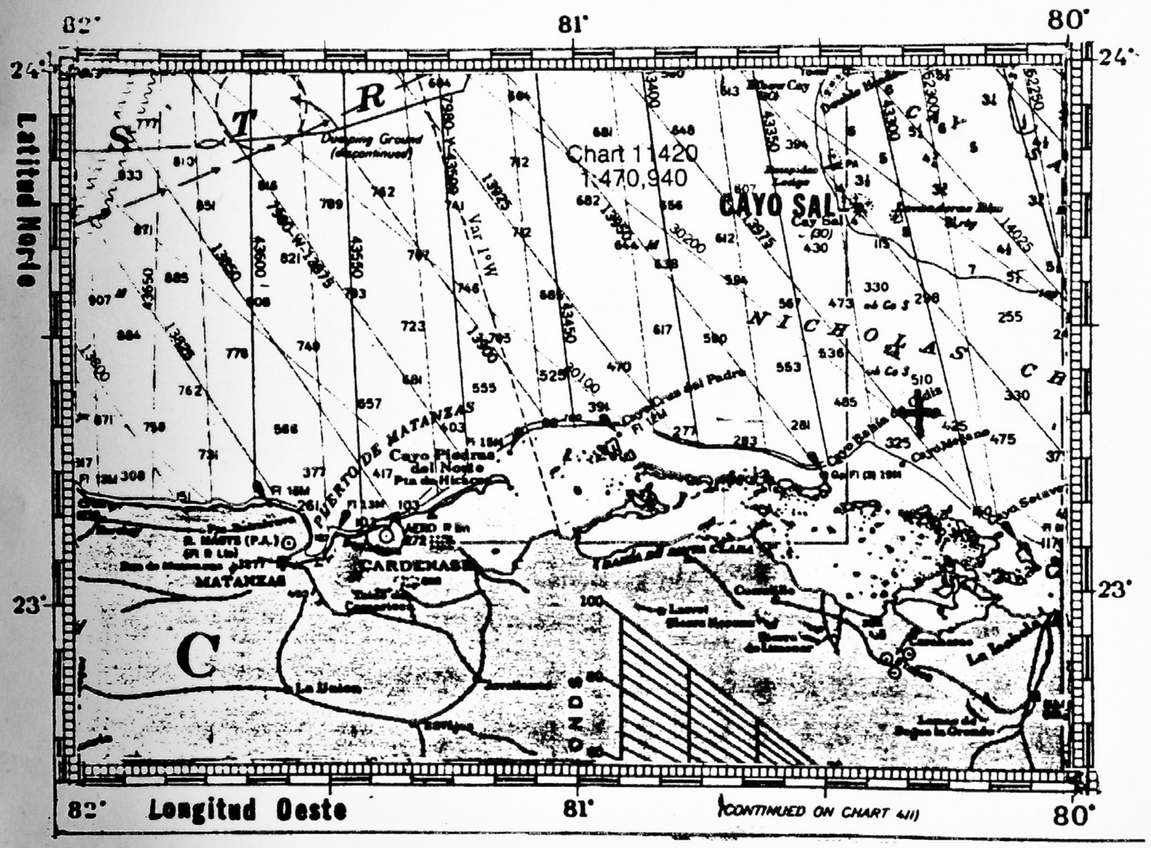
Tradición Naval Cubana

Hundimiento del Submarino Alemán U-176

Dedico este pequeño trabajo a todos aquellos que no conocieron del hundimiento del Submarino Alemán U-176 por el Cazasubmarino Cubano No. 13, glorioso combate, orgullo y tradición de los marinos de guerra, mercante y pilotos navales de la Cuba Republicana.

Pelayo Balbis Torregrosa
Ex-Teniente de Navío
Capitán Marina Mercante Cubana

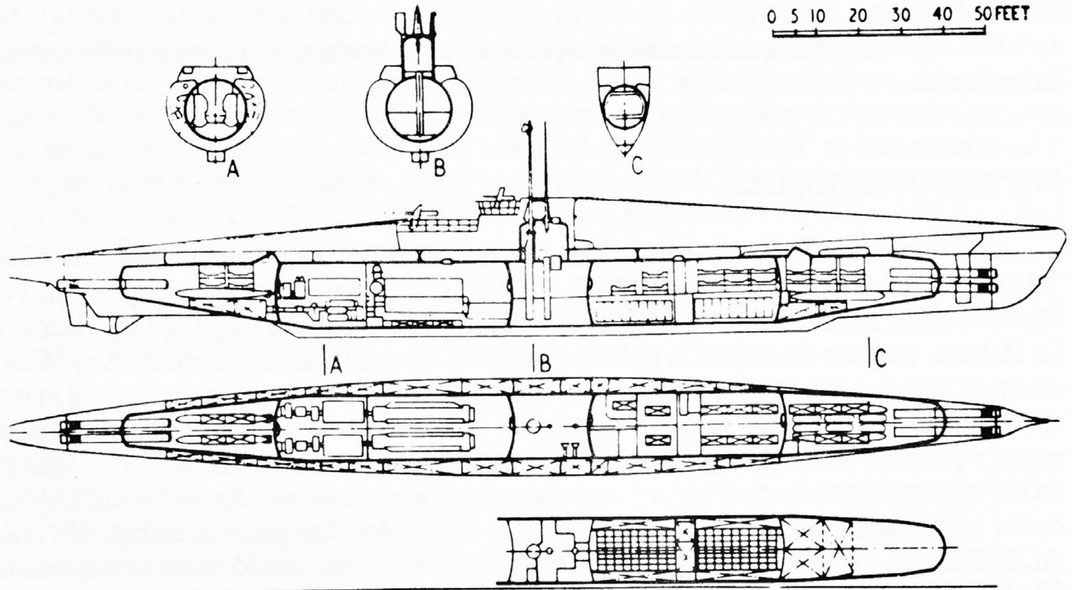


® RUMBOS, 1994
Library of Congress
United States

El gran historiador naval, Almirante SAMUEL ELLIOT MORISON, en su famosa obra "The Two Ocean War" en la página 1011 dice textualmente:

"Cuba fue nuestro más útil aliado en Norteamérica exceptuando al Canada. Su flota de pequeños Cazas Submarinos tomó la vigilancia del tráfico marítimo en sus costas y ayudó a escoltar los Seatrains "Florida-Habana". El CS-13, un cazasubmarino de 83' hundió el Submarino Alemán U-176 en el Canal Viejo de Bahamas, en mayo de 1943, fue el único y pequeño barco de cualquier otra Marina de Guerra en hundir un submarino en aguas americanas.

Submarino Alemán U-176



TYPE	NAME	BUILDER	LAUNCHED	FATE
IXC	U.176	,,	12.9.41	Depth charged Cuban chaser CS.13 and U.S.N. aircraft (VS.62) north of Havana 15/5/43.

Displacement: 1,120/1,232 tons.
Dimensions: 252 × 22¼ × 15⅔ feet.
Machinery: 2-shaft diesel/electric motors, B.H.P./S.H.P 4,400 1,000 = 18¼/7¼ knots.
Bunkers and radius: 208 tons; 11,000/63 miles at 12/4 knots.
Armament: One 4·1-inch, one 37 mm. A.A., one 20 mm. A.A. guns; six 21-inch torpedo tubes (four fwd. and two aft—twenty-two torpedoes).

INTRODUCCION

Inmediatamente del ataque a Pearl Harbor por los japoneses el 7 de diciembre de 1941, los Estados Unidos le declararon la guerra a Alemania y los submarinos alemanes comenzaron a actuar en las costas de los Estados Unidos y el Mar Caribe. Después del hundimiento del "Bismarck", los alemanes intensificaron la guerra submarina. Los barcos hundidos por submarinos alemanes durante el mes de marzo de 1942, fueron iguales a la cantidad enviada al fondo del mar durante los meses de enero y febrero, incluyendo el Mar Caribe. En ese tiempo un 49 por ciento de los barcos hundidos en el mundo, fueron en aguas de América. Operaron seis submarinos alemanes en aguas americanas y hundieron más buques de los que se podían construir y hasta esa fecha los americanos no habían destruído ningún submarino alemán.

Ni la Marina, ni las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos estaban preparadas para combatir submarinos alemanes y muchos de ellos exhibían sus torretas frente a las playas de la Florida como si fueran turistas.

Cuba fue la primera de las naciones de América en declararle la guerra al Eje: Alemania, Italia, Japón.

PRIMEROS ATAQUES

Los primeros barcos mercantes cubanos hundidos por submarinos alemanes fueron el "MANZANILLO" y el "SANTIAGO DE CUBA", que comandaban los capitanes ANTONIO FERNANDEZ DE LA VEGA y JOSE REBOREDO OJEA, cuando salían de Cayo Hueso hacia La Habana, después de abrirse la red antisubmarina que cerraba ese puerto de Key West. Los cazasubmarinos exploraron la zona sin detectar submarinos. Cuando todos los barcos mercantes abandonaron el puerto para reunirse y organizar el Convoy Especial No. 12 que integraban los vapores cubanos "MANZANILLO", "SANTIAGO DE CUBA" y el "JULIAN ALONSO", con un remolcador adaptado para carga y otros barcos, el primero en salir fue el "MANZANILLO", detrás le siguió el "SANTIAGO DE CUBA" y siguiéndole las aguas a ambos, el "JULIAN ALONSO". El "MANZANILLO" de 1,025 toneladas brutas, ocupó la posición exterior, el "SANTIAGO DE CUBA" de 1,685 toneladas brutas ocupó la posición central y el "JULIAN ALONSO" la interior casi en el veril.

El Submarino Alemán U-508 al mando del LT.ZEE GEORG STAATS, en la posición aproximada de 24º-20' Latitud Norte y 81º-50' Longitud Oeste, a profundidad de periscopio y con las máquinas paradas los estaba esperando. Se sintieron dos explosiones casi simultáneas y los marinos del "JULIAN ALONSO", que comandaba el Capitán FELIPE ORTOLAZABAL, contemplaron con horror como el "MANZANILLO" se había partido en dos y se hundía sin darle tiempo a la tripulación a tratar de salvarse. La humareda producida por el incendio de los buques fue vista desde las ventanas por los estudiantes de la Escuela de Sonar de la Base Naval de Key West.

HUNDIMIENTO DEL VAPOR "MANZANILLO"

El Cap. ANTONIO FERNANDEZ DE LA VEGA estaba al mando del "MANZANILLO", carguero cubano de 1,025 tomeladas brutas, propiedad de la Empresa Naviera Cubana, fue torpedeado sin previo aviso por el Submarino Alemán U-508 al mando del LT.ZEE GEORG STAATS a las 1200 G,C.T. del día 12 de agosto de 1942, en Latitud 24º-20' N y Longitud 81º-50' W a 7 millas al Sur de Sand Key, mientras navegaba en un convoy desde Key West hacia La Habana. En cubierta llevaba 6 camiones grandes y en sus bodegas carga general. El buque se hundió en pocos minutos.

Navegaba el "MANZANILLO" con un rumbo de 210º, velocidad 8 nudos, en 60 brazas de agua. No llevaba serviola, tiempo claro, buena visibilidad con ligera brisa del Sur. Era el segundo de los tres buques de la columna de babor de los siete buques que formaban un convoy protegidos por un SC (Sub Chaser) y un PC que exploraban la cabeza de cada una de las columnas del convoy. El "SANTIAGO DE CUBA" era el segundo buque de la columna de estribor paralelo al "MANZANILLO" a una distancia de 700 yardas. El timonel vió las huellas del torpedo a corta distancia del buque, pero no pudo maniobrar para evadirlo; el torpedo explotó por estribor partiendo el buque en dos, hundiéndose rápidamente. Siendo imposible precisar detalles sobre la tragedia. No hubo tiempo de pedir auxilio. Los documentos confidenciales estaban en la caja fuerte y se hundieron con el buque. De la tripulación del "MANZANILLO" se encontraron ocho cadáveres, entre ellos el del Capitán ANTONIO FERNANDEZ DE LA VEGA. Desaparecieron 13, el Primer Oficial ALFREDO FONTANA y el Primer Maquinista ROQUE L. VILLA estaban entre ellos. Sólo seis supervivientes fueron rescatados por el Buque "JULIAN ALONSO".

Tripulantes cubanos muertos, desaparecidos y sobrevivientes en el hundimiento del Vapor "MANZANILLO" el 12 de agosto de 1942:

Perecieron (8)

Capitán	Antonio Fernández de La Vega	Tripulante	Casimiro Martínez Cuervo
1er. Oficial	José Quevedo Hukey	"	Carlos Cortés Prat
2do. Oficial	Ignacio López Gómez	"	Julio Miranda Digat
Tripulante	Pedro Gutiérrez Abello	"	Pedro Díaz Lago.

(Sus cuerpos fueron encontrados flotando alrededor de los restos del buque, sólo estab vivo Miranda, que murió luego en Key West).

Desaparecidos (13)

2do. Oficial	Alfredo Fontana Méndez	Bartolomé Moragues Palmer
1er. Maq.	Roque A. Vila Pérez	Leandro Huerta Agüero
3er Maq.	Angel macías Molina	José A. Corripio Cuesta
Tripulantes:		Juan René Herrera
Alejandro Conejero Barriel		Andrés Arias Escarza
Roger A. Lorenzo Casals		Félix Ramírez Toscano
Gabino Sangil Manzanares		Jorge L. de la Torre Orilla

Supervivientes (6)

Raúl Santana Delgado
Santiago Porto Ballesta
Lucio Sangil Rodríguez
Joaquín Claramonte Romero
Enrique Torres Suárez
Evaristo I. del Valle

(Estos últimos tres fueron rescatados por el Vapor "JULIAN ALONSO")

HUNDIMIENTO DEL VAPOR "SANTIAGO DE CUBA"

El "SANTIAGO DE CUBA" carguero cubano de 1,685 toneladas brutas, propiedad de la Empresa Naviera Cubana, fue torpedeado por el submarino alemán U-508 al mando del Capitán de Corbeta STAATS, a las 11 horas 50 minutos G.C.T. el día 12 de agosto de 1942, siete millas al Sur de Sand Key, Latitud 24º-20 N y Longitud 81º-50 W, mientras navegaba en convoy desde Key West hacia La Habana con carga general. El buque se hundió de popa, en menos de tres minutos. Navegaba a 8 nudos de velocidad. El operador de radio estaba en el puente, también algunos hombres estaban en cubierta. El tiempo bueno. La mar en calma. Brisa suave del Sur, visibilidad buena.

El torpedo tocó por estribor, debajo del puente, entrando al cuarto de máquinas. El buque se hundió inmediatamente. Estaba desarmado y no tuvo tiempo de enviar señales de auxilio. Todos los documentos se hundieron con el buque, no hubo tiempo para arriar los botes salvavidas. Algunos marineros ocuparon un bote cuyos cabos no pudieron ser manipulados, hundiéndose con el buque. El resto de la tripulación saltó al agua o fue sacada de la cubierta por la explosión. Los supervivientes pudieron ocupar dos balsas y fueron rescatados inmediatamente por el CS-540, uno de los escoltas del convoy que los llevó a Key West. De un total de 27 tripulantes, sólo 17 fueron rescatados, perdiendo la vida 10 marineros. El submarino nunca fue visto.

Se informó mas tarde que Heinz August Luning, espía alemán capturado en Cuba y sentenciado a muerte y fusilado en La Habana, fue el responsable por los hundimientos del "MANZANILLO" y el "SANTIAGO DE CUBA", así como de otros buques cubanos. El espía Luning le compró al cónsul hondureño en Berlín un pasaporte hondureño. Se reportó que unos 300 de esos pasaportes fueron vendidos a espías alemanes que operaban en América. Luning obtenía información de movimientos de buques en los muelles y cabarets visitados por marineros, que luego trasmitía por radio a Berlín y sus asociados en la América del Sur y en Portugal.

Tripulantes desaparecidos y supervivientes en el hundimiento del Vapor "SANTIAGO DE CUBA" el 12 de agosto de 1942:

Desaparecidos (10)

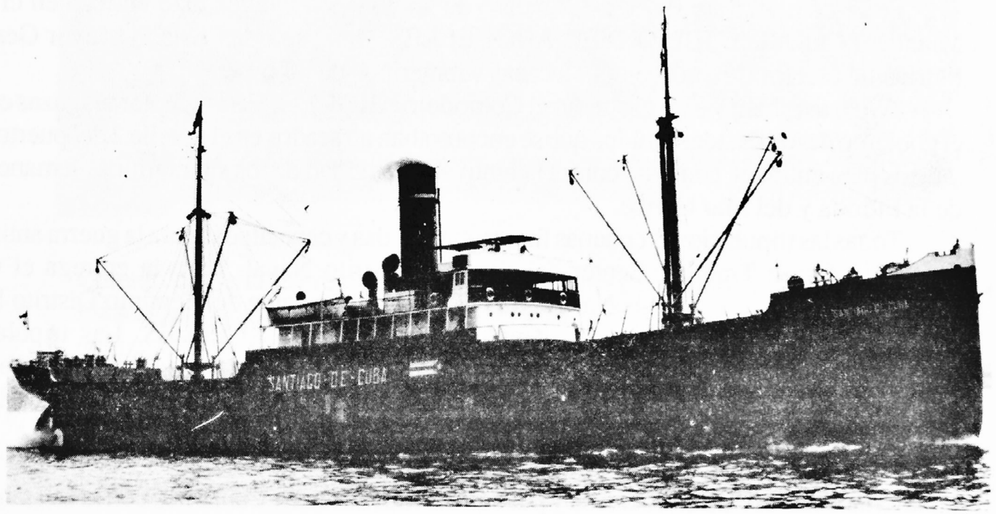
1er. Maquinista	Francisco Novo Tejeiro	
Tripulantes:	Diego Rojas Figueroa	Antonio Pérez Delgado
	Ceferino Méndez Díaz	Antonio Guardiola
	José Colomar Castello	Aurelio Zabala Petuya
	Bernardo Piloto	Juan E. Rodríguez Lorenzo
		Arcadio Sañudo Lavín

(No fue rescatado ningún cuerpo)

Supervivientes (17)

Capitán	José Reboredo Ojea	Leonardo Pérez González
1er. Oficial	Manuel Cámara Caviedes	Bernardo Kesser
2do. Oficial	Mario Plamer Elorde	Daniel Pedroso Pedros
Agregado	José Caminero Pereira	Raúl Farías Gúzman
2do. Maq.	Manuel Romero Laureiro	Juan G. Remos
3er. Maq.	Mario Curbelo Hernández Rey	José Iglesias Martorell
Tripulantes:	Orlando Arencibia	Luis Fleites Campos
	José Paz Pérez	Wilfredo Pulido Pulido
	Rolando Alvarez Carballo	

"SANTIAGO DE CUBA"



Construido en 1908. 1685 261x40x17, 20-22 Akt.Ges. "Neptun" con el nombre de CARIDAD SALA. Cambió el nombre a "CLARA MENNING" 08-17 Dampfs. Ges. Clara Menning G.m.b.H. (Otto Zeick) Rostock. Capturado en Abril de 1917 por los Estados Unidos e internado en New York.

Nombrado "YADKIN" 17-20 U.S. Shipping Board Bureau. Re-nombrado "SANTIAGO DE CUBA" en 1922. Hundido el 12 de Agosto de 1942 en Lat. 24º 20' N y Long. 81º 50' W por el Submarino Alemán U-508, en el mismo ataque que hundió al "Manzanillo".

FLOTILLA DE LOS CAZAS SUBMARINOS CUBANOS

Ante la creciente amenaza de los submarinos alemanes, era necesario coordinar las operaciones de los Estados Unidos y Cuba. La misión Naval Americana de la Embajada de los Estados Unidos en La Habana y el Estado Mayor General de la Marina de Guerra Cubana, estimaron que debía organizarse una unidad naval compuesta por cazasubmarinos de 83' de eslora para patrullajes en las bahías, estrechos y canales, pero muy raras veces en operaciones en alta mar. A esos efectos, muchos marinos cubanos tomaron cursos de guerra antisubmarina en el Sub Chaser Center del Séptimo Distrito Naval en la ciudad de Miami y cuando terminaron el primer curso, el gobierno americano traspasó al cubano doce cazas de madera de 83' de eslora, los cuales fueron tripulados por oficiales, clases y alistados que terminaron dicho curso y llevaron a La Habana esos cazas submarinos.

ENTREGA DE LOS CAZAS SUBMARINOS

El 23 de marzo de 1943, el Gobierno de los Estados Unidos hizo entrega en el puerto de Miami, al Comodoro JULIO DIEZ ARGUELLES M.N., Jefe del Estado Mayor General de la Marina de Guerra Cubana de los 12 cazas submarinos de 83 pies.

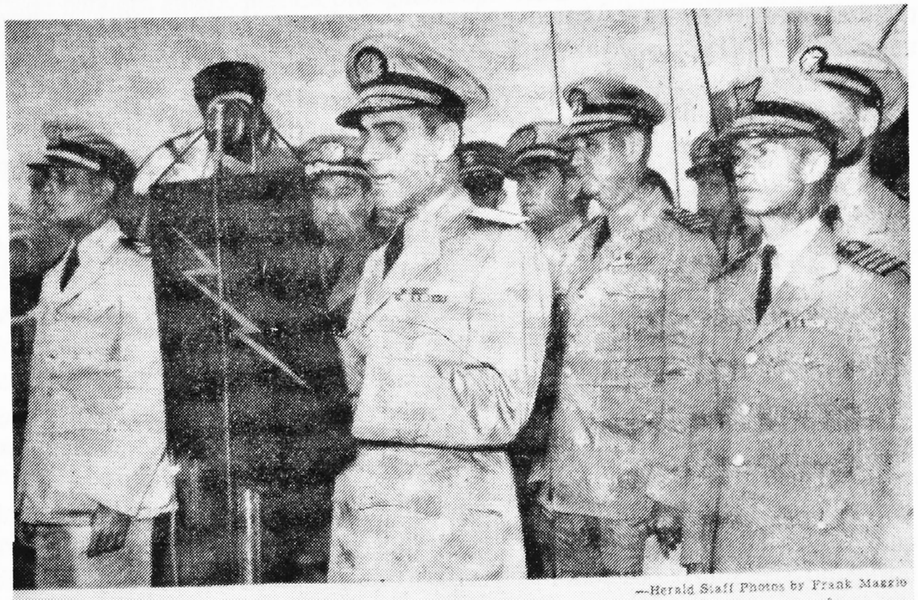
"We'll use them well", prometió el Comodoro ARGUELLES al aceptar los cazas cedidos por el gobierno de los Estados Unidos que se encontraban atracados en el muelle 2 del puerto de Miami y listos para entrar en combate contra la renovada actividad de los submarinos alemanes en aguas de la Florida y del Mar Caribe.

Todas las tripulaciones cubanas fueron entrenadas y capacitadas para la guerra antisubmarina en el Sub Chase Training Center del Séptimo Distrito Naval. Hizo la entrega el Cap. H.H. BENSON, Jefe de las Fuerzas Navales del Golfo y comandante del Séptimo Distrito Naval, con la formal presentación "Good Hunting" al Comodoro ARGUELLES. Las tripulaciones en atención, unas frente a las otras, mientras se oía el himno de los Estados Unidos se bajaba la bandera americana y al comenzar el himno nacional cubano se izaban las banderas de la estrella solitaria en los cazas submarinos.

Al traspasar los barcos el Cap. BENSON dijo: "Queda mucho por hacer". Muchos submarinos han estado en esta área y pueden ser muchos más. Contamos con la asistencia cubana para hundirlos, expulsar y hundir al enemigo en estas aguas donde los barcos de los Estados Unidos y Cuba puedan libremente navegar.

El Comodoro ARGUELLES recordó que Cuba y los Estados Unidos habían peleado como aliados tres veces en los pasados 50 años y que las tripulaciones cubanas pelearían con el mismo entusiasmo.

Junto al Capitán BENSON al hacer la transferencia, se encontraban el Cap. J.E. WHITEBECK, Jefe del U.S. Coast Guard del área para la cual fueron construídos los cazas, así como el Comodoro E.F. Mac DANIEL, Jefe del Sub Chase Training Center.



—Herald Staff Photos by Frank Mazzio

"WE'LL USE THEM WELL." promises Commodore Julio D. Arguelles, at microphone, accepting the 10 vessels. Immediately behind him are Capt. H. H. J. Benson and Capt. J. E. Whitbeck.

Ceremonia de la Entrega.– El Comodoro Julio D. Argüelles M.N., Jefe del Estado Mayor General de la Marina de Guerra Cubana aceptando la entrega de los 12 cazasubmarinos americanos. De izq. a derecha: Cap. de Corbeta Rafael G. Valiente M.N., Jefe de las Operaciones Navales Cubanas, el Comodoro Argüelles, el Cap. H.H. Benson, Jefe del Séptimo Distrito Naval y el Cap. J.E. Whitebeck, Jefe del U.S. Coast Guard.

BASE DE LA FLOTILLA

El lugar para estacionar la Base de esta flotilla en el puerto de La Habana, fue el antiguo muelle del Arsenal, donde la Pan American Air Lines operaba sus aviones anfibios, los cuales ya estaban en desuso. Estas facilidades eran propiedad de los Ferrocarriles y le fue arrendada a la Marina de Guerra por un peso ($1) al año. El muelle y el almacen fueron adaptados lo mejor posible para las operaciones de la flotilla. Se hicieron instalaciones eléctricas y de agua en el muelle, se organizó un almacen para las piezas de repuesto de motores, radios, etc. Se organizó una comisaría para surtir a los barcos de víveres y carnes. Además en esta comisaría podían comprar las familias de los miembros de esa unidad naval.

En la planta alta del edificio se instaló el salón de conferencias, donde cada hecho notable, como contactos con submarinos, convoyes, tácticas nuevas, etc., era discutido entre todos los oficiales.

La Flotilla de Cazasubmarinos era por tanto una unidad compuesta por doce barcos de 83', divididos en 4 divisiones de 3 barcos cada una. Cada división tenía un Jefe y operaba también como unidades separadas cuando no estaban en operaciones con dos o más divisiones o la flotilla completa.

Las primeras divisiones fueron:

No. 1. -CS-11-12-13	Jefe:	Tte. de Navío Ramiro Ceballos Sigarroa.
No. 2. -CS-14-21-22	"	Tte. de Navío Rafael Valiente Griñán.
No. 3. -CS-23-24-31	"	Tte. de Navío Osiris Pérez Soto.
No. 4. -CS-32-33-34	"	Tte. de Navío Mariano Franco Gamio.

Cada vez que el servicio lo permitía se ejecutaban programas establecidos para entrenamiento, tanto en conjuntas maniobras y ataques, señales, etc. Oficiales y Operadores de Sonidos iban periódicamente a Miami. Hay que recordar con cariño y agradecimiento al hoy retirado Contralmirante ROBERT ERLY, de la Marina de Guerra de los Estados Unidos, quien ayudó mucho, en algo que los marinos cubanos no teníamos ninguna experiencia: maniobrar con un conjunto de barcos.

El trabajo diario, el entrenamiento y el coraje de las tripulaciones de los cazas hicieron posible que lo que sucediera, bueno o malo en la flotilla o en una división en particular, no constituyera un crédito o censura para determinado barco u oficial. Todos se sentían orgullosos de la flotilla en general y de cada división en particular.

El primer jefe, alma y vida de esa flotilla de cazasubmarinos, lo fue el Capitán de Corbeta MARCOS PEREZ MEDINA, M.N. que supo con su capacidad y su buen carácter darle el impulso arrollador que culminó con el hundimiento del Subamrino Alemán U-176.

Una vez, reunidos en el despacho del Jefe del Estado Mayor el Comodoro JULIO DIEZ ARGUELLES y el Coronel GALPIN (Jefe de la Misión Naval Americana) con oficina en el Estado Mayor (Castillo de la Punta), GALPIN, mantenía un oficial americano de enlace en la Flotilla y él, personalmente hacía frecuentes visitas. ARGUELLES le preguntó a GALPIN cómo estaba operando la Flotilla y él como respuesta le dijo: "Vamos a dar una demostración. Vamos a dar una alarma ahora, ordenando a la flotilla a salir de inmediato", y le dijo al Comodoro: "El último barco debe estar pasando por la Boca del Morro en 40 ó 50 minutos después de la alarma". Por una casualidad estaban en la Base las 12 unidades, aunque una estaba en mantenimiento. Por tanto, 11 estaban en labores rutinarias y todas listas para cumplimentar cualquier orden.

El telefonema del Estado Mayor ordenando la salida de la flotilla se recibió a las 1600 horas y de inmediato se ordenó la salida de todos los barcos. Se les informó que a 10 o a 15 millas de la costa un barco estaba siendo atacado. Todos los barcos salieron en zafarrancho de combate. A las 1640 el último barco pasaba por frente al Castillo de la Punta. Por ese motivo la flotilla recibió una calurosa felicitación.

La Marina de Guerra de Cuba hizo frente a todos los servicios de patrullaje, convoyaje, escolta y vigilancia con su flotilla de cazasubmarinos. Todas las tripulaciones sabían que si tenían que hacer frente a un submarino enemigo en la superficie, estarían perdidos; sin embargo, esa ventaja no fue nunca considerada por aquellos tripulantes.

HUNDIMIENTO DEL "MAMBI" Y EL "NICOLINER"

El 13 de mayo de 1943 fue hundido el mercante cubano "MAMBI" conjuntamente con el "NICOLINER", de bandera americana. La oficialidad del "MAMBI" estaba compuesta por el Capitán RAMON ALVAREZ ITURRALDE, el Primer Oficial FRANCISCO J. MARTINEZ, Segundo Oficial ROGELIO D. PEREZ GARCIA. Hubieron 23 muertos y desaparecidos y 11 supervivientes. Hubo muchos actos heróicos de los marinos torpedeados, entre ellos el valor del Segundo Oficial ROGELIO D. PEREZ que salvó a varios tripulantes, lanzándose al agua desde su balsa para rescatarlos.

El "MAMBI" fue construído en los Astilleros de Southampton al sur de Inglaterra. Era una fragata italiana de tres palos. Su casco de hierro con un planchaje de 3/4 de pulgadas de espesor, todo remachado. Se llamaba "LA NINFA". La Cuban Distilling Co., la compró y la convirtió en barco tanque para el transporte de mieles entre plantas de Cuba y Estados Unidos. Le puso una máquina de vapor de dos calderas y seis tanques, tres a proa y tres a popa. En lastre calaba unos 10 ó 12 pies y en carga 23'. Caminaba de 10 a 12 nudos. Depués de trece meses de amarre, al empezar la guerra entre Alemania e Inglaterra, la Cuban Distilling lo preparó y salió a navegar con el nombre de "MAMBI". Casi toda la tripulación era de Cienfuegos y la Oficialidad de La Habana, Capitán RAMON ALVAREZ ITURRALDE, Primer Oficial FRANCISCO J. MARTINEZ, Segundo Oficial ROGELIO D. PEREZ, Tercer Oficial BASTE BUGUNAT, Primer Maquinista RAMON LUGO, Segundo Maquinista J. PARGAS, Tercer Maquinista R. GARCIA y Cuarto Maquinista JOSE PENEDO.

El "MAMBI" salió de La Habana con seis barcos en convoy y escoltados por cazasubmarinos cubanos de la Marina de Guerra. Entrando en Cárdenas, Caibarién y Nuevitas para que los cazas se abastecieran de gasolina. En Nuevitas cuatro barcos del tipo "LIBERTAD" se quedaron para cargar azúcar. El "NICOLINER" y el "MAMBI", se fondearon en un recodo del Canal que se llama "Las Calabazas". A la una de la noche del día 13 de mayo de 1943 salió el "MAMBI" conjuntamente con el "NICOLINER", ya libre en el mar, el Primer Oficial FRANSICO J. MARTINEZ que dormía en cubierta vió una llamarada que salía del "NICOLINER" porque había sido torpedeado e inmediatamente le avisó al Capitán ITURRALDE, pero inmediatamente sintió tremenda explosión en el "MAMBI". Se echaron al agua las balsas que pudieron. El "MAMBI" era el único barco armado que tenía la Marina Mercante Cubana.

Tripulantes del Vapor "MAMBI" muertos, desaparecidos y supervivientes:

Muertos y desparecidos (23)

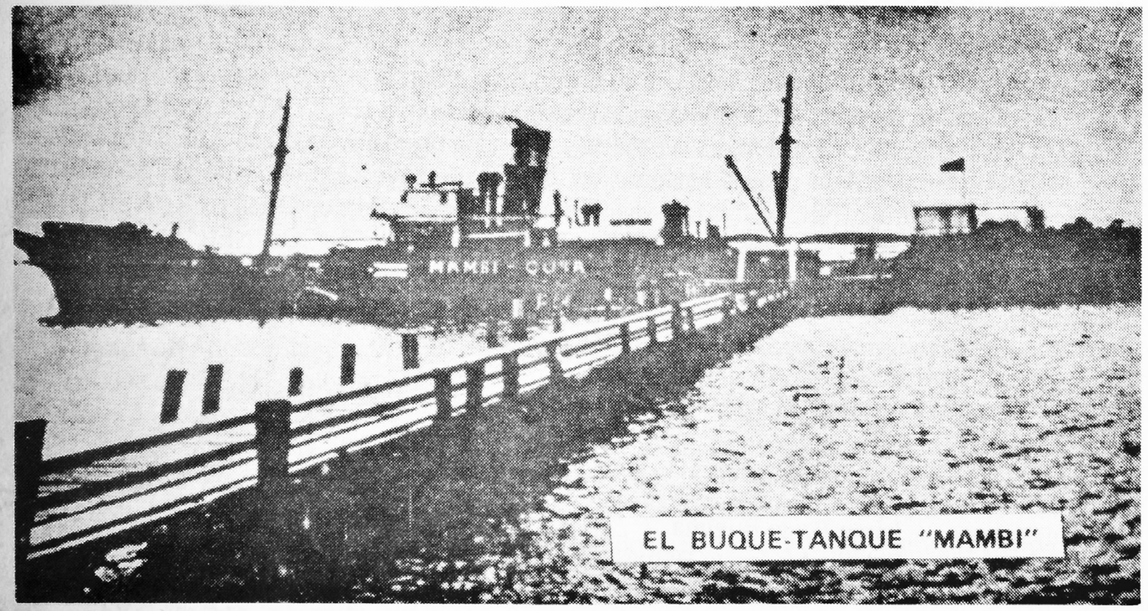
3er. Oficial	Jaime Baste Buguña	Sobre Cargo	Pablo Soto Ruiz
Timonel	Eulalio Amarante Herneandez	Cocinero	Pedro de la Fuente
Timonel	Antonio Fernandez Pineda	Marmitón	José Hung Jon
Timonel	Rafael Gilí Morales	Marmitón	Evangelista E. Ferrer
1er. Maquinista	Ramón Lago Arrón	Camarero	Marcelino Armada Sal
2do Maquinista	Manuel Parga Vila	Artillero	E.W. Case J.S. N.

3er. Maquinista	Nicolás Penedo Rey	Señalero	O.M. Deliyer U.S.N.
Pañolero	Oscar Ferrer López	Marinero	O.M. Dubois U.S. N.
Engrasador	Antonio J. Jiménez Z.	Engrasador	José M. Mayor Estévez
Fogonero	Luis E. Agüero E.	Fogonero	Juan Cal Leda
Fogonero	Gerardo Fernández	Marinero	J. Dores U.S.N.

El cuerpo del Ayudante de Máquinas Jesús Fernández del Rey fue rescatado y llevado al puerto de Nuevitas.

Supervivientes (11)

Capitán	Ramón Alvarez Iturralde	Marinero	Andrés Rodríguez León
1er. Oficial	Francisco J. Martínez	Engrasador	Quintín Mota Rodríguez
2do. oficial	Rogelio D. Pérez García	Engrasador	Miguel Reyes Bermúdez
Contramaestre	Manuel Barcia Rodríguez	Telegrafista	Emilio Coya Alberrich
Timonel	Andrés Silva Subirats	Artillero	G.S. Sheperd U.S.N.
Timonel	Sebastián Domínguez U.		



EL BUQUE-TANQUE "MAMBI"

HUNDIMIENTO DEL U-176

El 15 de mayo, dos días después del hundimiento del "MAMBI" y el "NICOLINER", una flotilla de cazasubmarinos cubanos compuesta por los CS-11, CS-13 y CS-22, cuyo Jefe de División a bordo del CS-11 era el Tte. de Navío RAMIRO CEBALLOS SIGARROA y los Comandantes de los CS-13 y CS-22 eran respectivamente los Alféreces de Fragata MARIO RAMIREZ DELGADO e HIPOLITO PENABAD, se encontraban convoyando los buques mercantes "CAMAGUEY" y "WANKS" en viaje a Isabela de Sagua a La Habana. Dichas unidades ya habían sido informadas por el Estado Mayor General de la Marina de Guerra Cubana, que la madrugada del día 13 habían sido torpedeados y hundidos los buques tanques "MAMBI" y "NICOLINER", este último uno de los pocos destinados a la carga de amoníaco.

El 15 de mayo de 1943, la flotilla fue informada que había sido avistado un submarino alemán en la superficie a la altura de Punta Seboruco, Matanzas y que estuviera lista para entrar en acción.

Tte. de Navío R. Ceballos

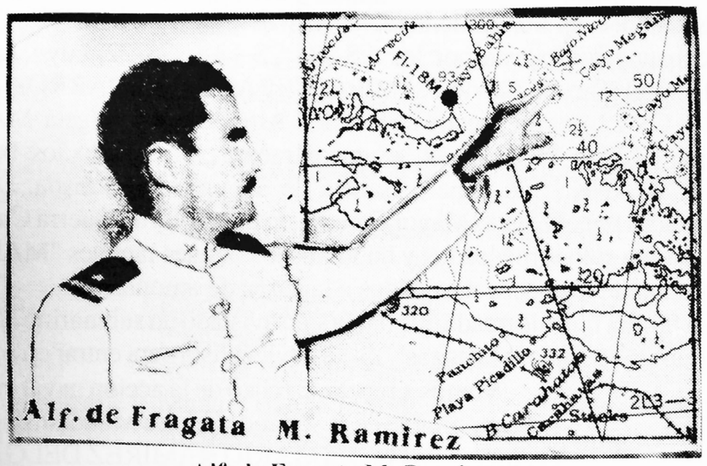
Vamos a repetir el relato de la acción naval cubana más importante de la Segunda Guerra Mundial, que hizo el Alférez de Fragata MARIO RAMIREZ DELGADO, Comandante del CS-13. "Nuestra División salió del puerto de La Habana el 13 de mayo. Ibamos en busca de un convoy de cinco buques mercantes de distintas nacionalidades, entre ellos el "LIBERTAD" que se dirigían a Puerto Padre a cargar azúcar y a otros puertos de la costa norte de Cuba. Este convoy carecía de escolta debido a la poca actividad submarina en esa área desde semanas anteriores. Al recibirse en el Estado Mayor General la noticia del hundimiento del "MAMBI" y el "NICOLINER", se nos ordenó alcanzar el convoy y darles la escolta necesaria a esos cinco buques mercantes.

La División al mando del Tte. de Navío RAMIRO CEBALLOS SIGARROA, navegó en formación de exploración hasta Cárdenas, donde arribó cerca de las 2100 horas de ese día 13. En ese puerto nos unimos al convoy. Esperamos todo el día 14 por nuevas instrucciones del Estado Mayor. Al anochecer se recibieron dichas órdenes. Los buques mercantes navegarían en convoy protegidos por los cazas. Además se le ordenaba a la División recoger al mediodía el día 15 en el Puerto de Isabela de Sagua a los buques mercantes "CAMAGUEY" y "WANKS", hondureño, para conducirlos a Cárdenas y de allí en unión de los que quedaban cargando azúcar en ese momento, regresar a La Habana.

En la madrugada del 15, salió la División para Isabela de Sagua, adonde arribamos al mediodía. Fuera del puerto se quedó el CS-13, a mi mando, en servicio de patrulla.

Hora y media después se hacían a la mar los mercantes y su escolta. El "CAMAGÜEY" al mando del Capitán ROBERTO COURTILLER, en el flanco de babor, es decir, hacia la costa. Las escoltas a una distancia de 7,000 yardas de los mercantes, navegando y explorando. Al frente el CS-22 al mando del Alférez HIPOLITO PENABAD. Le seguía el CS-11 comandado por el Jefe de la División. Finalmente el CS-13. Cautelosamente se hizo rumbo al puerto de La Habana, que era nuestro destino según las órdenes recibidas.

El Faro de Cayo Mégano (23º-14' Lat. Norte y 80º-19' Long. Oeste), pequeño faro sobre un arrecife de coral y de 3/4 de milla aproximadamente dentro de la curva de las 100 brazas de profundidad, nos vió pasar a una velocidad de 8 nudos y muy cerca de las 1700 horas. A bordo había expectación y serenidad. Se sabía que el enemigo rondaba por aquellas aguas, pero había la firme decisión de cumplir con el deber haciéndole frente y llevar el convoy al puerto de su destino. A esa hora, cuando aún divisábamos a Cayo Mégano un avión tipo Kingfisher No. VS-62, norteamericano procedente del Noroeste, picó y volando a poca altura describió dos círculos sobre el agua, coleteando, acelerando y apagando el motor. Nos estaba señalando que había descubierto un submarino.



Alf. de Fragata M. Ramírez

Para fijar con precisión el lugar, dejó caer una bomba de humo sobre el agua. Por radiofonía el Jefe de la División recibía noticias del avión. El Piloto había visto claramente en el lugar indicado, la torreta de un submarino nazi parcialmente fuera del agua que esperaba el paso del convoy y el cual se sumergió al observar la presencia del avión. Era el Submarino Alemán U-176 al mando del Kapetanieutnant REINER DIERKSEN, que en su campaña por el Caribe había hundido siete buques con más de 45,000 toneladas brutas y al que se le acreditaba el hundimiento del "MAMBI" y el "NICOLINER" el 13 de mayo. Acechaba a sus presuntas víctimas en las cercarnías de Cayo Mégano. Al sacar el periscopio para explorar la superficie, motivó que los lentes de su periscopio se reflejaran en la luz solar, siendo captados sus reflejos por el avión VS-62 Kingfisher, que daba cobertura aérea al convoy. La posición aproximada de 23º-21' Lat. Norte y 80º-18' Long. Oeste.

El punto señalado por la bomba de humo, continúa el Alférez MARIO RAMIREZ DELGADO, estaba en una marcación de 060º y a una distancia de 15 millas en relación al CS-11. Dicho lugar a esa hora, caía dentro de la zona de intensa iluminación de la superficie del agua en la vertical del Sol. De no haber aparecido el avión en aquella dirección del Noroeste, es decir, en la opuesta a la que navegaba el convoy, difícilmente los cazasubmarinos le hubieran podido descubrir, por el contrario, iban derecho a la emboscada que el submarino les había tendido, pues su posición era la más conveniente para un ataque con arma de esa clase.

El Comandante de la División le preguntó al CS-13 si había observado la maniobra del avión. Al contestarle afirmativamente, nos ordenó explorar la zona de peligro en tanto que la División se movilizaba en zafarrancho de combate, ocupando cada uno su puesto y listo para la acción. Los detectoristas de a bordo reportaron haber establecido un contacto claro y definido a una distancia de 900 yardas, que se movía hacia la izquierda. Para algunos lectores le explicamos que el sonar o aparato de sonidos del cazasubmarinos de 83' tiene o tenía la forma de un huevo, que se bajaba o se subía. Cuando se mantiene el barrido o escudriñando, se mantiene todo el tiempo bajo.

El huevo se movía hasta los 180º en un movimiento giratorio constante y los grados en que se movía los ponía el sonarista. El aparato captador de sonido tiene una especie de tambor metálico (el huevo) que va instalado en la parte exterior de la quilla (fondo del barco). Allí repercuten los sonidos que se originan debajo del agua y son captados mediante un receptor especial por el sonarista, quien ha de tener un oído extremadamente sutil para diferenciar los ruidos mecánicos de los que no lo son.

Volvamos, el aparato de sonido nos daba con precisión la distancia y el rumbo del submarino. Ordené la velocidad del ataque a 15 nudos sin perder el contacto hasta llegar a unas 200 yardas e inmeditamente se comenzaron a lanzar las bombas de profundidad, cargadas cada una con 320 libras de TNT y graduadas para que explotaran en 100, 150 y 250 pies de profundidad y con radio de explosión de 50 yardas, ya que previamente se había calculado la velocidad de inmersión del submarino.

El CS-13 vuelve sus pasos poniendo proa otra vez a la zona atacada. Se escuchaban una, dos, tres... y cuatro explosiones. Sólo se habían lanzado tres bombas. ¿De dónde provenía la cuarta explosión? La dotación de la pieza de artillería estaba lista para disparar y buscaba afanosamente el blanco, por si el submarino emergía a la superficie del agua. La cuarta explosión fue tan intensa que la popa del CS-13 se sumergió penetrándole agua por la escotilla del cuarto de máquinas. Ahora los hidrófonos reportan el ruido de un borboteo parecido al que hace un líquido al penetrar en un recipiente cerrado que se abre de pronto. La tripulación hace conjeturas, puede ser que el submarino esté haciendo agua. Puede ser también, que está tratando de salir a la superficie expulsando el agua de sus tanques por medio de aire comprimido.

Instantes después se escuchaba un silbido que iba lentamente desapareciendo. En la superficie no hay traza de que el submarino emerja, por el contrario, hay indicios muy ciertos de que las bombas de profundidad le habían alcanzado.

Alf. de Fragata C. Cuadras
Segundo Comandante CS-13

Para rematarle el CS-13 maniobró arrojando dos bombas de profundidad graduadas para que explotaran a 250 pies, en los bordes de la zona atacada. En total lanzamos cinco bombas de las ocho que dispone cada caza. Se continuó la exploración sin obtener mas contacto con la nave enemiga. Fue entonces que el Contramaestre LUIS VALDES MARTINEZ reportó haber observado una mancha oscura que se expandía sobre el agua. Nos acercamos al lugar y VALDES lanzó una sábana sobre la mancha, la recogió e introdujo en un cubo. El Piloto del avión no se había separado del lugar, ni siquiera por un instante, dispuesto a ayudarnos caso que el submarino saliera a la superficie, por esa razón pudo presenciar todos los detalles del ataque. Para retirarse se nos acercó de nuevo, volando muy bajo y muy cerca, se apretaba las manos (señal convenida) felicitándonos. Después se alejó en dirección a su base en los Estados Unidos.

Continuamos nuestra exploración a una zona aproximada de 5 millas. El convoy había cambiado de rumbo a la altura del extremo norte de la Sonda entre Cayo Mégano y el Cayo Bahía de Cádiz. Forzando la velocidad se había dirigido a Cárdenas. A la altura de Cayo Cruz del Padre

y siendo las 1930 horas, el CS-13 se unía al convoy, reportando al Comandante de la División todos los incidentes de la acción. A las 2130 horas entrábamos en Cárdenas. Al día siguiente zarpamos de nuevo con los otros buques mercantes que nos agurdaban y llegamos a La Habana al anochecer, no sin antes sufrir otra contrariedad al vararse uno de los mercantes en el bajo de Los Doce Apóstoles, frente al "Morro de La Habana".

Hasta aquí el relato del Comandante del CS-13, Alférez MARIO RAMIREZ DELGADO, de esta gloriosa operación naval cubana.

En aquella época el Jefe del Negociado de Prensa de la Marina de Guerra el Teniente de Navío JULIAN MORALES TRAVIESO M.N., quien nos envió datos interesantes sobre aquel combate naval y el Cap. MORALES nos dijo: "En la fecha que este hecho ocurrió, yo prestaba servicios como Secretario del Comodoro JULIO DIEZ ARGUELLES M.N., Jefe del Estado Mayor General y además era el Jefe del Negociado de Prensa del Cuerpo. Recuerdo que se recibió en la Jefatura un cubo que había contenido agua recogida en el lugar del hundimiento del submarino. No obstante que el agua se había derramado por la marejada, se envió el cubo al Laboratorio del Gabinete Nacional de Identificación para su exámen e informe. Informó el Gabinete, que el cubo parecía haber contenido una substancia grasienta, sin determinar qué tipo de grasa había sido, por cuanto no se había remitido muestra alguna. Fundaba el informe en las huellas dejadas por el líquido en las paredes del cubo.

La Embajada de los Estados Unidos en La Habana, obtuvo la información del ataque al submarino por el piloto del avión americano que volaba sobre el lugar y arrojó la bomba de humo para situar al submarino. El entonces Embajador de los Estados Unidos en La Habana, Mr. SPRUILLE S. BRADEN, visitó al Jefe de Estado Mayor para felicitar a la Marina de Guerra por la acción y expresar el agradecimiento del Gobierno Americano. Además, quería el Embajador acordar la forma en que iba a ser publicada la noticia, para que conviniese con su informe al gobierno de su país. Como no había pruebas del hundimiento del submarino, se acordó dar a la prensa una nota en el sentido de que se había atacado con éxito al submarino, por cuanto el Convoy había llegado a su destino sin novedad.

En consecuencia, el E.M.G. acordó conceder la Orden del Mérito Naval con Distintivo Rojo a los Oficiales, Clases y Alistados que habían participado en la acción. Uno de los alistados había sido licenciado del Servicio Naval por Incapacidad Física y en esa oportunidad se le nombró miembro de la Policía Marítima, para que conjuntamente con los otros alistados recibiera la Orden que se le había concedido. El Presidente de la República DR. RAMON GRAU SAN MARTIN, con fecha primero de octubre de 1946, promulgó el Decreto Presidencial No. 2415 concediendo la Orden del Mérito Naval con Distintivo Rojo a los Oficiales, Clases y Alistados de la tripulación del glorioso Cazasubmarino No. 13 de la Marina de Guerra Cubana. Para la imposición de las condecoraciones se celebró un acto en el Arsenal de Casa Blanca, al que asistió el DR. RAMON GRAU SAN MARTIN, Presidente de la República, acompañado de su Gabinete y de las principales autoridades civiles y militares de la Nación.

El Teniente de Navío JULIAN MORALES TRAVIESO M.N., nos envió dos informaciones que aparecen en los libros "Battle of the Atlantic" y "The Atlantic Battle Won", en sus páginas 209, Volumen I, Página 190, Volumen X, respectivamente y cuyo autor es el Almirante SAMUEL E. MORISON, USN.

El CS-13 tenía 83' pies de eslora, 16 pies de manga y 4.5 pies de calado. Desplazaba 45 toneladas y una velocidad de 18 nudos. Tenía un cañón de 20 milímetros y ocho cargas de

profundidad que completaban su armamento. Una tripulación de 12 hombres: Comandante, Segundo Comandante, Maquinista, Palero, Contramaestre, dos Timoneles, Artillero, Señalero, dos Detectoristas y un Cocinero.

Aquí están los datos que hablan por sí sólos de los esfuerzos extraordinarios de los hombres que dieron lo mejor, por el honor de la Flotilla de Cazasubmarinos.

Servicios:	1,250,000 toneladas de barcos convoyados.
Millas:	250,000 millas navegadas.
Consumo:	Aproximadamente 22,000 galones de gasolina de alto octanaje.
Características:	83 pies de eslora, 2 motores Sterling de 600 H.P. c/u. *Combustible:* 2,200 galones de gasolina. *Consumos en Marcha Económica:* de 55 a 60 galones por hora. *Consumo en Velocidad Máxima:* 220 galones por hora. Estaba equipado con dos plantas eléctricas Fairbanks Morse, Radio Goniómetro, Sonda Sónica y girocompás eléctrico.

Relación de la tripulación del CS-No. 13

Grado y Cargo	Nombres y Apellidos		Puesto de Mando
1.- Alférez de Fragata	Comandante	Mario Ramírez Delgado	Puente de Mando
2.- Alférez de Fragata	2do. Cmdte.	Carlos Cuadras Garrote	Puente de Mando
3.- Cabo Fogonero	J. Máquinas	Cesaro Barcelar Corbillón	Dpto. de Máquinas
4.- Marinero de 1ra.	Contramaestre	Luis Valdés Martínez	Pieza de 20 mm.
5.- Palero	Máquinas	Juan Pérez Hernández	Dpto. de Máquinas
6.- Marinero de 2da.	Timonel	Santiago Rodríguez Avila	Timonel
7.- Marinero de 2da.	Timonel	José Rubiera Quintana	Cargas de Profundidad
8.- Marinero de 2da.	Artillero	Eligio Carcases Gutiérrez	Cargas de Profundidad
9.- Marinero de 2da.	Señalero	Luis Veranes Casasús	Señales
10.- Marinero de 2da.	Detectorista	Andrés Abela de Arostegui	Operador de Sonido
11.- Marinero de 2da.	Detectorista	Norberto Collado Abreu	Operador de Sonido
12.- Marinero de 2da.	Cocinero	Roberto Bayona Otero	Auxiliar Pieza 20 mm.

FINAL DEL CAZASUBMARINO No. 13.

En el Artículo "Hundimiento del Submarino Alemán U-176", escrito por el Sargento de Primera Contramaestre JOSE RUBIRA QUINTANA M.N., y aparecido en "Lo Mejor de Rumbos" nos dijo: "Que cuando el CS-13 prestaba servicios en la Armada Americana, su número en las amuras era 833338, que significaba que tenía 83 pies de eslora y su número de orden 338; al obtenerlo nuestra Marina de Guerra se le asignó el número 13, o sea primera división y número 3 de la misma. En marzo de 1944 el mismo fue entregado nuevamente en unión de otros tres barcos de las mismas dimensiones a la Marina Americana en Miami, a cambio de otros cuatro pero con motores de Gas-oil. En 1945. perteneciendo al Buque Escuela "Patria" como Operador de Sonidos entonces, nos encontrábamos en el muelle de la Base Naval de Guantánamo, Oriente. Y vi atracar próximo a nosotros un Cazasubmarino con el número 5 en sus amuras y con la bandera de la hermana República del Perú, no sé qué me impulsó a creer que aquella mave era nuestro CS-13; cuando quedó atracada pedí permiso para pasar, el cual me fue dado y vi en su placa de construcción en el puente de abajo, el número 83338. Me trajo muchos recuerdos, alegría, tensión y deber". Hasta aquí lo escrito por RUBIRA QUINTANA.

Quisimos saber el final de ese cazasubmarino cubano y escribimos al Jefe de la Marina de Guerra peruana interesándonos por el destino de ese glorioso barco y los últimos servicios prestados por el mismo, y aquí están las atentas, valiosas y apreciadas cartas recibidas de altos oficiales de esa gloriosa Marina de Guerra del Perú: Contralmirante LUIS JAUREUY SANGUINETI, de la Comandancia General de la Marina, Ministerio de Defensa y del Capitán de Fragata JORGE ORTIZ SOTELO, Oficial Encargado del Archivo General de la Marina de Guerra Peruana a los cuales le agradecemos sinceramente su cooperación a nuestro interés histórico.

No queremos conocer quién dió la orden de entregar ese barco, cuando debió quedarse en nuestra patria como símbolo de nuestra tradición naval.

José Rubira Quintana M.N.

"AÑO DE LA MODERNIZACION EDUCATIVA"

MINISTERIO DE DEFENSA
Comandancia General de la Marina
—o—

LIMA, 11 MAYO 1993

V.200-0010

Señor
Teniente de Navío (r)
PELAYO BALBIS TORREGROSA
Revista "Rumbos"
P.O. Box 522977
Miami, Fl. 33152
U.S.A.

Por especial encargo del señor Almirante Comandante General de la Marina, tengo el agrado de dirigirme a Ud., en relación a su Carta de fecha 20 Marzo 1993, mediante la cual solicita se le brinde información sobre el Caza Submarino No.13 de la Marina Cubana, supuestamente transferido a la Marina de Guerra del Perú a finales de la década de 1940 o principios de la siguiente década.

Sobre el particular, lamento informarle que como resultado de la búsqueda de la información requerida, no se ha podido ubicar tal transferencia en el período señalado en su atenta carta. La Marina de Guerra del Perú ha contado con seis unidades de este tipo, denominados correlativamente del 1 al 6, que fueron transferidas por el Gobierno Norteamericano entre los años de 1943 y 1944.

Sin embargo, y con el propósito de poder colaborar con la preparación de su libro, agradeceré de Ud. proporcionar la información que sobre dicha transferencia tuviera, a la Dirección de Intereses Marítimos, Av. Salaverry, Cuadra 24, Jesús María, Lima-Perú (FAX No. 005114-632030).

Válgome de esta oportunidad para expresarle las seguridades de mi más distinguida consideración.

Atentamente
Contralmirante
Luis JAUREGUY Sanguineti
C/O

Secretario del Comandante General de la Marina
Capitán de Navío
Sub-Secretario del Comandante General de la Marina
Alfredo ANAYA Cole
CIP. 00054553

JESUS MARIA, 06 Setiembre 1993

V.1000- 001

Señor
Ex-Teniente de Navío
Pelayo Balbis Torregrosa M.N.
P.O. Box 522977
Miami, Florida 33152
U.S.A.-

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted en ampliación a lo informado por el Contralmirante, Secretario del Comandante General de la Marina y con relación a su atenta carta de fecha 08 de Junio del presente año en cual nos manifiesta que el CS peruano N° 5 era el CS-13 de la Marina de Guerra Cubana.

Siendo nuestro mayor deseo colaborar a la culminación de su obra, adjunto a la presente envío a usted copias fotostáticas de los diferentes datos históricos obtenidos de nuestro archivos generales, con el fin de que sean de su utilidad.

Aprovecho la oportunidad para reiterarle mis sentimientos de consideración y estima quedando a su disposición para los fines que crea conveniente.

Dios guarde a Usted

Capitán de Fragata
Oficial Encargado del Archivo
General de la Marina
Jorge Ortiz Sotelo

DATOS DEL CAZASUBMARINO N° 5

1.- No fue cedido por el gobierno cubano, si no mas bien por el gobierno americano, como lo manifiestan en la Revista de Marina "RUMBOS".

2.- Al pasar a la Marina peruana se le incorporó mediante Decreto Supremo N° 12 de fecha 16 Setiembre 1944 con el nombre de CAZASUBMARINOS N° 5 "CS-5" (antes Cazasubmarino Cubano N° 13). A manera de referencia como ayuda figura en la Revista de Marina de la Armada Peruana de fecha 27 Julio 1984 en las páginas del 132 al 135 datos del cazasubmarinos:

ESLORA	:	83 pies
MANGA	:	16 pies
MAXIMO CALADO	:	4.5 pies
DESPLAZAMIENTO	:	45 Ton.
CASCO	:	de madera
ARMAMENTO	:	1 cañón de 20 mm. A.A.
		2 ametralladoras
VELOCIDAD MAX.	:	20 nudos
MAQUINAS	:	2 motores a petróleo
POTENCIA NOMINAL	:	1,200 HP.
DOTACION	:	10 hombres

3.- Según la R/S. N° 151 de fecha 29 Mayo de 1958 SE RESUELVE:
Parráfos:
3°.- Adjudicar a la ESCUELA NAVAL DEL PERU el BAP."CS-5"
7°.- Será mantenido y sostenido con los medios propios de la ESCUELA NAVAL DEL PERU.

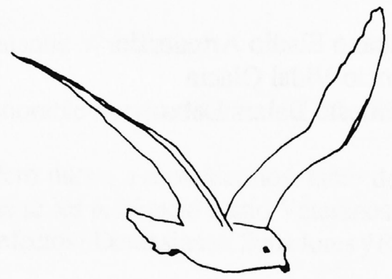
HUNDIMIENTO DEL VAPOR "LIBERTAD"

Al estallar la Segunda Guerra Mundial el barco mercante italiano "RECCA" se encontraba en el puerto de La Habana e inmediatamente que Cuba le declaró la guerra al Eje Alemania, Italia, Japón, el gobierno cubano se incautó de dicho buque, pasando a prestar servicio en la Marina de Guerra Cubana y se le puso por nombre "LIBERTAD".

A fines de noviembre de 1943, el carguero cubano salió del puerto de Antilla con un cargamento de azúcar destinado a un puerto norteamericano al norte del Cabo Hatteras. Era MOISES GONDRA el Capitán, JORGE SALVAT el Primer Oficial y de Segundo Oficial JOSE HERNANDEZ CABAÑAS. De Port Everglades salió el "LIBERTAD" con órdenes de incorporarse a un convoy de once buques incluyendo el "LIBERTAD" y por la ruta prefijada comenzaron todos a navegar siguiendo las normas del convoy. Al "LIBERTAD" le correspondió la posición 1-3, es decir el buque de la cola en la columna de tierra. Como protección llevaban dos cazasubmarinos navegando en descubierta y uno en cada flanco; pero la retaguardia quedó sin protección.

En la madrugada del 4 de diciembre de 1943 el "LIBERTAD" navegando rumbo 041° se dirigía a un punto fijado a 50 millas al Este del Cabo Hatteras, para allí dirigirse a Cabo Henry y proseguir después a Baltimore que era el puerto de destino. A medianoche, el Capitán GONDRA y HERNANDEZ CABAÑAS habían abandonado el puente tras cumplir seis horas de guardia de mar y el Primer Oficial JORGE SALVAT se había hecho cargo de la nueva guardia. Exactamente al filo de las cuatro de la madrugada se sintió una explosión seguida de una gran sacudida y el buque comenzó a escorarse rápidamente por la banda de babor. Un submarino enemigo navegando por la banda de tierra y aprovechando la escasa vigilancia que había en la retaguardia del convoy se había anotado un blanco más, a su record.

El buque sobrecargado y sin reserva de flotabilidad se iba rápidamente hundiendo de popa. El Contramaestre CALIXTO AGUAYO tuvo tiempo de soltar la balsa grande de estribor. En ella se salvaron el Ayudante de Máquinas RODRIGUEZ RIERA, CARLOS AGUAYO, HERNANDEZ CABAÑAS y otros. Al amanecer divisaron otra balsa donde se encontraban varios supervivientes. Al unirse las balsas se repartieron entre ellas, y no fue hasta las cuatro de la tarde del día siguiente, o sea el día 5, que la fragata "NACHEZ" al mando del Capitán MAC COY los recogió a todos. La fragata hizo rumbo a Merehead City, donde todos los supervivientes desembarcaron siendo trasladados a Norfolk, donde embarcaron en 3 cazasubmarinos cubanos que se encargaron de trasladarlos hasta La Habana, donde arribaron el 13 de diciembre.



Vapor "LIBERTAD" hundido el 4 de diciembre de 1943

Desaparecidos (25)

Capitán	Moisés Gondra Urrutia	Engrasador	Lázaro Hernández Nodal
Primer Oficial	Jorge Salvat Mestre	Fogonero	Atilano Barreiro Gómez
Telegrafista	Alberto M. Mazas Capó	Fogonero	Silvio Almeida Sama
Telegrafista	Arturo Achón Jauregui	Fogonero	Enrique Carballo García
1er. Maquinista	Leonardo Lorenzo Seijas	Mozo	Erasmo López González
3er. Maquinista	Antonio Soto Soto	Mozo	Secundino Fernández Palacio
Timonel	Ezequiel Izquierdo I.	Cocinero	Angel Terga Terga
Marinero	José Florit Nadal	Marmitón	Juan Alvarez Carballo
Marinero	Julio R. García Sacerro	Camarero	Enrique Seoane Barba
Pañolero	Juan Estaralla Lluiz	Camarero	Pedro Herrera Ramos
Engrasador	Miguel A. Lorenzo Arocha	Camarero	Ramón Orlando Roca
Ayudante Maq.	Bienvenido Kessel	Engrasador	Celso Estévez

Supervivientes (18)

2do. Oficial	José Hernández Cabañas	Marinero	Evaristo I. del Valle
3er. Maquinista	Salvador Norman Requejo	Carpintero	Antonio M. César E.
Ayudante Máq.	Mario González Cabrera	Ayudante Máq.	Antonio Rdguez. Tripo
Contramaestre	Luis Nodar Negrín	Ayudante Máq.	Francisco López Fraga
Contramaestre	Calixto Agüayo Diaz	Engrasador	Julio C. Cabarrocas
Timonel	Melchor de León Barcia	Fogonero	Emilio Nuñez Santos
Timonel	Demetrio Jiménez Morales	Mayordomo	Rufino Nadal Hidalgo
Timonel	Antonio Montenegro Rdguez.	Cocinero	Sabino Pedroso Pedroso
Marinero	Secundino Vizoso Gaitar	Camarero	Manuel Laguna Romaguera

Otras bajas en la Marina Mercante

En el velero "24 de Febrero" murió el cubano Eladio Arredondo
En la M/N "Minima" murió Prudencio Vidal Olacia
En la M/N "Nicolás Cuneo" murió Ernesto Balara Lobo

LOS OLVIDADOS MARINOS MERCANTES CUBANOS

Los hombres de nuestra Marina Mercante Cubana expusieron y muchos de ellos ofrendaron sus vidas. Navegando en barcos en muy mal estado por los tantos años de construídos, transportando materiales de guerra a las distintas bases americanas del Mar Caribe o llevando azúcar y otras cargas indispensables para la continuación de la Segunda Guerra Mundial. A principios de la guerra, esos barcos iban por la mar como ovejas entre leones hambrientos y sin protección alguna. Presas fáciles de los submarinos alemanes. Muchos de esos marinos mercantes son supervivientes de los barcos cubanos "MANZANILLO", "SANTIAGO DE CUBA", "MAMBI" y "LIBERTAD", hundidos por submarinos alemanes.

En la era republicana anterior al Castrismo, erigieron en Cuba para honrar a los marinos mercantes y de guerra un pequeño monumento en la Avenida del Puerto, frente a la Estación de los Prácticos del Puerto de La Habana. También en la ciudad de Marianao fue erigido otro, en un parque infantil situado en la manzana triangular de las calles P. Padre y Steinhart. Este último se levantó a solicitud del Capitán JORGE NAVARRO CUSTIN, uno de los tres dueños de la manzana. NAVARRO pidió al Dr. Zaragosi, Secretario de la Administración y Encargado de la expropiación, que dicho parque se dedicara a la memoria de los marinos muertos en acciones de guerra. En ambos obeliscos se mencionan a todos los buques hundidos pero no figuran los nombres de los marinos que perecieron.

Junto a la Marina Mercante Cubana estaba la Marina de Guerra con su Flotilla de Cazasubmarinos, el Crucero "CUBA" al mando de los Capitanes de Corbeta PABLO OCAMPO M.N., primero y BRAULIO FERNANDEZ HERNANDEZ M.N., después y el B.E. "PATRIA" al mando del Capitán de Corbeta ANTONIO MALLO LOPEZ M.N., y el Cuerpo de la Aviación Naval al mando del Coronel ERNESTO USATORRES UBIETA, M.N., realizaron múltiples servicios de convoyajes, escoltas, patrullas y cobertura aérea durante esa guerra.

Los marinos cubanos pasaron cursos de Guerra Antisubmarina en las escuelas de las Bases Navales Americanas de Key West, Miami y Guantánamo. Prácticas de artillería con blancos norteamericanos y prácticas con submarinos en las afueras de la bahía de Guantánamo.

RECONOCIMIENTO

Una vez terminada la Segunda Guerral Mundial, la Organización War Shipping Administration a través dela Maritime Administration, que entonces correspondía al Departamento de Comercio de los Estados Unidos, le concedió a los marinos cubanos que prestaron servicios durante el tiempo transcurrido entre el 7 de diciembre de 1941 y el 15 de agosto de 1945, tiempo de la duración de la Segunda Guerra Mundial, las siguientes condecoraciones:

1.- Atalantic War Zone
2.- Honorable Service Button
3.- Victory Medal
4.- Presidential Testimonial Letter of the President Truman.

Pero nunca a esos marinos, tanto de la Marina Mercante, de Guerra y la Aviación Naval Cubana se les reconoció como Veteranos de la Segunda Guerra Mundial. ¿Gestiones realizadas a esos efectos? Demasiadas. Senadores y Representantes Federales les prometieron a esos marinos

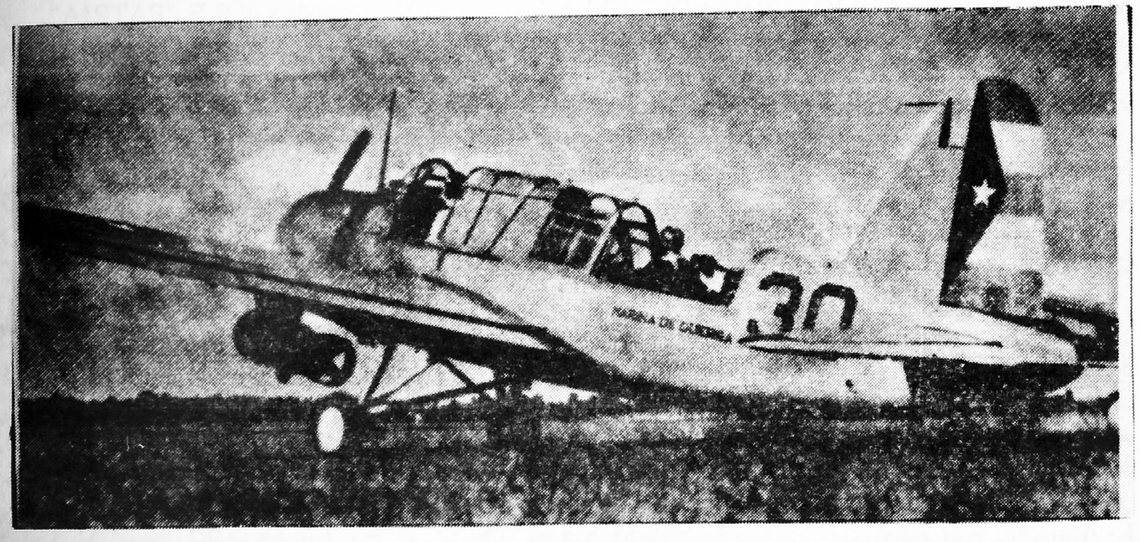
presentar una enmienda, proyecto de ley o resolución de la Administración de Veteranos de los Estados Unidos pidiendo ese derecho, al igual que se hizo con los marinos de Polonia y Noruega.

Seguimos esperando, no sin antes agradecer el empeño, la buena voluntad y los deseos de LOLITA y su esposo MANUEL MARTINEZ ILLAS en lograr que los Estados Unidos reconozcan la labor, sacrificios y vidas perdidas de marinos cubanos durante la Segunda Guerra Mundial.

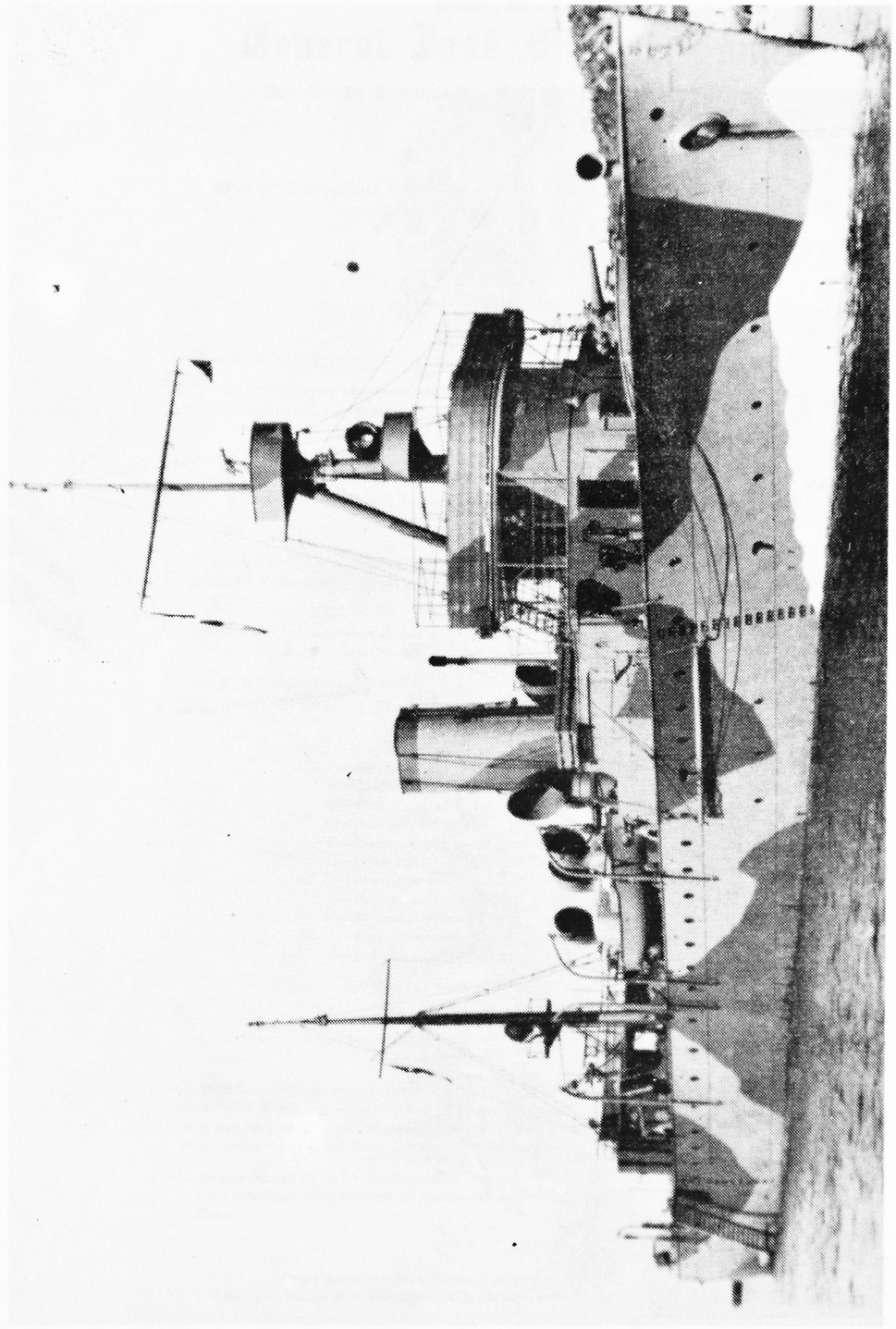
Ojalá que este pequeño trabajo histórico, llegue a la manos de muchos cubanos que no conocen de esta parte de la tradición naval cubana.

BIBLIOGRAFIA:

Revista "Rumbos" Año 1, No. 3 páginas 6 y 11. Julián Morales Travieso.
Revista "Rumbos" Año 5, No. 2 páginas de la 9 a la 14. Pelayo Balbis Torregrosa.
"Lo Mejor de Rumbos" páginas de la 22 a la 28. José Rubira Quintana.
"Lo Mejor de Rumbos" páginas 7 y 8. Jorge Navarro Custín.
Revista "Rumbos" Año 11, No. 2, páginas 13, 14 y 15. César de Windt Lavandier.
Revista "Rumbos" Año 12, No. 3, páginas 4, 5, 6, 7 y 21. Marcos Pérez Medina.
Revista "Rumbos" Año 20, No. 6, páginas 8, 9 y 10. Pelayo Balbis Torregrosa.



AVION KINGFISHER, II GUERRA MUNDIAL
Armamentos: 2 bombas de profundidad de 250 lbs.
Una ametralladora calibre 30 sincronizada al motor
Otra ametralladora igual, en el asiento de atrás.



EL CRUCERO "CUBA"

B. E. PATRIA

República de Cuba

Poder Ejecutivo

General José Miguel Gómez

Presidente Constitucional de la República de Cuba

Hago saber

Que el Congreso ha votado y yo he sancionado la siguiente

Ley

ARTICULO PRIMERO

1.—El actual Servicio de Guarda-Costas se denominará en lo sucesivo Marina Nacional.

2.—La Marina Nacional quedará constituída por el actual personal del Servicio de Guarda-Costas y sus Jefes y Oficiales y demás personal subalterno conforme a las circunstancias y condiciones indicadas en los incisos 2 y 3 de este Artículo y serán confirmados o nombrados por el Presidente de la República.

3.—El ingreso en la Marina Nacional se hará por el grado y empleo de Subteniente y será necesario para ello estar en posesión del Título de Capitán u Oficial de la Marina Mercante Nacional, presentar un certificado de buena conducta y sufrir un examen de capacidad.

ARTICULO SEGUNDO

1.—El personal de la Marina Nacional se regirá por los preceptos de la presente Ley y en los que ésta no hubiere previsto y le fueren aplicables por las Leyes, Ordenes y Reglamentos vigentes para los Cuerpos Armados de la República.

2.—Los sueldos y beneficios de que disfrutarán los Oficiales de la Marina Nacional serán idénticos a los de los Cuerpos Armados de Tierra.

3.—Ningún Oficial de la Marina Nacional podrá ser separado de su cargo sino en virtud de sentencia de un Consejo de Guerra aprobada por el Presidente de la República.

ARTICULO TERCERO

1.—Corresponde a la Marina Nacional:

a)—Defender la soberanía de la Nación.
b)—Proteger la Renta de Aduanas.
c)—Auxiliar a los buques en peligro.
d)—Hacer cumplir las Leyes referentes a la Cuarentena.
e)—Hacer cumplir las Leyes de Navegación y otras relativas a los buques mercantes.
f)—Proteger el territorio de la pesca de esponjas y tortugas.
g)—Proteger los restos de naufragios.
h)—Impedir el tráfico ilegal de armas y municiones, el de las bebidas espirituosas y perseguir el contrabando en general.
i)—Dominar los motines a bordo de los buques mercantes.

DISPOSICIONES ADICIONALES

1.—Se respetarán en sus puestos y con sus respectivas categorías y antigüedades a los actuales Oficiales y Maquinistas del Servicio de Guarda-Costas, exigiéndoles el conocimiento de las materias de que conste el examen de capacidad.

2.—Se respetarán asimismo como recompensa a los servicios hasta el presente prestados a las personas que, careciendo de Título de Capitán, Oficial o Maquinista figuren actualmente en el Servicio de Guarda-Costas; pero estos individuos no podrán ascender, ni podrán prestar servicios sino en los buques pequeños y en zonas de las cuales sean perfectamente conocedores, mientras no llenen el examen de capacidad.

3.—La Marina Nacional estará adscripta a la Secretaría de Hacienda dependiendo directamente del Secretario del Ramo y continuará desempeñando las funciones que actualmente les están encomendadas al Servicio de Guarda-Costas.

POR TANTO:

Mando que se cumpla y ejecute la presente Ley en todas sus partes.
Dado en el Palacio de la Presidencia, en la Habana, a dos de Julio de mil novecientos nueve.

José Miguel Gómez

Presidente

CAZASUBMARINO CUBANO Nº13 QUE HUNDIO AL SUBMARINO ALEMAN U-176 EN LA II GUERRA MUNDIAL.