con las disposiciones del protocolo de Londres de 1936, relativo al comportamiento de los submarinos, en tiempo de guerra, hacia navíos de comercio, etc. De haberse procedido, como es de regla, a una investigación del buque, se hubiera comprobado que el "Dalarö" se encontraba en viaje de un puerto neutral a Suecia, que no tocaría en ningún puerto de control británico durante su itinerario y que no llevaba carga alguna que pudiera ser considerada como contrabando de guerra, de acuerdo con las reglas internacionales del derecho de presa".

"Por otra parte, de las encuestas efectuadas con motivo del hundimiento, el 16 de febrero, ante las costas orientales de Escocia, de los vapores "Liana" y "Osmed", que navegaban desde Blyth a puertos suecos, con cargamento de carbón destinado a consignatarios suecos,

ANOTADO

A S.E. el Señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto,
Don José María Cantilo,
BUENOS AIRES.

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

Anexo a la Nota No. 50, de 30 de Marzo de 1940.

"Aftenposten" 30 Marzo 1940.

TRADUCCION.

UNA SERIA PROTESTA NORUEGA POR EL HUNDIMIENTO DEL "STEINSTAD".

El Ministerio de Relaciones Exteriores informa:

El 15 de febrero último el barco noruego "Steinstad" fué torpedeado fuera de la costa oeste de Irlanda, navegando entre Turquia y Noruega con un cargamento de mineral de cromo. De la declaración marítima se desprende que la tripulación fué ordenada a subir en los botes salvavidas y después dejada en alta mar. Uno de los botes salvavidas desapareció con todos que en él estaban, o sean 12 hombres. El otro alcanzó la costa después de una dura lucha en mar gruesa durante 5 dias y 5 noches (127 horas). 11 hombres vivian todavia pero estaban muy extenuados. El que faltaba en este bote salvavida - el Capitán del "Steinstad" - habia sido llevado al mar y ahogó el 16 de febrero.

En una nota que fué entregada el 26 del actual al Ministerio de Relaciones Exteriores de Alemania por la Legación de Berlin, el Gobierno noruego ha presentado una seria protesta contra este hundimiento, que tuvo lugar en manifiesto desacuerdo con las disposiciones del punto 2 del protocolo de Londres de 6 de Noviembre de 1936, las cuales ordenan que la tripulación y los papeles del barco sean puestos a salvo antes del hundimiento. Este protocolo expresa también que los botes salvavidas no son considerados como un lugar seguro "a menos que se haya averiguado la seguridad de la tripulación, teniendo en cuenta la marejada y las condiciones meteorologicas, que haya poca distancia hasta la costa, o que se encuentre cerca otro barco que les pueda tomar a bordo." Se agrega en la nota que no existia ningún fundamento de derecho internacional para justificar el hundimiento del "Steinstad", pués el barco se encontraba navegando entre dos paises neutrales con un cargamento exclusivamente destinado a una firma noruega. Además se habia obtenido una garantia del Gobierno de que el cargamento no sería reexportado de Noruega. En la protesta el Gobierno noruego se ha reservado indemnización y compensación por todo el daño que fué causado en el hundimiento, y ha insinuado encarecidamente que sean tomadas las medidas oportunas ante el jefe responsable del submarino alemán, habiendo rogado que tales medidas sean puestas en su conocimiento.

LEGACION DE LA REPUBLICA ARGENTINA

Traductor

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

Anexo a la Nota No. 50, de 30 de Marzo de 1940.

"Aftenposten" 30 Marzo 1940.

TRADUCCION.

UNA SERIA PROTESTA NORUEGA POR EL HUNDIMIENTO DEL "STEINSTAD".

El Ministerio de Relaciones Exteriores informa:

El 15 de febrero último el barco noruego "Steinstad" fué torpedeado fuera de la costa oeste de Irlanda, navegando entre Turquia y Noruega con un cargamento de mineral de cromo. De la declaración marítima se desprende que la tripulación fué ordenada a subir en los botes salvavidas y después dejada en alta mar. Uno de los botes salvavidas desapareció con todos que en él estaban, o sean 12 hombres. El otro alcanzó la costa después de una dura lucha en mar gruesa durante 5 dias y 5 noches (127 horas). 11 hombres vivian todavia pero estaban muy extenuados. El que faltaba en este bote salvavida - el Capitán del "Steinstad" - habia sido llevado al mar y ahogó el 16 de febrero.

En una nota que fué entregada el 26 del actual al Ministerio de Relaciones Exteriores de Alemania por la Legación de Berlin, el Gobierno noruego ha presentado una seria protesta contra este hundimiento, que tuvo lugar en manifiesto desacuerdo con las disposiciones del punto 2 del protocolo de Londres de 6 de Noviembre de 1936, las cuales ordenan que la tripulación y los papeles del barco sean puestos a salvo antes del hundimiento. Este protocolo expresa también que los botes salvavidas no son considerados como un lugar seguro "a menos que se haya averiguado la seguridad de la tripulación, teniendo en cuenta la marejada y las condiciones meteorologicas, que haya poca distancia hasta la costa, o que se encuentre cerca otro barco que les pueda tomar a bordo." Se agrega en la nota que no existia ningún fundamento de derecho internacional para justificar el hundimiento del "Steinstad", pués el barco se encontraba navegando entre dos paises neutrales con un cargamento exclusivamente destinado a una firma noruega. Además se habia obtenido una garantia del Gobierno de que el cargamento no sería reexportado de Noruega. En la protesta el Gobierno noruego se ha reservado indemnización y compensación por todo el daño que fué causado en el hundimiento, y ha insinuado encarecidamente que sean tomadas las medidas oportunas ante el jefe responsable del submarino alemán, habiendo rogado que tales medidas sean puestas en su conocimiento.

Alvorlig norsk protest mot senkningen av „Steinstad"

Forbehold om erstatning. Den norske regjering utber sig oplysning om de skritt som tas.

Utenriksdepartementet meddeler:

Den 15. februar iår blev det norske dampskib «Steinstad» torpedert utenfor vestkysten av Irland på reise fra Tyrkiet til Norge med en last krommalm. Av sjøforklaringen fremgår det at mannskapet blev beordret i båtene, og efterlatt på det åpne hav. Den ene livbåt er forsvunnet med alle som var i den, 12 mann. Den annen livbåt nådde til land efter en hård kamp i oprørt hav i 5 døgn (127 timer). 11 mann var da i live, men meget forkomne, og den 12. mann i denne livbåt — «Steinstad»s kaptein — var blitt slått overbord og druknet 16. februar.

I en note som den 26 d. m. blev overrakt det tyske utenriksministerium av legasjonen i Berlin har den norske regjering nedlagt en alvorlig protest mot denne senkning, som er skjedd i åpenbar strid med bestemmelsene i punkt 2 i Londonprotokollen av 6. november 1936, som påbyr at mannskap og skibspapirer skal bringes i sikkerhet før senkningen. Det heter videre i protokollen at redningsbåtene ikke ansees som et sikkert sted, «medmindre mannskapets sikkerhet er bragt på det rene, under hensyn til sjøgangen og værforholdene, i det det er liten avstand fra land, eller et annet fartøi som kan ta dem ombord, er i nærheten». Det tilføies i noten at der heller ikke var noget som helst folkerettslig grunnlag for senkningen av «Steinstad», idet skibet befant sig på reise mellem to nøitrale land, med last utelukkende bestemt til et norsk firma. Det var endog gitt regjeringsgaranti for at lasten ikke vilde bli reeksportert fra Norge. Den norske regjering har samtidig med protesten tatt forbehold om erstatning og opreisning for all skade som blev voldt ved senkningen, og har inntrengende henstillet at der blir tatt passende skritt overfor den ansvarlige tyske u-båtfører og har bedt sig underrettet om disse skritt.

Fortsatt side 2, spalte 2.
(Steinstad —)

„Steinstad"

Fortsatt fra 1. side.

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

Guerra 163

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
A
DIVISION ASUNTOS POLITICOS

Legación
de la
República Argentina

No. 50 - R.E.

Oslo, 30 de Marzo de 1940.

MESA DE ENTRADAS
Y EXPEDICIONES
7 MAYO 1940
MINISTERIO DE
EXTERIORES

Señor Ministro:

A simple título informativo,- y como una ampliación a mis anteriores informaciones relacionadas con asuntos análogos,- tengo el honor de comunicar a V.E., que el Gobierno de Noruega ha presentado al de Alemania - por conducto de su Legación en Berlin,- una seria protesta por el hundimiento del barco "Steinstad", que fué torpedeado el 15 de febrero último.

A este respecto los diarios de hoy, publican una información del Ministerio de Relaciones Exteriores de este país, que,- traducida,- me apresuro a remitir a V.E.

Renuevo al Señor Ministro las expresiones de mi más alta y distinguida consideración.-

Encargado de Degocios

CON EL ANEXO
CONFORME

Buenos Aires, Mayo 9 de 1940

Archívese.-

ANOTADO

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

A S.E. el Señor Doctor Don JOSE MARIA CANTILO,
Ministro de Relaciones Exteriores y Culto.

BUENOS AIRES.

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

No. 48 - R.E.

La nota de protesta expresa así mismo, el concepto de que el Gobierno alemán ha de reprobar, sin duda alguna, que aviones militares tiren contra marineros indefensos y sin armas, a bordo de barcos neutrales y en navegación perfectamente legal.-

En consecuencia el Gobierno noruego supone que el aviador o los aviadores en cuestión serán hechos responsables de su conducta.-

Por lo que respecta al "Brott", dice la prensa de esta capital, que este barco fué atacado el 1º de Marzo por un avión alemán fuera de la costa este de la Gran Bretaña, navegando entre Inglaterra y Francia, con un cargamento de carbón. Como consecuencia de este ataque, perecieron 7 hombres, entre ellos 6 marineros noruegos. El barco resultó dañado.-

La nota expresa que el Gobierno noruego hace una protesta enérgica contra las acciones en contra del Derecho Internacional, de que se ha hecho culpable el avión alemán, al echar 3 o 4 bombas contra el barco mencionado, sin aviso, y al tirar con ametralladora cuando los botes salvavidas se bajaban al mar, y después de puestos en el mar.-

El Gobierno noruego agrega que se reserva una indemnización por el daño material y por la pérdida de vidas humanas, y alega que el hecho de que el barco estaba navegando entre dos paises en guerra, desde luego no puede dar derecho para hundir el barco sin aviso, ni para tirar sobre marineros indefensos y sin armas.-

El Gobierno noruego supone además, que el alemán procurará que el aviador o los aviadores en cuestión serán hechos responsables. El Gobierno ha rogado también a las autoridades alemanas, que pongan en su conocimiento, todas las disposiciones que tomen a este respecto.-

Oportunamente informaré a V.E. las ulterioridades de este asunto.-

Entre tanto, renuevo a V.E. las expresiones de mi más alta y distinguida consideración.-

Encargado de Negocios

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

////////nos Aires, Mayo 9 de 1940.-

Archívese.-

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

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

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
A
DIVISION ASUNTOS POLITICOS

Legación
de la
República Argentina

No. 48 - R.E.

Oslo, 27 de Marzo de 1940.

MESA DE ENTRADAS
Y EXPEDICIONES
7 MAYO 1940
MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES Y CULTO

Señor Ministro:

Como ampliación a mi nota No. 44, de 23 del actual, y a otras informaciones relacionadas con hundimientos de barcos noruegos, que he enviado a ese Departamento en su oportunidad, tengo el honor de informar a V.E. que el Gobierno noruego, por conducto de su Legación en Berlin, acaba de entregar dos nuevas notas de protesta al de Alemania, con motivo de nuevas agresiones cometidas por aviadores alemanes en contra de barcos noruegos.-

A estar a las informaciones de la prensa de ayer de esta capital, se trata ahora de dos agresiones cometidas contra los barcos noruegos "Lysaker" y "Brott".

Según estas informaciones, el "Lysaker" se encontraba el 3 de Febrero fuera de Longstone con rumbo a Tyne, en lastre, para cargar carbón con destino a Noruega. Esa mañana un avión de bombardeo alemán voló sobre el barco y le hizo disparos de ametralladora. El barco fué alcanzado a babor, pero sin que hubiera víctimas que lamentar.-

ANOTADO

El Gobierno de Noruega ha protestado energicamente contra esta acción y ha rogado al Gobierno del Reich que practique las investigaciones necesarias, ante las autoridades militares correspondientes, solicitando también, que se ponga en su conocimiento el resultado de dichas averiguaciones.-

A S.E. el Señor Doctor Don JOSE MARIA CANTILO,
Ministro de Relaciones Exteriores y Culto.
BUENOS AIRES.

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

No. 44 - R.E.

echar a pique los barcos neutros, por la sola razón de que exista una posibilidad de que dichos barcos, durante el viaje, sean enviados a un puerto de control enemigo.-

El Gobierno noruego supone que el alemán está de acuerdo - en principio - con estas consideraciones. No obstante el Gobierno noruego encuentra deseable,- dadas las pérdidas de barcos noruegos que han tenido lugar ultimamente,- que estas cuestiones sean discutidas, en cuanto sea posible, por representantes de los dos paises, en el deseo de hacer menos peligroso el tráfico marítimo noruego, y de asegurar el aprovisionamiento de Noruega.-

Por otra parte, el Ministro de Noruega en Berlin, ha rogado al Gobierno alemán, le haga saber si el Reich desea igualmente que tales discusiones tengan lugar.-

Aprovecho la oportunidad para renovar al Señor Ministro las expresiones de mi más alta y distinguida consideración.-

Encargado de Negocios

Buenos Aires, Mayo 9 de 1940.-

Archívese.-

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

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

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
A
DIVISION ASUNTOS POLITICOS

Guerra 1943

Legación
de la
República Argentina

No. 44 - R.E.

Oslo, 23 de Marzo de 1940.

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
7 MAYO 1940
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

Señor Ministro:

Como ampliación a mis anteriores informaciones relacionadas con los hundimientos de barcos noruegos, tengo el honor de poner en conocimiento de V.E., que el Ministerio de Relaciones Exteriores de este pais, acaba de dar a publicidad el siguiente comunicado:

El 8 del actual, el Ministro de Noruega en Berlin, envió al Ministerio de Relaciones Exteriores de Alemania una nota, en la cual, el Gobierno noruego declara que ha observado con verdadera inquietud los métodos de guerra marítima que han dado por resultado la pérdida de los barcos "Enid", "Songa", "Tempo" y "Eika", además de otros buques noruegos. El Gobierno de Noruega estima que tiene derecho á exigir,- ateniéndose a las reglas del Derecho Internacional, así como también a las reglas de presa alemanas,- que los barcos neutros que traen carga a Noruega, no estén expuestos a ser atacados por fuerzas militares alemanas.-

El Gobierno noruego piensa que esto debe valer igualmente para los barcos noruegos que viajen entre paises neutros, o que viajen hacia un pais que esté en guerra con Alemania, siempre que la carga no contenga contrabando.-

El Gobierno noruego sostiene que, cuando se desprende de los documentos, que la carga es de propiedad noruega, el Derecho Internacional no permite, por ningún motivo, a una fuerza militar alemana

ANOTADO

A S.E. el Señor Doctor Don JOSE MARIA CANTILO,
Ministro de Relaciones Exteriores y Culto.
BUENOS AIRES.

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

De la Oficina de Prensa del Foreign Office y Ministerio de Guerra Económica

1/3/40. N° 23.-

DECLARACIONES ALEMANAS SOBRE HUNDIMIENTOS DE BUQUES DE BANDERA NEUTRAL

Se han formulado los siguientes comentarios sobre la declaración acerca de buques neutrales publicada por la Legación de Alemania en La Haya y aparecida en "The Times" de hoy:

Con referencia a (1), es obligación de los neutrales someterse al ejercicio de los derechos de los beligerantes hechos valer legalmente, y ningun beligerante tiene razón alguna para quejarse de un neutral que se someta a lo mencionado anteriormente. Este es un hecho evidente, que las tentativas alemanas de intimidación no alcanzan a disimular. El punto (2) es absurdo, como lo demuestra la contestación al (1). Respecto al punto (3), queda a cargo de los buques de guerra alemanes el detener a los buques referidos e investigar su cargamento, si es que pueden hacerlo. Los Navicerts son una medida del Gobierno Británico, y nunca se ha insinuado que el Gobierno Alemán deba respetarlos. Están destinados a facilitar a los barcos neutrales que eviten entrar a puertos británicos, y no a obligarlos a ir a ellos. En lo que respecta al punto (4), el sistema del "navicert" ha sido establecido con el solo propósito de ayudar a los neutrales a llevar a cabo su comercio legitimo con el minimo de inconvenientes. No es obligatorio, y los que no estén de acuerdo con el mismo tienen la alternativa de un desvío a una de las bases de control. El punto (5) es, como lo indican el (1) y el (2), una intimidación pura y simple.

La realidad es que los navicerts constituyen una facilitación ofrecida voluntariamente por las autoridades del Control Aliado de Contrabando a los exportadores de los Ee.Uu., Argentina, Brasil y Uruguay, y destinada a adelantarles información sobre si sus exportaciones a una multitud de destinos neutrales, son susceptibles de encontrar dificultades al tener que pasar ante el Control Aliado de Contrabando. El sistema del navicert no es un arreglo con los gobiernos de los mencionados paises de ultramar, y aun menos un arreglo convenido con cualquiera de los paises neutrales de Europa. Aun más, los navicerts para determinadas categorías de mercaderías, son otorgados por los representantes de Su Majestad en los paises exportadores, sin ninguna clase de referencia previa a los importadores europeos, y, aun en el caso en que se exija del importador una garantía previa, el procedimiento, en cuanto a éste concierne, n o es diferente del adoptado cuando se examinan las cargas en la manera usual en las bases de control de contrabando.

A continuación se reproduce un comunicado sobre el mismo asunto publicado por la Legación Alemana en Oslo, y aparecido en los diarios noruegos del 6 de Febrero:

"Con referencia a la cuestión de las pérdidas en el mar, han aparecido en la prensa un número cada vez mayor de tergiversaciones sobre lo que ha ocurrido en la actualidad, y de manifestaciones erróneas con respecto a los procederes usados por las fuerzas armadas alemanas. Sería fácil establecer, en la mayoría de los casos, por una referencia a los peritos y autoridades del propio pais, que la aplastadora mayoría de estas declaraciones e interpretaciones son incorrecta.

Al juzgar la guerra económica alemana en el mar, el primer principio es que la actitud alemana respecto al tráfico maritimo licito entre los paises neutrales está limitada a aquellas medidas necesarias para establecer el caracter pacifico del tráfico en cuestión. Más aún, Alemania no ha tomado hasta la fecha medidas contra el comercio británico de exportación que puedan compararse con la guerra británica a las exportaciones alemanas.

En lo que se refiere a los ataques actuales, es necesario notar los puntos siguientes:

1.- Desd

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

1.- Desde el comienzo de la guerra las fuerzas navales alemanas han llevado a cabo una guerra económica exclusivamente en concordancia con los reglamentos de presa. Desde el punto de vista alemán, no ha ocurrido un solo caso en el cual dichas fuerzas no hayan actuado de acuerdo con esos reglamentos. Una investigación minuciosa de las quejas que se han formulado, ha mostrado en cada caso particular que las mismas carecían de fundamento.

2.- El Gobierno Alemán ha informado repetidas veces a todos los Gobiernos interesados, que las aguas vecinas a las costas enemigas son peligrosas debido a las medidas bélicas de ambos combatientes. El peligro para la navegación, mientras tanto, ha aumentado considerablemente, y continuará aumentando.

3.- Las fuerzas navales alemanas no han jamás hundido barcos neutrales que se condujeran correctamente y no formaran parte de un convoy enemigo. Tienen instrucciones estrictas de hacer todo lo posible para llevar a salvo a las tripulaciones de los barcos que han hundido de acuerdo con los reglamentos de presa. Todas las investigaciones han demostrado que los capitanes de los barcos alemanes han llevado a cabo en todo momento estas instrucciones, aun en las ocasiones en que, desde el punto de vista militar, ello significaba un gran trastorno y entrañaba un riesgo para la seguridad de sus propios barcos.

4.- En lo que respecta a barcos neutrales con cargamento de contrabando que, sea voluntaria o compulsoriamente, entran a puertos enemigos, el procedimiento deberá seguir lo dispuesto en los reglamentos de presa alemanes.

5.- Los barcos neutrales que, debido a señas de identificación insuficientes o conducta sospechosa, se hacen susceptibles de ser confundidos con barcos de guerra o auxiliares enemigos, o que se conducen en una manera incompatible con la condición de neutrales, se exponen a medidas más enérgicas por parte de las fuerzas navales alemanas. El Gobierno Alemás está obligado a declinar responsabilidad por las consecuencias que puedan suscitarse.

6.- Las noticias que de tiempo en tiempo han circulado, en el sentido de que las fuerzas navales alemanas han tirado sobre las tripulaciones de los barcos hundidos después de que estas hubieran embarcado en los botes de salvataje, han resultado al ser investigadas, sin excepción erróneas."

El comunicado publicado en La Haya no es idéntico al de Oslo, como era de esperar, y cada uno ha sido sin duda dirigido al publico especial al cual se destinara en un principio.

Con referencia al comunicado de Oslo, es un motivo de queja que, en efecto, la reacción de los neutrales ante las atrocidades alemanas haya sido hasta hace poco sorprendentemente suave, y que las ilegalidades alemanas hayan en general sido más graves de lo que se ha referido en el exterior, aun cuando más recientemente algunos paises neutrales hayan reaccionado más energicamente. La actitud que consiste en considerar estos hundimientos como una especie de epidemia a la que es menester adaptarse, debe condenarse especialmente. En cuanto se refiere al párrafo 2, la actividad alemana no se ha limitado, como se pretende, a establecer el caracter pacifico del tráfico. Un gran número de barcos han sido, sobre todo en los últimos tiempos, hundidos sin aviso, y el vapor holandés "BURGERDIJK" fué, por ejemplo, hundido a pesar de que se había establecido claramente que ni iba ni venía de un puerto aliado. El motivo por el cual las medidas tomadas por Alemania contra el comercio de exportación británico no pueden compararse con las adoptadas por Gran Bretaña, es secillamente que Gran Bretaña tiene el dominio de los mares y Alemania no.

Con respecto al punto 1 del comunicado de Oslo, no nos interesan tanto los reglamentos alemanes de presa como el Derecho Internacional, con el cual aquellos tienen algunas señaladas diferencias. Aún más, los Alemanes han repetidamente violado sus propios reglamentos de presa. En cuanto a la manifestación referente a una investigación minuciosa, vale la pena recordar el discurso de Mr. Koht en el Storting Noruego ayer.

Los alemanes pretenden declarar las aguas que circundan la Gran

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

Bretaña como peligrosas para la navegación, pretensión que ya ha sido refutada. Dicha pretensión carece de fundamento en Derecho Internacional, y ninguna cantidad de amenazas puede absolver a los alemanes de la obligación de someter a todo barco mercante que encuentren, sea británico o neutral, a la correspondiente rutina de paro e investigación.

(De 141 barcos neutrales hundidos hasta el 28 de Febrero, solamente 2 estaban en convoy, mientras que 1075 han sido convoyados en plena seguridad). La obligación del Gobierno Alemán de hacer pública y definir con precisión cualquier superficie que pueda volverse peligrosa por la presencia de minas alemanas, no puede ser evitada de esta manera.

En lo referente a los hundimientos de barcos neutrales sin aviso, los neutrales mismos serán los mejores jueces. Puede de nuevo citarse la declaración de ayer del Profesor Koht. Con respecto a la obligación de los alemanes de asegurar el salvataje de las tripulaciones de los barcos hundidos, la pretensión alemana es refutada enfaticamente por más de 800 marinos neutrales que han casi seguramente perdido sus vidas, incluyendo, por ejemplo, miembros de la tripulación del buque-tanque holandés "SLIEDRECHT", que fueron dejados a la deriva en el medio del Atlántico, con mar gruesa. El protocolo sobre submarinos, al cual Alemania se adhirió en 1936, dispone que los botes de salvataje no se hallan en un lugar sin peligro cuando se encuentran lejos de tierra. Pueden citarse varios otros casos semejantes,,como el del buque-tanque noruego "ARUE KJOD", hundido a 65 millas de Lewis el 12 de Noviembre, a las 5,30 de la tarde. Algunos sobrevivientes estuvieron en los botes durante cerca de dos días, y otros desaparecieron.

Con respecto al punto 4, se aplica la misma respuesta que se menciona para el punto 1 del comunicado de La Haya a que se ha hecho referencia. El asentimiento neutral al legitimo ejercicio de los derechos de beligerante por una de las partes, no justifica en absoluto una queja por la otra.

En cuanto al punto 5, es evidente que los alemanes están buscando excusas para brutalidades e intimidaciones aun mayores, en los casos en que nada concreto puede ser aducido, ni siquiera bajo lo dispuesto por su propio código completamente ilegal. En lo que se refiere al punto 6, hay innumerables casos en los cuales las tripulaciones de pesqueros, etc., han sido atacadas por aeroplanos con ametralladoras, antes y después de haberse refugiado en los botes de salvataje. El mero hecho de usar ametralladoras contra un barco no armado, puede tomarse como indicador de calculada indiferencia respecto al asesinato de la tripulación, dado que las balas de ametralladora son evidentemente inútiles para el fin de hundir al barco, dejando de lado el hecho que este método de atacar un buque desde el aire es, de cualquier modo, completamente ilegal.

++++++++++++

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

MESA DE ENTRADAS
Y EXPEDICIONES
13 ABR. 1940
MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES Y CULTO

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
A
DIVISION ASUNTOS POLITICOS

1943

Londres, Marzo 14 de 1940.

EMBAJADA DE LA REPUBLICA ARGENTINA

No. 53.-

Señor Ministro:

Tengo el agrado de acompañar para mejor información de ese Ministerio, un memorandum emitido por la Oficina de Prensa del Foreign Office y Ministerio de Guerra Económica, comentando las declaraciones de las legaciones alemanas en Oslo y La Haya, sobre hundimiento de buques de bandera neutral.

Contiene una exposición de la controversia entre ambos bandos beligerantes con respecto a los "navicerts", institución de sumo interés desde el punto de vista de nuestras exportaciones.

Acompaño además, una traducción del texto de la nota entregada en Paris el 9 del cte., por Mr. Sumner Welles al Ministro de Finanzas de Francia, M. Reynaud.

Me es grato saludar al Señor Ministro con mi mayor consideración.

sin la traducción, que acompaña

CON EL ANOTADO
CONFORME

A S.E. el Sr. Ministro de Relaciones Exteriores y Culto,
Dr. José María Cantilo,
Buenos Aires.-

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

Buenos Aires, Abril 17 de 1940.

D.A.P.

134

Señor Ministro:

Tengo el agrado de dirigirme a V.E. para acusar recibo de su nota nº 80 de fecha 28 de febrero último, comunicando el torpedeo por un submarino, cerca de las Islas Orcadas, de la motonave sueca "Santos" que iba en viaje de Buenos Aires a Suecia con pasajeros y productos agropecuarios argentinos.

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

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

PABLO SANTOS MUÑOZ
SECRETARIO GENERAL

A S.E. el Señor Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Argentina en Suecia, Don Carlos Miguens.

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

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
A
DIVISION ASUNTOS POLITICOS

Guerra 143

LEGACION DE ARGENTINA

Estocolmo, febrero 28 de 1940.

No.80-I.

MESA DE ENTRADAS
Y EXPEDICIONES
29 MAR. 1940
MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES Y CULTO

Señor Ministro:

La motonave sueca "Santos" del porte de 3877 toneladas, ha naufragado al este de las Orcadas, durante su último viaje de regreso de Buenos Aires a Suecia. Según las noticias recibidas se encontraban a bordo cuarenta personas entre tripulantes y pasajeros. Veintiocho de ellas han perecido. Se presume que el hundimiento fué causado por un torpedo lanzado desde un submarino.

Este es el primer buque de la linea regular Suecia - Argentina, perteneciente a la compañía "Johnson" que resulta víctima de la guerra. Su carga se componía en la mayor parte de productos agropecuarios argentinos, principalmente de lana, cueros, sebo, etc.-

Me es honroso renovar a V.E. las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

Carlos Argüero

Buenos Aires, Abril 17 de 1940.

Acúsese recibo.

ANOTADO

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

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

Don José María Cantilo,

BUENOS AIRES.

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

Buenos Aires, Marzo 30 de 1940.

D&A.P.

RESERVADA

23

Señor Ministro:

Tengo el agrado de dirigirme a V.E. para acusar recibo de su nota Reservada nº 30 de fecha 26 de febrero ppdo., referente al repetido hundimiento de barcos holandeses por submarinos alemanes y a los sentimientos de horror e indignación que provoca en ese país la política guerrera e injustificable del Reich.

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

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

PABLO SANTOS MUÑOZ
SECRETARIO GENERAL

A S.E. el Señor Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Argentina en los Paises Bajos, Don Carlos Brebbia.

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

///

por mas tiempo que la acción de los Comandantes de submarinos sea calificada de bárbara é inhumana.

Se dice que el Ministro Alemán en La Haya ha visitado al Ministro de Relaciones Exteriores para exigir que se ponga fin a esas críticas y a ello se atribuye el silencio total de la prensa sobre el asunto que, de un dia para otro, desaparece del comentario periodistico como si nada hubiese sucedido.

Creemos que se equivocan en Alemania si esperan ahogar el rencor sordo que domina al Gobierno y pueblo holandés imponiendo un silencio forzado, mientras continue hundiendole sus buques; como se equivocan en Inglaterra si esperan conquistar las simpatías con las amenazas de Churchill hacia los neutrales, en procura de su adhesión a la política británica. Los dos beligerantes pretenden erigirse en defensores de los paises débiles que sienten su existencia amenazada por el adversario, pero los actos que uno y otro realizan contra esos mismos paises, solo contribuyen a hacer mas amargo el escepticismo con que valorizan aqui la ayuda de semejantes protectores.

La situación en Holanda de por sí delicada por la amenaza constante de una violación de sus fronteras, se torna angustiosa ante las perspectivas de una paralización de su flota mercante que cortaria el único medio para el aprovisionamiento de su población.

Saludo a V. E. con mi mas alta y distinguida consideración

Buenos Aires, Marzo 30 de 1940.

Acúsese recibo.

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

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

///

"El Comandante cortó mis protestas, diciemdome:" "Ustedes van a los Downs". Le doy media hora para abandonar el" "barco. Entre 20 minutos, apague las señales luminosas "Holland" "é inmediatamente después, el radiotelegrafista lanzará la se-" "ñal "colision ship sinking position fifteen miles south of " "Bishoprock".

"Nos arrojamos a los botes. El "Burgerdijk"fué " torpedeado y se hundió mientras remabamos para alejarnos. Des-" "pués de haber navegado durante 14 horas, sacudidos por olas " "tempestuosas y con una temperatura de 30º bajo cero, fuimos " "recogidos a la mañana siguiente por un barco de pesca, exte- " "nuados y semi-congelados."

El caso del vapor "Tara" constituye un acto mas alevoso por la forma en que ha sido atacado. Este barco procedia de Bahía Blanca y tenia un cargamento de 4760 toneladas de trigo argentino consignado al Gobierno Holandés. Fué hundido el dia 22 del corriente a 60 millas del Cabo Finisterre, sin previo aviso. La noticia ha producido un sentimiento de profunda indignación y horror. La prensa califica este nuevo atentado de acto monstruoso, como de burla a todo sentimiento de humanidad.

El mismo dia se hundía, victima de una "explosión"(?) el buque tanque "Den Haag", con 11.800 toneladas de petroleo, en circunstancias que navegaba a 400 millas del Cabo Lizard. Sólo se han salvado 13 de los 39 hombres que componian la tripulación.

Nos encontramos frente a actos incalificables ante los cuales un país debil como Holanda sólo puede limitarse a protestar enérgicamente; pero hasta este momento las protestas del Gobierno Neerlandes resultan impotentes para modificar la linea de conducta que se ha trazado el Gobierno Alemán, evidentemente impropia de una nación de navegantes. Los barcos neerlandeses y escandinavos son perseguidos con premeditación y alevosia no solamente por la forma en que son torpedeados, sinó porque se les sacrifica por ser victimas débiles, mientras los barcos de paises neutrales poderosos navegan sin ser molestados.

Las autoridades alemanas pretenden justificar su conducta alegando que la actitud de los submarinos responde a los dispuesto en el art. 23 de las prescripciones relativas a las presas de guerra, dictadas en Septiembre de 1939. Según los términos de ese artículo los barcos que transportan contrabando y que se dirijen a los "Downs" son considerados como navios destinados a un puerto enemigo, por "dolus-eventuali", ante la sospecha que el cargamento será utilizado por el enemigo. "Navegar hacia Inglaterra es ir en busca de la muerte", dicen en Berlin.

Pretendiendo defender derechos que Alemania se arroga como beligerante, los círculos oficiales de Berlin se muestran indignados por la reacción de la prensa neerlandesa ante la campaña de los submarinos contra barcos neutrales indefensos y repiten con insistencia que Alemania no tolerará

///

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

///

sus barcos y los Ingleses les cortan y prohiben sus exportaciones. Tal actitud,arbitraria é irritante por lo parcial, resulta intolerable en su aspecto humanitario.

La medida se ha colmado con el reciente hundimiento de los vapores "Burgerdijk" y "Tara", torpedeados ambos por submarinos alemanes, con sacreficio de numerosas vidas inocentes.

La prensa oficial publica el siguiente relato hecho por el Capitán del vapor "Burgerdijk", sobre las incidencias que precedieron al hundimiento de su barco:

"Salimos de Nueva York en demanda del Puerto de" Rotterdam con cuarenta tripulantes y ocho pasajeros, todos de " "nacionalidad holandesa. El cargamento se componia de 4.000 " "Ton. de trigo, 2.000 Ton. de arvejas, 2.000 Ton. de tortas " "oleaginosas, 500 Ton. de harina y otros artículos, todos con-" "signados al Gobierno Holandés. Llevabamos además un lote de " "repuesto y pneumáticos de la Casa Ford, consignados a su fi- " "lial de Amsterdam. El Capitán insiste en afirmar que toda la " "mercaderia era destinada exclusivamente a Holanda."

"El 6 de Febrero nos cruzamos con un destroyer " "británico que, sin detenernos, hizó la señal: "What ship?". " "Continuamos el viaje sin novedad hasta el dia 10 a las 16,20," "en circunstancias que nos encontrabamos a 7 leguas de Bisho- " "prock, donde apercibimos un submarino alemán a 50 metros de " "la popa."

"El submarino izó la señal "K" que significa: " "Pare inmediatamente", lo que hice sin perder un instante,mien" "tras el sumergible se acercaba lentamente al vapor. La segun-" "da señal fué: "Trasladarse a bordo con papeles".

"Obedecí la órden y me embarqué en un bote con " "el Segundo Capitán y cuatro marineros. El Comandante del sub-" "marino me preguntó secamente: "De donde viene y adonde vá". "Que carga trae y para quien".Dadas las explicaciones, el Co- " "mandante del submarino me dijo: "Guarde sus papeles: en ellos" "puede escribirse todo lo que se quiera" y después de refle- " "xionar un momento, agregó: "Es tut mir leid, dass ich Sie ver" "senken muss".

"Voy a hundir su barco porque Ustedes se dirijen "a un puerto inglés; porque viene navegando en zig-zag y por-" "que el radiotelegrafista ha lanzado señales de alarma, que me" "exponen a ser atacado y hundido".

"Negué terminantemente que hubiera navegado en " "zig-zag. Habia cambiado simplemente de rumbo porque me encon-" "traba demasiado próximo a la costa. El Comandante del subma- " "rino, impasible, contestó: Ustedes se dirijen a los "Downs". "Contesté que viajaba con "navicer"y que no iria a los "Downs" "a menos que me viera forzado a hacerlo. Insistí en asegurar " "que el radiotelegrafista no habia lanzado señal alguna, desde" "el instante mismo que advertimos el submarino".

///

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

RESERVADA.

Guerra 1943

LEGACIÓN
DE LA
REPÚBLICA ARGENTINA
Nº. 30 R. E.

La Haya, 26 Febrero de 1940

Señor Ministro:

La lista de los barcos mercantes de la marina neerlandesa, victimas de la guerra en el mar, aumenta de dia en dia en forma penosa y alarmante. Hundidos por las minas, ó lo que es mas grave, por la acción de los submarinos alemanes, el tonelaje total de los buques holandeses sacrificados desde la iniciación de las hostilidades se eleva a 76.679 Toneladas. Durante los seis meses de esta guerra Holanda ha perdido mas buques que en todo el año 1915 de la guerra mundial, en cuyo periodo las pérdidas sólo alcanzaron a 41.393 toneladas.

Nueve buques se han hundido por acción de las minas; tres han desaparecido sin dejar rastros; otros tres han naufragado victimas de explosiones, eufemismo en uso para atenuar la brutalidad del verbo "torpedear". Finalmente los tres últimos vapores han sido hundidos por submarinos alemanes, dos de ellos con notificación previa y uno sin aviso.

La acción de los submarinos contra buques neutrales, desarmados é indefensos, produce profunda indignación en Holanda, indignación tanto mas irritante cuando se comprueba que los Comandantes de los submarinos cuidan de no confundir y torpedear a los vapores italianos, norte-americanos ó japoneses que cruzan las mismas zonas peligrosas.

El privilegio de que disfrutan los barcos italianos, por la benevolencia de las autoridades británicas y el respeto de los submarinos alemanes, pareceria increible si no lo confirmaran oficialmente los mismos beligerantes. El Ministro Británico de la Guerra Económica, Mister Cross, ha declarado ante la Cámara de los Comunes que las autoridades encargadas del bloqueo consienten el libre tránsito de cargamentos de carbón alemán reexportados por el puerto de Rotterdam, por tratarse de un producto indispensable para la vida de un país amigo. (!)

Pero no se trata solamente de carbón sino tambien de otros productos de fabricación germánica que los despachantes de Rotterdam transbordan a vapores italianos en un puerto holandés. Cuando las mercaderias alemanas van destinadas a Italia, las autoridades británicas les dán libre paso; pero si las mercaderias son destinadas p. e. a las Colonias Neerlandesas, Inglaterra impide el transporte porque se trata de artículos de procedencia alemana.

En otros términos, Holanda y los paises neutrales débiles no tienen ningún derecho. Los Alemanes torpedean

///

ANOTADO

A S. E. el Señor
Don José Maria Cantilo.
Ministro de Relaciones Exteriores y Culto.

B U E N O S A I R E S.

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

Buenos Aires, Abril 17 de 1940.

D.A.P.

135

Señor Ministro:

Tengo el agrado de dirigirme a V.E. para acusar recibo de su nota nº 71 de fecha 22 de febrero ppdo., en la que se analiza y resume el importante discurso pronunciado el 21 de febrero último, ante la Cámara por el Ministro de Negocios Extranjeros de ese país, señor Günther, sobre cuestiones internacionales, y en que refirmó la voluntad de su Gobierno de mantenerse neutral en la presente guerra europea.

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

PABLO SANTOS MUÑOZ
SECRETARIO GENERAL

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

A S.E. el Señor Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Argentina en Suecia, Don Carlos Miguens.

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

estipuladas en el protocolo no puede ser admitida. Tampoco puede aceptarse de que la proclamación de zonas especiales peligrosas, donde estarían permitidos métodos de guerra marítima prohibidos por otra parte, esté basada en el derecho internacional. Sobre todo es necesario dejar constancia de que ambas partes beligerantes, en la situación actual, aplican métodos y, para defender esos métodos, presentan argumentos que Suecia, tanto como los demás países neutrales, no puede admitir."

Acerca de las providencias tomadas contra tal estado de cosas, expuso el Señor Günther: "Las medidas que una potencia neutral puede adoptar para defender sus derechos fundados en la ley internacional, consisten, en primer lugar, de protestas contra la agresión. El gobierno sueco no ha omitido protestar oficialmente y aun mismo reaccionar en otras formas cada vez que, según su concepto, ha habido motivos para ello."

Más adelante declaró el ministro que el gobierno dedica y entiende seguir dedicando a esas importantes cuestiones toda su atención, defendiendo "los preceptos humanitarios así como los elementales principios del derecho y los intereses económicos que están en juego". Agregó que Suecia mantiene colaboración a ese respecto con las demás naciones neutrales y, particularmente, con los países nórdicos y que el problema sería examinado durante la conferencia de los cancilleres escandinavos a celebrarse los dias 24 y 25 del corriente en Copenhague, tal como lo tengo anunciado a V.E. en mi nota confidencial No.67 de fecha 19.-

Me es honroso renovar a V.E. las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

Carlos Brizuela

Buenos Aires, Abril 17 de 1940.

Acúsese recibo.

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

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

Manifestó el ministro que ninguno de los buques hundidos había aceptado formar parte de convoy, sea inglés o francés. Luego expresó: "Si se parte de la base de que la intensificación de los métodos de guerra marítima responden, en primer lugar, al propósito de obstaculizar el abastecimiento de mercaderías a la parte opuesta, cabe comprobar que solamente en el caso de 1/6, más o menos, de los buques hundidos se ha logrado ese objeto, ya que todos los demás navegaban hacia Suecia o entre Suecia y otros países neutrales. Visto que las pérdidas de buques como tales recaen enteramente sobre la economía sueca, y solo 1/6 de las cargas naufragadas afectan a parte beligerante, el hundimiento de buques suecos ha perjudicado a Suecia en grado considerablemente mayor que a los beligerantes".

Prosiguió diciendo que la colocación de minas había sido hecha prescindiendo en absoluto de los intereses de la navegación neutral y que la convención internacional de 1936, para humanizar la guerra submarina, no ha sido respetada puesto que en varios casos se ha procedido a torpedear buques sin aviso previo. Después de aludir a la teoria adelantada por parte alemana de que los buques que se arriesgan en aguas británicas deben culparse a sí mismos si resultan hundidos, dijo que a ese respecto opondría un punto de vista práctico, a saber: "Las aguas peligrosas están situadas en forma que Suecia, para evitarlas, se vería precisada a suspender su navegación hacia Gran Bretaña y Francia, así como a interrumpir en muy gran extensión, las comunicaciones comerciales y marítimas con los países neutrales. Son evidentes las consecuencias fatales que eso tendría para nuestro país que depende de su comercio marítimo en grado muy superior que la mayoría de los países. Además deseo señalar, situándome en el aspecto del derecho internacional del asunto, que el protocolo del año 1936 determina con precisión los casos en que un buque puede ser hundido sin que se observe la obligación de poner la tripulación a salvo. Una interpretación que amplie las excepciones

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

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
A
DIVISION ASUNTOS POLITICOS

Guerra 1143

LEGACION DE ARGENTINA

Estocolmo, febrero 22 de 1940.

No.71-I.

MESA DE ENTRADAS
Y EXPEDICIONES
29 MAR. 1940
EXTER

Señor Ministro:

Ayer, en la Cámara, el ministro de negocios extranjeros, Señor Günther, contestó la interpelación de un diputado liberal en la que solicitara una exposición autorizada acerca de los métodos de guerra marítima empleados por Alemania en lo que respecta a la navegación sueca y, además, sobre las medidas adoptadas o eventualmente proyectadas por este gobierno en vista de los hechos producidos.

Empezó el ministro por dar cuenta detallada de las pérdidas sufridas por la marina mercante sueca desde el principio de la guerra entre los aliados y Alemania. Dejó pues de lado los dos casos ocurridos en el Báltico (Fenris y Wirgo), atribuidos a Rusia. Esas pérdidas ascendían, hasta el 14 del corriente, a 32 buques de carga con un total de 63.980 toneladas de registro neto y un valor de casco de 24.430.750 coronas; 228 personas perdieron la vida ignorándose por otra parte la suerte de otras 15. Dijo que de esos 32 buques, 7, con toda seguridad habían sido torpedeados y hundidos por submarinos alemanes. En los demás casos el hundimiento fué debido a minas. Del total de buques hundidos, 7 llevaban carga destinada a Gran Bretaña; 2 iban en lastre con el mismo destino; 8, en lastre de esa procedencia hacia Suecia; 6 se dirigían de Suecia con carga destinada a puertos neutrales; 1 navegaba en lastre de Suecia a puerto neutral; 5 con carga de países neutrales destinada a Suecia; 2 iban de tráfico entre puertos suecos y, finalmente, 1 navegaba en lastre entre dos puertos ingleses debiendo tomar carga de carbón en el último para transportarla a Suecia.

ANOTADO

A S.E. el Señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto,
Don José María Cantilo,

BUENOS AIRES.

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

Buenos Aires, Abril 30 de 1940.

D.A.P.

42

Señor Encargado de Negocios:

Tengo el agrado de dirigirme a S.S. para acusar recibo de su nota nº 31 de fecha 16 de febrero último, con la que se envía, a título informativo, texto y traducción, de un editorial del "Aftenporten" intitulado "Porqqaé son hundidos nuestro barcos ?".

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

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
3 MAY 1940
DIVISIÓN DE ASUNTOS POLÍTICOS

PABLO SANTOS MUÑOZ
SECRETARIO GENERAL

A S.S. el Señor Encargado de Negocios ad-interim de la República Argentina en Noruega, Don Adolfo N. Calvo.

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

Anexo a la Nota No. 31 - R.E., de 16 de Febrero de 1940.

"Aftenposten" 16 Febrero 1940.

TRADUCCION.

PORQUE SON HUNDIDOS NUESTROS BARCOS?

No se puede eludir con explicaciones que barcos noruegos navegando entre Noruega y America o entre otros paises neutrales, han sido hundidos por submarinos alemanes.-

Esto no es guerra contra las potencias del oeste y tampoco les perjudica. Perjudica exclusivamente a Noruega. Es guerra contra Noruega - sin que de antemano se nos haya comunicado que tal guerra ha sido decidida.-

Al mismo tiempo que de parte alemana se trata de negar las declaraciones de las tripulaciones noruegas sobre el hundimiento, se lanzan motivos completamente nuevos para justificar estas agresiones. Se afirma que barcos que han sido visitados por Inglaterra, o los que se supone que seran visitados, pueden ser hundidos por la otra parte.-

Pero no es culpa de Noruega ni segun el deseo noruego que los barcos sean expuestos a visitacion. Ha der ser castigada Noruega porque Inglaterra retrasa nuestros barcos con visitacion? O ha de ser castigada Noruega porque las potencias del oeste bloquean Alemania?

Asi parece. Y no comprendemos que clase de jurisprudencia es la que quiere castigar a tercera persona inocente por acciones que comete un enemigo en la guerra.-

Parece que reina una incertidumbre siniestra y fatal para nuestros marineros sobre cuales son los derechos que los beligerantes nos dejen en el mar. Creemos que esta incertidumbre ha de cesar por negociaciones entre las partes.-

Tenemos derecho a traer el carbon que necesitamos desde Inglaterra? Tenemos derecho a traer carbon y petroleo desde Los Estados Unidos? Tenemos derecho a navegar entre paises neutrales?

Si no; a que tenemos derecho entonces, y en que condiciones?

Tenemos un intercambio pacifico de mercancias con Alemania. Pero esta colaboracion supone reciprocidad. Si se nos rehusa comerciar con una de las partes - o aun con neutrales - naturalmente no podemos tampoco comerciar con la otra parte.-

En todo caso, la situacion actual,- con hundimiento casi a diario de barcos y tripulaciones noruegos - no puede continuar.-

LEGACION DE LA REPUBLICA ARGENTINA

Traductor

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

Anexo a la Nota No. 31 - R.E., de 16 de Febrero de 1940.

"Aftenposten" 16 Febrero 1940.

TRADUCCION.

PORQUE SON HUNDIDOS NUESTROS BARCOS?

No se puede eludir con explicaciones que barcos noruegos navegando entre Noruega y America o entre otros paises neutrales, han sido hundidos por submarinos alemanes.-

Esto no es guerra contra las potencias del oeste y tampoco les perjudica. Perjudica exclusivamente a Noruega. Es guerra contra Noruega - sin que de antemano se nos haya comunicado que tal guerra ha sido decidida.-

Al mismo tiempo que de parte alemana se trata de negar las declaraciones de las tripulaciones noruegas sobre el hundimiento, se lanzan motivos completamente nuevos para justificar estas agresiones. Se afirma que barcos que han sido visitados por Inglaterra, o los que se supone que seran visitados, pueden ser hundidos por la otra parte.-

Pero no es culpa de Noruega ni segun el deseo noruego que los barcos sean expuestos a visitacion. Ha der ser castigada Noruega porque Inglaterra retrasa nuestros barcos con visitacion? O ha de ser castigada Noruega porque las potencias del oeste bloquean Alemania?

Asi parece. Y no comprendemos que clase de jurisprudencia es la que quiere castigar a tercera persona inocente por acciones que comete un enemigo en la guerra.-

Parece que reina una incertidumbre siniestra y fatal para nuestros marineros sobre cuales son los derechos que los beligerantes nos dejen en el mar. Creemos que esta incertidumbre ha de cesar por negociaciones entre làs partes.-

Tenemos derecho a traer el carbon que necesitamos desde Inglaterra? Tenemos derecho a traer carbon y petroleo desde Los Estados Unidos? Tenemos derecho a navegar entre paises neutrales?

Si no; a que tenemos derecho entonces, y en que condiciones?

Tenemos un intercambio pacifico de mercancias con Alemania. Pero esta colaboracion supone reciprocidad. Si se nos rehusa comerciar con una de las partes - o aun con neutrales - naturalmente no podemos tampoco comerciar con la otra parte.-

En todo caso, la situacion actual,- con hundimiento casi a diario de barcos y tripulaciones noruegos - no puede continuar.-

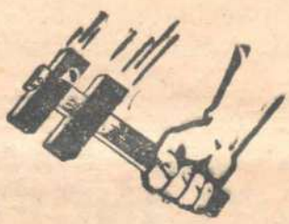
Traductor

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

Anexo a la Nota No. 31 - R.E., de 16 de Febrero de 1940.

LEGACION DE LA REPUBLICA ARGENTINA

Hvorfor senkes våre skib?



Det kan ikke bortforklares at norske skib i fart mellem Norge og Amerika eller mellem andre nøitrale land er blitt senket av tyske u-båter.

Dette er ikke krig mot vestmaktene og skader heller ikke dem. Det skader utelukkende Norge. Det er krig mot Norge — uten at vi på forhånd er gjort bekjent med at en slik krig er besluttet.

Samtidig som man fra tysk hold søker å benekte de norske skibsbesetningers utsagn om senkningen, lanseres helt nye begrunnelser for disse overfall. Man hevder at skib som har været visitert av England eller antas å ville bli visitert kan senkes av den annen part.

Men det er da ikke Norges skyld eller efter norsk ønske at skibene blir utsatt for visitasjon. Skal Norge straffes fordi England forsinker våre båter med visitasjon? Eller skal Norge straffes fordi vestmaktene blokerer Tyskland?

Det ser slik ut. Og vi forstår ikke hvad slags rettsopfatning det er som vil straffe uskyldig tredjemann for handlinger som ens fiende begår i krig.

Det later til at der hersker en for våre sjøfolk uhyggelig og skjebnesvanger uklarhet om hvilke rettigheter de krigførende vil levne oss på sjøen. Denne uklarhet mener vi må bringes til ophør ved forhandlinger mellem partene.

Har vi lov til å hente de kull vi trenger fra England? Har vi lov til å hente kull eller olje fra Amerika? Har vi lov til å seile mellem nøitrale land?

Hvis ikke: hvad er det så vi har lov til, og på hvilke betingelser?

Vi lever i fredelig vareutveksling med Tyskland. Men dette samarbeide forutsetter gjensidighet. Hvis man nekter oss å handle med den ene part — eller endog med nøitrale — kan vi selvsagt heller ikke handle med den annen part.

Slik som det nu går — med næsten daglig senkning av norske fartøier og besetninger — kan det umulig fortsette.

LEGACION DE LA REPUBLICA ARGENTINA

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

Buenos Aires, Abril 17 de 1940.

D.A.P.

141

Señor Ministro:

Tengo el agrado de dirigirme a V.E. para acusar recibo de su nota nº 63 de fecha 15 de febrero último, comunicando que el Gobierno sueco ha presentado una formal protesta ante el Gobierno de Moscú, por el hundimiento del barco "Wirgo" de bandera sueca.

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

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

PABLO SANTOS MUÑOZ
SECRETARIO GENERAL

A S.E. el Señor Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Argentina en Suecia, Don Carlos Miguens.

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

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
A
DIVISION ASUNTOS POLITICOS

Guerra 143

Legación
de la
República Argentina

No. 31 - R.E.

Oslo, 16 de Febrero de 1940.

MESA DE ENTRADAS
Y EXPEDICIONES
- 9 ABR. 1940
MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES Y CULTO

Senor Ministro:

A simple titulo informativo tengo el honor de remitir a V.E., con su correspondiente traduccion, el editorial del "Aftenposten" de esta manana, titulado "Porque son hundidos nuestros barcos? "

Comienza el editorial manifestando que ninguna explicacion es acceptable cuando los barcos noruegos son hundidos navegando entre Noruega y America o entre otros paises neutrales. Dice mas adelante, que los alemanes para justificar esos ataques, pretenden que los barcos que han sido visitados por Inglaterra, o los que se supone que seran visitados, pueden ser hundidos por la parte adversa. - Estudia despues el derecho de navegar y de comerciar de los neutrales, y termina expresando: "Tenemos un intercambio pacifico de mercancias con Alemania. Pero esta colaboracion supone reciprocidad. Si se nos rehusa comerciar con una de las partes - o aun con neutrales - naturalmente no podemos tampoco comerciar con la otra parte. - En todo caso, la situacion actual, - con hundimiento casi a diario de barcos y tripulaciones noruegos - no puede continuar."

ANEXO
CONFIDENCIAL

ANOTADO

Renuevo al Senor Ministro las expresiones de mi mas alta y distinguida consideracion.-

Encargado de Negocios

A S.E. el Senor Doctor Don JOSE MARIA CANTILO,
Ministro de Relaciones Exteriores y Culto.

BUENOS AIRES.

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

////// nos Aires, Abril 30 de 1940.

Acúsese recibo.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
4 MAY 1940
DIVISION DE ASUNTOS POLITICOS

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

DIVISION ASUNTOS POLITICOS

Guerra 1h3

LEGACION DE ARGENTINA

No.63-I.

Estocolmo, febrero 15 de 1940.

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
29 MAR. 1940
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

DAP.

Señor Ministro:

Con referencia a mi nota No.55-I del 8 del corriente, tengo el honor de llevar a conocimiento de V.E., a título informativo que, según anuncia esta cancillería, el Gobierno sueco ha dado órdenes a su representante en Moscú para presentar al Gobierno soviético una protesta formal por el lanzamiento de bombas contra el buque "Wirgo", ocurrido en las circunstancias que relaté en la nota citada.

Aprovecho la oportunidad para renovar a V.E. las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

Carlos Ruiz Guiñazú

Buenos Aires, Abril 17 de 1940.

Acúsese recibo.

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

ANOTADO

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

Don José Maria Cantilo,

BUENOS AIRES.

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

Buenos Aires, Abril 17 de 1940.

D.A.P.

170

Señor Ministro:

Tengo el agrado de dirigirme a V.E. para acusar recibo de su nota nº 55 de fecha 8 de febrero ppdo., comunicando el hundimiento del barco sueco "Wirgo", en aguas del archipiélago de Aaland, por aviones rusos, habiendo provocado el hecho gran indignación en ese país.

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

PABLO SANTOS MUÑOZ
SECRETARIO GENERAL

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
17 ABR 1940
DIVISIÓN DE ASUNTOS MILITARES

A S.E. el Señor Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Argentina en Suecia, Don Carlos Migueens.

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

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
A
DIVISION ASUNTOS POLITICOS

Guerra 143

...ION DE ARGENTINA

Estocolmo, febrero 8 de 1940.

No.55-I.

MESA DE ENTRADAS
Y EXPEDICIONES
29 MAR. 1940
MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES Y CULTO

Señor Ministro:

El 6 del corriente, una escuadrilla de aviones rusos hundió con bombas, en las aguas del archipiélago de Aaland, al barco sueco "Wirgo" que navegaba desde el puerto finlandés de Abo con rumbo a Estocolmo. Ningún miembro de la tripulación pereció.

El hecho, que viene a agregarse al caso del "Fenris" - nota No.8-I. - ha producido indignación. La prensa reclama la adopción de una actitud decidida que impida la renovación de estos "actos de piratería".-

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

Carlos Ruiz Guiñazú

Buenos Aires, Abril 17 de 1940.

Acúsese recibo.

ANOTADO

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

A S.E. el Señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto,
Don José María Cantilo,
BUENOS AIRES.

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

Buenos Aires, Abril 17 de 1940.

D.A.P.

33

Señor Encargado de Negocios:

Tengo el agrado de dirigirme a S.S. para acusar recibo de su nota nº 19 de fecha 8 de febrero último, en la que se hace referencia a una polémica entre diarios alemanes y noruegos a proposito del torpedeo sistemático de barcos escandinavos por submarinos del Reich.

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

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

PABLO SANTOS MUÑOZ
SECRETARIO GENERAL

A S.S. el Señor Encargado de Negocios ad-interim de la República Argentina en Noruega, Don Adolfo N. Calvo.

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

No. 19 - R.E.

No se trata de barcos en convoy, sino de barcos que van de un puerto neutro a otro, como lo prueba el caso del "Biarritz" por ejemplo.-

El periodico de la referencia concluye probando - apoyado en cifras, - que los beneficios de los armadores son minimos en la hora actual, en que los gastos de seguros y todos los otros gastos generales son tan elevados.-

He creido oportuno llevar de inmediato a conocimiento de V.E. los comentarios de la prensa de Noruega de ayer, por cuanto ellos ponen de relieve la creciente indignacion que se observa en este pais desde el comienzo del conflicto actual, por la brutal agresión de que son objeto sus barcos, por la cruel e ignominiosa campana submarina del Reich, - a la cual me he referido en diversas comunicaciones enviadas a V.E. en su oportunidad.-

Renuevo a V.E. las expresiones de mi mas alta y distinguida consideracion.-

Encargado de Negocios

Buenos Aires, Abril 17 de 1940.

Acúsese recibo.



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

Guerra 142

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
A
DIVISION ASUNTOS POLITICOS

Legación
de la
República Argentina

No. 19 - R.E.

Oslo, 8 de Febrero de 1940.

MESA DE ENTRADAS
Y EXPEDICIONES
20 MAR. 1940
MINIS... RELACIONES
EXT... Y CULTO

Senor Ministro:

Hace algunos dias el diario aleman "Der Angriff" publicó un articulo, en el cual en un tono de odio, declara que los armadores de los paises neutros, no tienen el derecho de protestar contra la actividad de la aviación y de la marina alemanas, y habiendo escrito que "los neutros practican negocios lucrativos con la muerte", el "Dagbladet" y el "Aftenposten", de ayer por la noche, publican extractos de dicho articulo, con los significativos comentarios que transcribo a continuacion: "El tono de este articulo en el diario del Ministro de Propaganda Goebbels, - escribe el Dagbladet - demuestra una ausencia de comprension y de crueldad. En efecto, los marinos neutros son muertos en el momento en que traen a sus paises viveres y carbon para impedir la miseria en ellos. Los barcos noruegos, de que se trata, no formaban parte de ningun convoy, aun cuando tal navegacion es considerada mas segura, ya que el porcentaje de perdidas es infinitamente menor. En cuanto a la renta de la navegacion, ella obra en beneficio de la comunidad. Es con indignacion que constatamos que el Ministro de Propaganda del pais que echa a pique los barcos, osa calificar las perdidas nacionales de Noruega en vidas humanas, "de negocios lucrativos con la muerte"."

El "Aftenposten" se expresa a su vez en el mismo sentido. Dice que "cada vez que se trata de responder a una cuestion directa, los alemanes empiezan a hablar de otra cosa."

ANOTADO

A S.E. el Senor Doctor Don JOSE MARIA CANTILO,
Ministro de Relaciones Exteriores y Culto. BUENOS AIRES.

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

Buenos Aires, Febrero 24 de 1940.

D.A.P.

91

Señor Ministro:

Tengo el agrado de dirigirme a V.E. para acusar recibo de su nota nº 8 de fecha 7 del mes ppdo., referente al torpedeo del vapor "Fenris", en el golfo de Botnia, por un submarino desconocido.

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

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

ROBERTO GACHE
SUB SECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES

A S.E. el Señor Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Argentina en Suecia, Don Carlos Miguens.

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

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
A
DIVISION ASUNTOS POLITICOS

Guerra
143

LEGACION DE ARGENTINA

No.8-I.

Estocolmo, enero 7 de 1940.

MESA DE ENTRADAS
Y EXPEDICIONES
-8 FEB. 1940
MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES Y CULTO

Señor Ministro:

El ataque llevado a cabo contra el buque sueco "Fenris", de 850 toneladas , el dia 5 del corriente, a 3,7 millas marítimas de la costa sueca en el golfo de Botnia, ha causado intensa sensación en ésta.

El mencionado buque estaba afectado al servicio de la navegación costera y había salido de Estocolmo con cargamento general, dirigiéndose a un puerto de la provincia del norte. Fué ametrallado por un submarino,de nacionalidad desconocida según la versión oficial. La tripulación consiguió salvarse con dificultad, siendo recogida en un barco-faro de las proximidades.

A estar a las declaraciones de los tripulantes, el sumergible sería de nacionalidad rusa. Esa opinión parece prevalecer igualmente en los círculos oficiales, puesto que la Cancillería ha dado instrucciones al ministro en Moscú a fin de que solicite de urgencia una investigación sobre el caso.

La prensa expresa el sentimiento de la opinión diciendo que el pueblo sueco aguarda con el mayor interés el resultado de esa gestión y el "Social Demokraten", órgano oficioso, agrega: "Queda por ver si el hecho constituye un episodio aislado o si es el principio de una tentativa rusa para rendir insegura la navegación sueca en el golfo de Botnia".-

Me es honroso renovar a V.E. las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

Carlos Ruiz Guiñazú

A S.E. el Señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto,
Don José María Cantilo,
BUENOS AIRES.

ANOTADO

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

////// nos Aires, Febrero 24 de 1940.

Acúsese recibo.

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

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

Buenos Aires, Febrero 24 de 1940.

D.A.P.

90

Señor Ministro:

Tengo el agrado de dirigirme a V.E. para acusar recibo de su nota nº 6 de fecha 4 del mes ppdo., relativa al proyecto de ese Gobierno de construir un canal entre las bahias de Höllviken y Kämpings, para evitar los peligros actuales que ofrece la guerra marítima llevada por Alemania.

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

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

ROBERTO GACHE
SUB SECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES

A S.E. el Señor Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Argentina en Suecia, Don Carlos Miguens.

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

LEGACION DE ARGENTINA

No.6-I.

Estocolmo, enero 4 de 1940.

Señor Ministro:

Con el propósito de neutralizar los efectos del bloqueo de minas alemán dentro del límite sueco de las cuatro millas - nota No.480-I del 27 de noviembre de 1939 - a la entrada del Báltico, la Dirección de Obras Públicas de este país ha presentado un proyecto tendiente a la construcción de un canal a través del istmo de Falsterbo, entre las bahías de Höllviken y de Kämpinge. A ese efecto ha solicitado autorización para iniciar los trabajos inmediatamente. Se calcula que el canal podrá estar terminado dentro de seis meses.

Actualmente el tráfico desde el mar del Norte se encuentra notablementedificultado, siendo necesario transbordar la carga a barcos costeros de poco calado para el paso por la zona de las tres millas. Esta no presenta, asimismo, la seguridad deseada pués sucede, como últimamente en el caso de dos vapores suecos, que minas a la deriva ocasionan hundimientos.-

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

(fdo,): Carlos Migueens

ES COPIA

LEGACION DE LA REPUBLICA ARGENTINA

A S.E. el Señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto,
Don José Maria Cantilo,
BUENOS AIRES.

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

Guerra 107
143

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
A
DIVISION ASUNTOS POLITICOS

LEGACION DE ARGENTINA

Estocolmo, enero 4 de 1940.

No.6-I.

MESA DE ENTRADAS
Y EXPEDICIONES
-8 FEB. 1940
MIN. DE RELACIONES
EXTERIORES Y CULTO

Señor Ministro:

Con el propósito de neutralizar los efectos del bloqueo de minas alemán dentro del límite sueco de las cuatro millas - nota No.480-I del 27 de noviembre de 1939 - a la entrada del Báltico, la Dirección de Obras Públicas de este país ha presentado un proyecto tendiente a la construcción de un canal a través del istmo de Falsterbo, entre las bahías de Höllviken y de Kämpinge. A ese efecto ha solicitado autorización para iniciar los trabajos inmediatamente. Se calcula que el canal podrá estar terminado dentro de seis meses.

Actualmente el tráfico desde el mar del Norte se encuentra notablemente dificultado, siendo necesario transbordar la carga a barcos costeros de poco calado para el paso por la zona de las tres millas. Esta no presenta, asimismo, la seguridad deseada pués sucede, como últimamente en el caso de dos vapores suecos, que minas a la deriva ocasionan hundimientos.-

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

Carlos Ortiz

Buenos Aires, Febrero 21 de 1940.

Acúsese recibo.

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

Don José Maria Cantilo,

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
24 FEB 1940
DIVISION DE ASUNTOS POLITICOS

BUENOS AIRES.

ANOTADO

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

Buenos Aires, Febrero 24 de 1940.

D.A.P.

89

Señor Ministro:

Tengo el agrado de dirigirme a V.E. para acusar recibo de su nota nº 5 de fecha 4 del mes ppdo., comunicando el torpedeo del vapor sueco "Svartön" por un submarino alemán frente a la costa oriental de Escocia.

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

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

ROBERTO GACHE
SECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES

A S.E. el Señor Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Argentina en Suecia, Don Carlos Miguens.

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

Guerra 143

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
A
DIVISION ASUNTOS POLITICOS

LEGACION DE ARGENTINA

Estocolmo, enero 4 de 1940.

No.5-I.

MESA DE ENTRADAS
Y EXPEDICIONES
-8 FEB. 1940
MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES Y CULTO

Señor Ministro:

Un nuevo buque mercante sueco ha sido torpedeado por un submarino alemán. Según se comunica, el hecho tuvo lugar en vista de la costa norte de Escocia, produciendo el hundimiento del vapor "Svartön", del porte de 2.475 toneladas y del registro de Estocolmo.

De los 30 miembros con que contaba la tripulación pudieron salvarse sólo 11, sin saberse de la suerte de los 19 restantes. Créese hayan perecido. La indignación que ha causado el hecho en sí se halla agravada por la circunstancia de que el torpedeo fué efectuado sin advertencia previa, dificultando en sumo grado el salvataje de los naúfragos.-

Me es honroso renovar a V.E. las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

Carlos Ortiz

Buenos Aires, Febrero 21 de 1940.

Acúsese recibo.

ANOTADO

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

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

Don José Maria Cantilo,

BUENOS AIRES.

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

Buenos Aires, Diciembre 21 de 1939.

D.A.P.

Y30

Señor Ministro:

Tengo el agrado de dirigirme a V.E. para acusar recibo de su nota nº 437 de fecha 25 de octubre ppdo., anunciando el torpedeamiento en alta mar de otros dos barcos suecos, el "Gustaf Adolf" y el "Albania".

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

PABLO SANTOS MUÑOZ
SECRETARIO GENERAL

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

A S.E. el Señor Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Argentina en Suecia, Don Carlos Miguens.

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

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
A
DIVISION ASUNTOS POLITICOS

LEGACION DE ARGENTINA

No.437-I.

Estocolmo, octubre 25 de 1939.

1H3

MESA DE ENTRADAS
Y EXPEDICIONES
-6 DIC. 1939
MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES Y CULTO

ANULADO

Señor Ministro:

Dos nuevos casos han venido a aumentar, para la marina mercante sueca, la lista de sus víctimas a consecuencia de la guerra. Se trata, en primer lugar del vapor "Gustaf Adolf", hundido el 21 del corriente al norte de las islas Shetland. Toda la tripulación, compuesta de 19 miembros fué salvada por un vapor noruego. El "Gustaf Adolf", del porte de 1450 toneladas d.w. se dirigía de Gotemburgo a Inglaterra con carga general. Según la relación de su capitán, el vapor fué torpedeado por un submarino alemán, hundiéndose.

El otro caso es el del "Albania", hundido el 23 en vista de la costa inglesa, probablemente por un torpedo, según declaraciones del capitán. Dos hombres de la tripulación perecieron. Los 19 restantes, incluso el capitán pudieron salvarse. El "Albania" (706 toneladas de registro neto), procedía de Londres con cargamento parcial de mercaderías diversas y se dirigía a Newcastle para completarlo y seguir viaje a Gotemburgo.

Reitero a V.E. las expresiones de mi más distinguida y alta consideración.

A S.E. el Señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto,
Don José Maria Cantilo,
BUENOS AIRES.

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

//////// nos Aires, Diciembre 21 de 1939.

Acúsese recibo.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
28 DIC 1939
DIVISIÓN DE ASUNTOS POLITICOS

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

Buenos Aires, Diciembre 15 de 1939.

D.A.P.

410

Señor Ministro:

Tengo el agrado de dirigirme a V.E. para acusar recibo de su nota nº 411 de fecha 11 deloctubre ppdo., comunicando el hundimiento por un submarino, en el Atlántico, del vapor sueco "Vistula", en viaje de Gotemburgo a Hull con carga general.

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

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

PABLO SANTOS MUÑOZ
SECRETARIO GENERAL

A S.E. el Señor Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Argentina en Suecia, Don Carlos Miguens.

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

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
A
DIVISION ASUNTOS POLITICOS

LEGACION DE ARGENTINA

No.411-I.

Estocolmo, octubre 11 de 1939.

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

Señor Ministro:

El vapor sueco "Vistula", del porte de 1.028 toneladas brutas, ha sido torpedeado y hundido en el Atlántico, a 40 millas marítimas al noroeste de las islas Shetland. De la tripulación de 18 hombres, 9 han conseguido llegar a tierra, ignorándose hasta ahora la suerte corrida por los restantes. El Vistula navegaba de Gotemburgo a Hull con carga general.

Me es honroso renovar a V.E. las expresiones de mi más alta y distinguida consideración.

Carlos Arfuso

ANOTADO

Buenos Aires, Diciembre 15 de 1939.

Acúsese recibo.

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

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

Don José Maria Cantilo,

BUENOS AIRES.

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

Buenos Aires, Noviembre 27 de 1939.

D.A.P.

378

Señor Ministro:

Tengo el agrado de dirigirme a V.E. para acusar recibo de su nota nº 395 de fecha 7 del mes ppdo., relativa al apresamiento de varios buques mercantes suecos por unidades navales alemanas.

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

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
28 NOV 1939
DIVISIÓN DE ASUNTOS POLITICOS

PABLO SANTOS MUÑOZ
SECRETARIO GENERAL

A S.E. el Señor Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Argentina en Suecia, Don Carlos Miguens.

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

Legs. varios

LEGACION DE ARGENTINA

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
A
DIVISION A. U. T. S. POLITICOS

Estocolmo, octubre 7 de 1939.

No.395-I.

MESA DE ENTRADAS
Y EXPEDICIONES
- 9 NOV. 1939
MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES Y CULTO

Señor Ministro:

En estos últimos dias varios buques mercantes suecos han sido apresados por fuerzas navales alemanas y conducidos a puertos de esa nación para el exámen de la carga. La prensa sueca opina que la actividad de la flota alemana en las aguas comprendidas entre el Báltico y el mar del Norte, se mantiene con el propósito bien definido de hacer cesar el tráfico hacia Inglaterra.

DESPACHADO

Según se informa, las autoridades navales suecas no contemplan, como algunos rumores han vuelto a asegurarlo, la posibilidad de hacer escoltar los buques mercantes por unidades de la armada nacional, pero si han dispuesto que la vigilancia sea reforzada en las aguas jurisdiccionales, a lo largo de las costas que se consideren más expuestas.-

Me es honroso reiterar a V.E. las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

Carlos Ingenieros

Buenos Aires, Noviembre 2[illegible] de 1939.

Acúsese recibo.

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

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

Don José Maria Cantilo,

BUENOS AIRES.

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

OFICINA DE CLAVE
4 OCT. 1939
RELACIONES EXTERIORES

TELEGRAMA CIFRADO N° 972.

Copenhague, 4 de octubre de 1939.

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

Buenos Aires

N° 10.- En los círculos allegados a este Gobierno se dice que el hundimiento de barcos escandinavos por submarinos alemanes obedece a la decisión alemana de cortar todo suministro de víveres a Inglaterra, como represalia por las medidas inglesas tendientes a impedir la llegada a puertos neutrales de todo cargamento de ultramar sospechado de ser destinado a Alemania. Según informaciones confidenciales, alemania pretendería justificar su represalia por el hecho de que Inglaterra trata de impedirle todo comercio con la República Argentina, como habría sucedido con grandes cantidades de carne y trigo que esperaba recibir por el puerto de Amberes.

Ibarra García.

Es traducción

C. D. Martínez

JEFE DE CLAVE

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

Buenos Aires, Noviembre 30 de 1939.

D.A.P.

397

Señor Ministro:

Tengo el agrado de dirigirme a V.E. para acusar recibo de su nota nº 390 de fecha 4 del mes ppdo., en la que se transcriben varios sueltos de diferentes diarios de ese país, que traducen el estado de irritación causada en la opinión sueca por la frecuencia de los ataques alemanes a la navegación neutral.

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

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
Nº 395 6/12 1939
DIVISION DE ARCHIVOS POLITICOS

PABLO SANTOS MUÑOZ
SECRETARIO GENERAL

A S.E. el.Señor Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Argentina en Suecia, Don Carlos Miguens.

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

manifiesta que no es extraño que la actitud alemana despierte indignación en el Norte y se pregunta a que propósitos obedece en realidad tal proceder.

En el "Svenska Dagbladet", derechas, su redactor político recalca que el interés por las relaciones comerciales con Suecia demostrado por Alemania, no es conciliable con sus atentados, cada vez más frecuentes, contra la navegación sueca.

El "Östergötlands Folkblad", después de declarar que los neutrales deben defender la libertad del comercio, estima que, por consiguiente, no pueden dejarse incluir en la esfera de intereses sea de una u otra parte. Y agrega: "Los deseos en contrario insinuados por parte de beligerantes, no son compatibles con nuestros intereses y nuestro concepto del derecho. El hecho de que empiecen a aparecer exigencias en ese sentido, nos da una idea anticipada de lo que puede sobrevenir".

La política de neutralidad asumida por Suecia, dice el "Örebro Kuriren", será puesta a dura prueba. Teme, por otra parte, que la solución final de este estado de cosas sea la paralización total del comercio sueco con ambas partes beligerantes.

"La opinión sueca reclama que se dé una forma mejor concertada y más efectiva, a los esfuerzos que hacen los dirigentes de la política exterior, a las medidas que adopta y a sus planes para el futuro inmediato," expresa el "Dagens Nyheter" del partido popular, que sin embargo reconoce lo dificil y delicado de tal cometido.-

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

Carlos Ruiz Guiñazú

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

/////// nos Aires, Noviembre 30 de 1939.

Acúsese recibo.

RELACIONES EXTERIORES
1 DE DIC 1939
DIVISION DE
ASUNTOS POLITICOS

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

Buenos Aires, Noviembre 29 de 1939.

D.A.P.

391

Señor Ministro:

Tengo el agrado de dirigirme a V.E. para acusar recibo de su nota nº 389 de fecha 4 del mes ppdo., informando que dos torpederos alemanes detuvieron al vapor sueco "Kronprinsessan Margareta", exigiendo la entrega de la tripulación de un barco mercante inglés torpedeado, que aquel barco sueco recogiera en el mar del Norte.

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

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

PABLO SANTOS MUÑOZ
SECRETARIO GENERAL

A S.E. el Señor Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Argentina en Suecia, Don Carlos Miguens.

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

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
A
DIVISION ASUNTOS POLITICOS

LEGACION DE ARGENTINA

No.390-I.

Estocolmo, octubre 4 de 1939.

MESA DE ENTRADAS
Y EXPEDICIONES
- 9 NOV. 1939
MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES Y CULTO

Señor Ministro:

Se informa que el 30 de septiembre el vapor mercante sueco "Gun" de 1.221 toneladas, fué hundido por un submarino alemán en el trayecto de su viaje de Gotemburgo a Amberes. En el cargamento habían 50 toneladas de carga general por cuenta del gobierno belga. Con ese motivo el ministro sueco en Berlín ha entregado al gobierno alemán una protesta del gobierno sueco y otra por el apresamiento del vapor letón "Imanta" ocurrido en aguas territoriales suecas.

ANOTADO

Los frecuentes ataques de que ha sido objeto el tráfico comercial marítimo sueco durante los últimos dias, aumenta la preocupación de este gobierno y la reacción de la opinión. El redactor en jefe del "Smålands Folkblad" - socialista - señala que los atentados se hacen cada vez más frecuentes contra los neutrales mientras que los submarinos no han conseguido hundir un solo buque inglés durante la pasada semana. "En ese lapso de tiempo, - dice - diez y seis buques de los países nórdicos han sido torpedeados o apresados. Las protestas en Berlín no parecen conducir a nada, pero puede asegurarse que estos métodos de guerra no contribuyen a aumentar las simpatías de los países neutrales hacia Alemania".

El "Göteborgs Posten", del partido popular,

A S.E. el Señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto,
Don José Maria Cantilo,
BUENOS AIRES.

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

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
A
DIVISION ASUNTOS POLITICOS

LEGACION DE ARGENTINA

No.389-I.

Estocolmo, octubre 4 de 1939.

MESA DE ENTRADAS
Y EXPEDICIONES
- 9 NOV. 1939
MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES Y CULTO

Señor Ministro:

Se informa que el vapor sueco "Kronprinsessan Margareta", en viaje de Buenos Aires a ésta, ha sido detenido en aguas internacionales, cerca de la costa sueca por dos torpederos alemanes. Después de inspeccionar el cargamento, los navios alemanes exigieron que les fuese entregada la tripulación de un barco mercante inglés torpedeado, que el "Kronprinsessan Margareta" recogiera en el mar del Norte. Luego el vapor pudo seguir viaje.

Me es honroso renovar a V.E. las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

ANOTADO

Buenos Aires, Noviembre 29 de 1939.

Acúsese recibo.

MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES
21 DIC 1939
DIVISION DE
ASUNTOS POLITICOS

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

Don José Maria Cantilo,

BUENOS AIRES.

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

Buenos Aires, Noviembre 29 de 1939.

D.A.P.

395

Señor Ministro:

Tengo el agrado de dirigirme a V.E. para acusar recibo de su nota nº 389 de fecha 3 del mes ppdo., informando sobre el hundimiento por submarinos alemanes, de un barco sueco en viaje con rumbo a Amberes llevando un cargamento de mineral.

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

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
E1 DIC 1939
DIVISION DE ASUNTOS POLITICOS

PABLO SANTOS MUÑOZ
SECRETARIO GENERAL

A S.E. el Señor Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Argentina en Suecia, Don Carlos Miguens.

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

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
A
DIVISION ASUNTOS POLITICOS

LEGACION DE ARGENTINA

Estocolmo, octubre 3 de 1939.

No.387-I.

MESA DE ENTRADAS
Y EXPEDICIONES
- 9 NOV. 1939
MINISTERIO RELACIONES EX

Señor Ministro:

Un tercer buque mercante sueco ha sido víctima de la guerra submarina. El 28 de septiembre un submergible alemán hundió cerca de Stavanger -Noruega- el "Nyland" de 3.525 toneladas que navegada desde ese puerto con rumbo a Amberes, llevando un cargamento de mineral. La tripulación, compuesta de 29 hombres, fué salvada por buques noruegos.

A raíz del hecho el gobierno sueco ha formulado, por intermadio del ministro en Berlín, una protesta al gobierno alemán, señalando especialmente que el cargamento del buque estaba destinado exclusivamente a Bélgica y que ya, por el solo hecho de que el cargamento fuera destinado a un país neutral, no cabía considerarlo como contrabando de guerra. Por consiguiente - agrega la nota de protesta - el hundimiento del buque debe ser juzgado como manifiestamente en pugna con el derecho internacional. Como en los casos anteriores (nota No.378-I), el gobierno sueco "ha reservado para sí y para los legítmos interesados, todos los derechos relacionados con la indemnización de daños y perjuicios que se estimen procedentes".

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

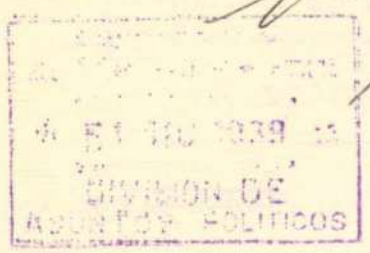
NOTADO

A S.E. el Señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto,
Don José Maria Cantilo,
BUENOS AIRES.

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

/////// nos Aires, Noviembre 29 de 1939.

Acúsese recibo.



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

Buenos Aires, Noviembre 21 de 1939.

D.A.P.

372

Señor Ministro:

Tengo el agrado de dirigirme a V.E. para acusar recibo de su nota nº 378 de fecha 27 de septiembre ppdo., relativa a las protestas y reclamaciones presentadas al Reich por el Gobierno sueco a raíz del hundimiento de los buques de esa nacionalidad "Gertrud Bratt" y "Silesia", que iban en viaje a Inglaterra con carga no clasificada como contrabando de guerra.

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

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES y CULTO
22 NOV 1939
DIVISION DE ASUNTOS POLITICOS

PABLO SANTOS MUÑOZ
SECRETARIO GENERAL

A S.E. el Señor Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Argentina en Suecia, Doctor Carlos Miguens.

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

A la actitud ahora adoptada por Alemania se oponen las declaraciones del jefe de la armada del Reich, el gran almirante Raeder, asegurando que el comercio normal de los países neutrales sería preservado de los ataques submarinos. Como es natural, el comercio de exportación de la madera se encuentra muy alarmado y una delegación se ha dirigido al ministro de la defensa, inquiriendo si se pensaba adoptar el sistema de convoy para proteger los intereses suecos. Contestó el ministro que ese proceder no podía ser considerado puesto que, según el derecho internacional, implicaría que Suecia participa en la guerra. Agregó que lo sucedido era de lamentar y que se haría todo lo posible para evitar la repetición de tales hechos. "El único procedimiento factible - dijo - es de negociar con los gobiernos respectivos y pronto se enviará una misión a Alemania con ese propósito como ya se ha enviado una a Londres". (nota No.372-I.).-

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

Buenos Aires, Noviembre 21 de 1939.

Acúsese recibo.

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

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

Exp. 1178

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
A
DIVISION ASUNTOS POLITICOS

LEGACION DE ARGENTINA

Estocolmo, septiembre 27 de 1939.

No.378-I.

MESA DE ENTRADAS
Y EXPEDICIONES
3 NOV. 1939
MINISTERIO DE RELACIONES
EXTER[illegible] Y CULTO

Señor Ministro:

A raíz del hundimiento del buque mercante sueco "Certrud Bratt", este gobierno ha presentado una protesta formal al de Berlin "reservándose para sí y para los legítimos interesados, todos los derechos relacionados con la indemnización de daños y perjuicios que estime proceder". El parte oficial agrega que tambien se han hecho las representaciones pertinentes con respecto al torpedeo del vapor "Silesia".

El "Certrud Bratt", vapor de 1.519 toneladas brutas, conduciendo un cargamento de celulosa y madera de Norrköping a Bristol, fué torpedeado por un submarino alemán el 24 del corriente en el Skagerak. La tripulación, compuesta de 20 hombres fué salvada. En cuanto al "Silesia", de 2.850 toneladas d.w. se dirigía de Gotemburgo a Hull con carga general y madera. Fué torpedeado el 25 en vista de Stavanger. La tripulación de 19 hombres fué tambien salvada.

Estos actos han producido profunda y penosa impresión en la opinión pública sueca. La prensa condena unánimamente el proceder que en un editorial se califica de "piratería", y se rebate el alegato alemán de que la madera y la celulosa constituyan contrabando de guerra, recordando que la lista publicada el 12 de septiembre por el gobierno del Reich, no incluía a esas mercaderías.

A S.E. el Señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto,
Don José Maria Cantilo,
BUENOS AIRES.

ANOTADO

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

Buenos Aires, Noviembre 30 de 1939.

D.A.P.

22

Señor Encargado de Negocios:

Tengo el agrado de dirigirme a S.S. para acusar recibo de su nota nº 23 de fecha 25 de septiembre ppdo., informando de la indignación causada en ese país, por la frecuencia del torpedamiento por submarinos alemanes de barcos de carga de los países nórdicos.

Saludo a S.S. con mi mayor consideración.

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

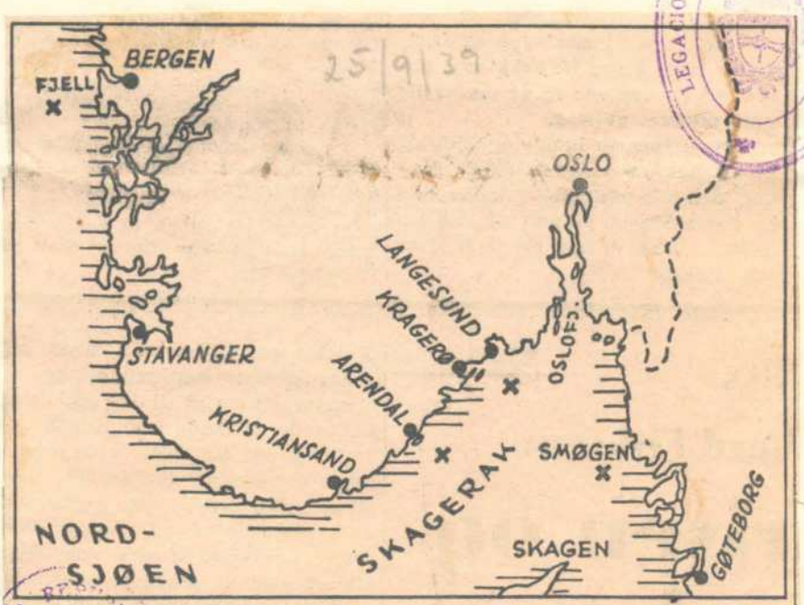
PABLO SANTOS MUÑOZ
SECRETARIO GENERAL

A S.S. el Señor Encargado de Negocios ad-interim de la República Argentina en Noruega, Don Adolfo N. Calvo.

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

Anexo a la Nota No. 23 - R.E. "Aftenposten" 25 Sept. 1939.

LEGACION DE LA REPUBLICA ARGENTINA



Øvenstående kart viser de steder, hvor senkning av fartøier — ved torpedering eller ved dynamitt — har funnet sted i farvann nær den norske kyst — det britiske skib «Akenside» utfor Bergensleden, det finske skib «Martti-Ragnar» utfor Torungen, «Walma» — også finsk — ved Smøgen og det svenske «Gertrud Bratt» utfor Langesund.

LEGACION DE LA REPUBLICA ARGENTINA

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

No. 23 - R.E.

tripulantes remaron toda la noche y afortunadamente pudieron llegar a Arendal sanos y salvos, a las 8 de la manana.-

Con motivo de este hundimiento, el "Aftenposten" de hoy, publica el pequeño mapa que, en recorte y a simple titulo informativo, tengo el honor de remitir a V.E. con la presente.-

Como V.E. vera, en el citado mapa se indican los sitios, cerca de la costa noruega, en que han tenido lugar hundimientos de barcos: El vapor ingles "Akenside" cerca de Bergen, el sueco "Gertrud Bratt" proximo a Langesund, a la entrada del Fjord de Oslo, y los finlandeses "Walma" y "Martti-Ragnar", en el Skagerak, cerca de Smögen y Arendal, respectivamente.-

Me es honroso renovar a V.E. las expresiones de mi mas alta y distinguida consideracion.-

Adolfo Calero
Encargado de Negocios

Buenos Aires, Noviembre 30 de 1939.

Acúsese recibo.

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

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

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
A
DIVISION ASUNTOS POLITICOS

Legación
de la
República Argentina

No. 23 - R.E.

Oslo, 25 de Septiembre de 1939.

MESA DE ENTRADAS
Y EXPEDICIONES
- 9 NOV. 1939
MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES Y CULTO

Senor Ministro:

En un corto lapso de tiempo, han sido hundidos por submarinos alemanes, cerca de la costa de Noruega, - ademas del vapor ingles "Akenside" - tres barcos pertenecientes a paises neutrales: el "Gertrud Bratt" de nacionalidad sueca y los finlandeses "Walma" y "Martti-Ragnar".-

Creo innecesario significar a V.E., la profunda indignacion que la noticia del hundimiento de dichos barcos ha causado en todo el pais. En los mas diversos sectores de la opinion, se afirma que el torpedeamiento de vapores neutrales es un nuevo y claro ejemplo de la facilidad con que Hitler rompe todas sus promesas; que la guerra de submarinos completamente desconsiderada ha empezado de veras, y que como consecuencia de estos acontecimientos, la posicion de los paises nordicos puede ser modificada fundamentalmente.-

SIN EL ANEXO
CONFORME

ANOTADO

Los diarios de ayer, publican detalles respecto al hundimiento del vapor finlandes "Martti-Ragnar", de 3800 toneladas. Dicho barco se dirigia de Finlandia a Inglaterra con un cargamento de celulosa. A 15 millas de Arendal, fue detenido, a media noche, por un submarino aleman, el cual ordenó a la tripulacion, compuesta de 23 hombres, que echara al mar los botes salvavidas. El barco fue dinamitado y hundido. Los

A S.E. el Senor Doctor Don JOSE MARIA CANTILO,
Ministro de Relaciones Exteriores y Culto.
BUENOS AIRES.