

[www.circulonaval.com](http://www.circulonaval.com)



## LA MARINA DE GUERRA DE CUBA Y LA GUERRA ANTI-SUBMARINA EN EL CARIBE



Dedicamos esta presentación a los Marineros Mercantes Mártires que perdieron su vida a manos de los submarinos alemanes que invadieron nuestras aguas nacionales y también a los bravos miembros de la Marina de Guerra de Cuba que valientemente se enfrentaron a estas poderosas naves hundiendo una de ellas frente a nuestras costas.

Todos los gobiernos de Cuba excepto el del Presidente Ramón Grau San Martín ignoraron este hecho histórico y casi ni se menciona en nuestros textos de historia.

Para que el Pueblo de Cuba y todas las naciones sepan de esta guerra desigual y heroica, que nuestros marineros libraron para proteger nuestras costas y nuestros mares dedicamos esta presentación.

We dedicate this presentation to the **Merchant Marine Martyrs** who lost their lives at the hands of German submarines that invaded our waters and also to the brave members of the **Cuban Navy** who bravely faced these powerful ships sinking one of them close to our shores.

All governments except Cuba's President **Ramon Grau San Martin** ignored this historical fact and hardly mentioned in our history books.

For the People of Cuba and all nations to know about this unequal war and heroics, that our sailors fought to protect our coasts and seas we dedicate this presentation.

For more information: [info@circulonaval.com](mailto:info@circulonaval.com)

## **“U-boats en aguas cubanas” (Primera Parte)**

Por **Maximino Gómez Álvarez**

Con la invasión de Polonia por la Alemania de Hitler se produce el estallido de la 2da. Guerra Mundial, un conflicto de enormes dimensiones donde se decidiría el futuro de toda la humanidad. Como parte integrante de esta guerra, el Alto Mando alemán llevó a cabo el diseño de la Guerra Submarina Total que tuvo su expresión en la denominada Batalla del Atlántico y cuyo objetivo era la asfixia económica de las fuerzas aliadas. El Almirante Karl Dönitz, un antiguo Comandante de u-boat, ahora convertido en Jefe de la Unterseebootflotille (Flota submarina) había propuesto al Almirante Raeder, un ambicioso plan dirigido a golpear los suministros que resultaban de vital importancia para las naciones que se enfrentaban al Eje Roma-Berlín-Tokio. De esta manera, el III Reich llevó a cabo un colosal esfuerzo industrial con el fin de disponer de una poderosa flota de submarinos con los cuales llevar a cabo el propósito de aniquilar la mayor cantidad de buques aliados, en especial de mercantes. Los devastadores propósitos tuvieron su concreción en la práctica, cuando el 17 de octubre de 1940 siete submarinos alemanes alcanzaron y emboscaron el Convoy CS-7 integrado por 37 buques, 20 de los cuales fueron hundidos en dicho ataque. Sólo entre junio y diciembre de 1940 más de 1.600.000 toneladas de carga habían sido enviadas al fondo del mar por la acción de los u-boats.

Con el ataque japonés a Pearl Harbor y la entrada de Estados Unidos en el conflicto, la guerra submarina conoció una nueva fase; el día 8 de diciembre de 1941, en el informe de Kal Dönitz a su Estado Mayor éste señalaba:

**“...Japón ha iniciado hostilidades contra Inglaterra y los Estados Unidos, un acontecimiento de gran importancia que en un breve lapso de tiempo afectará las restricciones de los U-boats en el Atlántico...”**<sup>1</sup>.

Al día siguiente, 9 de diciembre, el propio Almirante señalaba en otro informe:

**“...El levantamiento de las restricciones con respecto a los buques de Estados Unidos y la llamada zona de Seguridad Panamericana ha sido levantada por el Führer. Por lo tanto, toda la zona de las costas de América se convertirán en un espacio abierto para las operaciones de los u-boat: “**

<sup>11</sup>

<sup>1</sup>NARA, National Archives and Records Administration, Washington. “Guides to the Microfilmed Records of the German Navy, 1850-1945. Records Relating to U-boat Warfare, 1939-1945”: BUUp Diario de Guerra. 8 de diciembre de 1941. VI Generales; número PG-30301<sup>a</sup>, número de Rodillo 4063.

**deben hacerse todos los intentos para utilizar lo más rápidamente posible dichas ventajas, que pronto podrán desaparecer, para lograr un “éxito espectacular” en la costa americana...”<sup>2</sup>.**

En efecto, se habían levantado las restricciones en cuanto a llevar la guerra submarina hasta la costa este de los Estados Unidos, dándose inicio a la operación denominada Paukenschlag (Golpe de Tambor).

La primera víctima de esta escalada lo fue el carguero británico Ciclops hundido por el U-123 al mando del Capitán Hardenguen. En los días siguientes fueron enviados otros submarinos a ese sector marítimo y para el 12 de Enero ya habían sido hundidos 38 buques entre petroleros y mercantes de diferentes tipos; poco después, el 14 de Febrero de 1942 se dio inicio a la operación “Nueland” (Tierra Nueva) con el ataque del U-502 contra 5 tanqueros que navegaban en aguas del Golfo de Venezuela rumbo a Aruba, de este modo se iniciaban las operaciones sistemáticas en aguas del Caribe y Golfo de México.



Las fuerzas navales y aéreas norteamericanas se vieron en la disyuntiva de no disponer de los medios suficientes en estos primeros momentos, para enfrentar la protección de sus costas y menos aún la de los países vecinos.

**“El 31 de diciembre de 1941, un guardacostas había informado del avistamiento de un periscopio en el canal de Portland, y el 7 de enero un avión del Ejército avistó la presencia de un submarino frente a la costa de Nueva Jersey. El mismo día que la Armada norteamericana había informado de la presencia de una flota de u-boats en aguas al sur de Terranova, el buque SS Cyclops era hundido frente a Nueva Escocia y tres días más tarde corría la misma suerte, el petrolero Norness en Nontauk Point, al sureste de Long Island. La situación general se hacía cada vez más difícil y requería de la toma inmediata de decisiones; en los 76 días posteriores al hundimiento del Norness, se reportó el aniquilamiento de otros 53 buques, lo que representaba la pérdida de 300.000 toneladas de arqueo bruto”<sup>3</sup>.**

El Comando del North Atlantic Naval Coastal Frontier, que más tarde pasaría a llamarse Eastern Sea Frontier Command, asumió la responsabilidad de enfrentar la tarea de la lucha antisubmarina en una franja costera de 1.200 millas entre Maine y Key West. Entre tanto las operaciones submarinas alemanas continuaban en ascenso en la zona del Caribe y Golfo de México, fue así que el **“Mando Naval norteamericano consciente del peligro que esta nueva escalada representaba, decidió poner a disposición del Gulf Sea Frontier Command (Comando Frontera del Golfo) varios B-18; días más**

---

<sup>2</sup> NARA, National Archives and Records Administration, Washington. “Guides to the Microfilmed Records of the German Navy, 1850-1945. Records Relating to U-boat Warfare, 1939-1945”: BUP Diario de Guerra. 10 de diciembre de 1941. IV Generales; número PG-30301<sup>a</sup>, número de Rodillo 4063.

<sup>3</sup> Maximino Gómez Álvarez; “El Incidente 3208: hundimiento del U-176 en el Canal de San Nicolás”, 2010. Pág. 32. Inédito.

**tarde, el Comandante General de la Primera Fuerza Aérea llevó acabo la creación del Gulf Task Force (Fuerza de Tarea del Golfo), que asumiría el control de todas las aeronaves que actuaban a las órdenes de la Gulf Sea Frontier.**

**La situación creada en el Golfo de México y Mar Caribe era de tal gravedad que fue solicitada a la Tercera Fuerza Aérea, la utilización de algunas de sus naves en el patrullaje antisubmarino”<sup>4</sup>.** Varios tratados y acuerdos fueron firmados entre Estado Unidos y algunas naciones latinoamericanas, a fin de mejorar la composición y técnica de sus marinas y aviación, así como, para establecer una estrategia conjunta de enfrentamiento en esta escalada. Cuba fue signataria de varios de estos Acuerdos de carácter militar, entre ellos el suscrito a mediados de 1942, convirtiéndose en una de las naciones más comprometidas con la situación del estado de guerra imperante en aquella área geográfica. El US Caribbean Sea Frontier, creado entonces, fue el encargado de enlazar los puntos establecidos entre Panamá, Puerto Rico, Trinidad y Guantánamo en Cuba. Se abría así uno de los más importantes episodios del conflicto, el del enfrentamiento a la flota submarina alemana en las aguas próximas a Cuba.



Muy próximos a las costas cubanas operaron al menos que este autor conozca con total exactitud, 84 u-boats. Para que se tenga una idea de la distancia en que en algunos casos se aproximaban dichas embarcaciones, basta mencionar uno de los numerosos informes recogido por estas naves. El 7 de agosto de 1942, el U-508 en el reporte de su situación operativa, manifestaba que:

**“no se observa nada fuera del puerto de la Habana desde el día 5 de agosto en que fueron vistos 4 barcos y 3 aviones”- y que habiendo penetrado en la bahía de la Habana- “fueron observados a través del periscopio 20 embarcaciones”<sup>5</sup>.**

Las redes de espionaje establecidas por la Abwehr en territorio cubano habían estructurado planes para en los casos necesarios prestar auxilios a las embarcaciones submarinas, fundamentalmente en el aprovisionamiento de alimentos, agua, medicinas y de forma excepcional combustible. . Edwards Ennis, Director del Alien Enemy Control Unit manifestó: **“...desde principios del 42, los submarinos alemanes tuvieron muchos éxitos en la costa Atlántica... nosotros tenemos información de que están siendo aprovisionados de combustibles por alemanes en Cuba...”<sup>6</sup>.**

La joven Marina de Guerra cubana tuvo que asumir la difícil tarea de custodiar una de las zonas más asediadas por los submarinos alemanes y para esta tarea contaba con un número reducido de fuerzas compuestas por 32 buques de guerra, entre estos, 2

---

<sup>4</sup> Maximino Gómez Álvarez; “El Incidente 3208: hundimiento del U-176 en el Canal de San Nicolás”, 2010. Pág. 33.Inédito.

<sup>5</sup>NARA, National Archives and Records Administration, Washington. “Guides to the Microfilmed Records of the German Navy, 1850-1945. Records Relating to U-boat Warfare, 1939-1945”: BUy Diario de Guerra. Generales, número PG 30310<sup>a</sup>, número de Rodillo 3980.

<sup>6</sup> Informe sobre abastecimientos a u-boats. Memorándum del Alien Enemy Control Unit al Congreso norteamericano. Mayo 1942.

cruceros, 11 cañoneras, 5 lanchas artilladas, 4 caza submarinos de la 1ª Guerra Mundial, 3 buques de transporte y 7 buques auxiliares; no obstante, como resultado de la firma del Acuerdo Naval y Aéreo suscrito entre Cuba y Estados Unidos con fecha 7 de Septiembre de 1942, fueron transferidas a Cuba 16 nuevas unidades, compuesta por 12 caza submarinos y 4 buques de patrulla, lo que fortaleció considerablemente la capacidad de combate de la Armada cubana. Uno de estos cazasubmarinos, el **CS-13** comandado por el **Alférez Mario Ramírez Delgado**, puso fuera de combate al poderoso U-176 en aguas del Canal de San Nicolás, el 15 de mayo de 1943.

Estas fuerzas ejercieron un papel disuasorio, por lo que los submarinos alemanes comenzaron a operar en zonas cada vez más alejadas de las costas y sus incursiones ya no se realizaban con el mismo nivel de impunidad.



## UNA CITA CON EL DESTINO

---

Por **Mario J. Byrne**

A veces la fatalidad, la suerte o el hado, reúne a personajes tan diferentes como los protagonistas de esta historia, quienes se enfrentaron brevemente en una lucha mortal en la que la tecnología fue el factor decisivo. Uno de ellos fue el cubano Mario Ramírez Delgado, Alférez de Fragata, oficial de la joven y minúscula Marina de Guerra de Cuba. Del otro lado estaba Reiner Dierksen, un oficial de treinta y cuatro años de edad, también miembro de una marina de guerra joven.

Esta última surgió de la victoria alemana en la mal llamada Guerra Franco–Prusiana de 1870 y de la consiguiente unificación del país teutónico bajo control de Prusia. El Imperio Alemán era más viejo que La República de Cuba por sólo unos cuarenta años. Es curioso señalar que la única acción naval ocurrida en esa contienda del siglo XIX tuvo lugar frente al litoral habanero, entre el aviso francés “Bouvet” y el cañonero alemán “Meteor” y terminó más o menos en un empate.



Leutnant Zur See Reiner Dierksen

La Kriegsmarine (marina de guerra alemana) le había confiado a Dierksen, quien ostentaba el grado de “Leutnant Zur See” (teniente de navío) el mando del U-176 , un submarino del tipo IX-C, clase esta con la que se trató de sustituir a las muy exitosas unidades del tipo VII. Lo había construido la compañía A.G. Wesser, de Bremen y había entrado a prestar servicio en la Kriegsmarine en 1941, realizando su primera patrulla en julio de ese mismo año.

En su ultimo viaje, Dierksen zarpó del puerto francés de Lorient, base de la décima flotilla de submarinos alemanes, con órdenes de patrullar el norte de Cuba y el estrecho de la Florida. Su ultimo contacto físico con sus compatriotas lo tuvo al encontrarse, en el medio del Atlántico, con el U-155, al mando del capitán Piening, reconocido veterano



submarinista, quien lo informó de la situación en los mares tropicales cercanos a Cuba y la Florida.

Mientras tanto, del lado cubano, también sucedían cosas importantes. Preocupados por lo anticuado de nuestras unidades navales, los Estados Unidos suministraron a Cuba siete cazasubmarinos de ochenta y tres pies de eslora, equipados con los mejores aparatos de detección de la época. Esto ocurrió en el mes de abril de 1943, más o menos al mismo tiempo que Dierksen le decía adiós a las costas de Francia, lo que significa que Ramírez y sus colegas de la marina cubana aprendieron a usar los nuevos equipos con una velocidad pasmosa.

El trece de mayo de 1943, Dierksen tuvo un golpe de suerte. Frente a la costa norte de Cuba torpedeó un pequeño tanquero norteamericano, el “Nickeliner”, el que se hundió a sólo cinco millas de la costa. Casi en seguida envió al fondo a un barco cubano, el Mambí, lo que le valió el ascenso al rango de “Korvettenkapitan”, del cual nunca se enteraría, ya que sin que él estableciera contacto con el centro de control de los submarinos alemanes en el puerto francés de Saint-Nazaire, sus superiores, enterados de su victoria, lo habían premiado apropiadamente.

Los norteamericanos detectaron la presencia de un submarino enemigo en las aguas cercanas a Cuba y dieron la voz de alerta. La Marina de Guerra dispuso que no hubiera movimiento de barcos como no fuera integrando convoyes.

Dos días más tarde, el quince de mayo de 1943, un pequeño convoy zarpaba del puerto de Sagua con destino a La Habana. Estaba compuesto por los mercantes “Camaguey” y “Hanks”, este último de bandera hondureña y estaba escoltado por los cazasubmarinos cubanos CS-11, CS-22 y CS-13. El jefe de la división comandaba el CS-11. Ramírez estaba al mando del CS-13.

Aproximadamente a las cinco de la tarde y todavía a la vista del faro de Cayo Méganos, el convoy avistó un avión norteamericano, un Kingfisher basado en Cuba (OS2N) que acababa de lanzar una boya de humo. El piloto se acercó a los buques cubanos, movió las alas y regresó al punto donde había lanzado la boya. Estaba claro que había descubierto un sumergible, a unas quince millas del CS-13.

El comandante de la división de cazas dió la orden al CS-13 de que investigara lo ocurrido y cambió el rumbo del convoy hacia la más cercana bahía de Cárdenas. El CS-13 se dirigió al objetivo e hizo un contacto excelente mediante el “sonar” (nombre con que los norteamericanos habían bautizado al “asdic”, un invento inglés que consiste fundamentalmente en una onda acústica que se lanza hacia el fondo y que rebota cuando encuentra un objeto extraño). Indudablemente el sonar había detectado un submarino.

Informado de la distancia y del rumbo del enemigo por el sonar (y por el oído bien entrenado de su operador), Ramírez ordenó comenzar el ataque con bombas de profundidad graduadas para explotar a 100, 150 y 250 pies de profundidad. La primera y la segunda descarga explotaron normalmente, pero con la tercera se sintió otra explosión adicional. Lo sucedido era probablemente que, al explotar esta última carga demasiado cerca del casco del U-176, la concusión había provocado la explosión de uno de los torpedos del submarino.

Se recuperó el contacto acústico, pero el blanco ya no se movía. Los cubanos, después de la cuarta explosión (cuya columna de agua había casi inundado la popa del navío) escucharon un ruido raro, como el de un líquido llenando un recipiente (descripción del Alférez Ramírez) y finalmente un silbido que iba desapareciendo poco a poco. En la superficie apareció una gran mancha de aceite.

Para asegurar la victoria se lanzaron dos bombas más, con la espoleta graduada a 250 pies, pero en realidad no eran necesarias. El U-176 había terminado sus aventuras y Reiner Dierksen y su tripulación descansaban ya en su tumba acuática del Mar Caribe.

Dos apuntes finales del episodio fueron la incredulidad de los norteamericanos en ese momento, quienes reprocharon a los marinos cubanos abandonar con demasiada presteza el escenario de los hechos. Cambiaron de opinión cuando obtuvieron los archivos de la Kriegsmarine al capitular la Alemania nazi en 1945. El U-176 había perdido todo el contacto con su base y se le había dado por desaparecido en la posición y fecha donde el CS-13 lo había hundido y donde seguramente se encuentra todavía. Lo más interesante del caso es que el U-176 estaba en una posición ideal para emboscar un convoy norteamericano que se dirigiría al Pacífico a través del Canal de Panamá pocos días después y al que sin duda la acción agresiva del CS-13 salvara de una posible destrucción.



www.circulonaval.com

Un Faro de Libertad para todos los Marineros

## Buques y víctimas de los submarinos alemanes en Cuba

---

Felicitemos al editor de la Revista Bitácora el Sr. Joel Remón por su gran dedicación a la historia de la Marina de Cuba y por la publicación de la Lista de los Marineros Mártires que perdieron sus vidas a manos de los submarinos nazis que invadieron nuestra aguas.

En BITÁCORA de fecha Abril 2006, tratamos sobre la participación de marineros cubanos en la Segunda Guerra Mundial a bordo de buques mercantes y marineros de guerra a bordo de sus unidades. Muchos fueron los cubanos que perdieron sus vidas en enfrentamientos con submarinos enemigos. En aquella ocasión anunciamos que publicaríamos sus nombres.

He aquí los nombres de esos hombres y buques a los que pertenecían y fechas de sus hundimientos:

### VAPOR "MANZANILLO"

(12-4-42)

Capitán Antonio Fdez. de la Vega  
1er Oficial José Quevedo Mukay  
1er Maq. Roque A. Vila Pérez  
2do Oficial Ignacio López Gómez  
3er Oficial Alfredo Fontana M.  
3er Maq. Ángel Macías Molina

#### **Tripulantes:**

Casimiro Martínez Cuervo  
Pedro Díaz Lago  
Alejandro Consejero Barrial  
Roger A. Lorenzo Casals  
Gabino Sangil Manzanares  
Bartolomé Moragues Palmer  
Leandro Huerta Aguero  
José A. Corripio Cuesta  
Pedro Gutiérrez Abello  
Carlos Cortes Prat  
Julio Miranda Digat  
Pedro Díaz Lago  
Juan René Herrera  
Andrés Arias Escarza  
Félix Ramírez Toscano  
Jorge J. de la Torre

### VAPOR "MAMBÍ"

(13-5-43)

1er Maquinista Ramón Lago Arzón  
2do Maquinista Manuel Parga Vila



3er Oficial Jaime Basta Buguña  
3er Maq. Nicolás Penedo Ruiz  
Sobrecargo Pablo Soto Ruiz

**Tripulantes:**

Ayudante Maq. Jesús Fernández del Rey  
Engrasador Antonio J. Jiménez Z.  
Engrasador José M. Mayor  
Estévez Fogonero Luis E. Agüero E.  
Fogonero Gerardo Fernández  
Fogonero Juan Cal Leda  
Pañolero Oscar Ferrer López  
Cocinero Pedro de la Fuente  
Marmitón José Hung Jon  
Marmitón Evangelista E. Ferrer  
Camarero Marcelino Armada Sal

**VAPOR "SANTIAGO DE CUBA"**

(12-8-42)

1er. Maq. Francisco Novo Tejeiro

**Tripulantes:**

Diego Rojas Figueroa  
José Colomar Castello  
Bernardo Piloto  
Antonio Pérez Delgado  
Antonio Guardiola  
Aurelio Zabala Petuya  
Juan E. Rodríguez L.  
Arcadio Sañudo Lavín

**VELERO "24 de FEBRERO"**

Eladio Arredondo

**MOTONAVE "MÍNIMA"**

Prudencio Vidal Olacia

**MOTONAVE "NICOLÁS CUNEO"**

Ernesto Balara Lobo

**Pesquero-nevero "Lalita"**

Fue hundido por el U-154 al mando del Comandante Walter Kölle en aguas próximas a Yucatán.

Debemos aclarar que no solo cubanos marinos participaron en acciones de la Segunda Guerra Mundial, muchos cubanos que residían en Estados Unidos y otros que lo hicieron desde Cuba, se alistaron en las ramas de tierra y aire de las Fuerzas Armadas Americanas, desde las que combatieron gloriosamente con pérdida de vidas, recibiendo muchos de ellos

reconocimientos y condecoraciones de alto rango por participación en actos de gran valor y heroísmo. Entre ellos un miembro de la Brigada 2506 que fue altamente condecorado por los US Marines en las operaciones de desembarco en el Pacífico.

Quisiéramos haber tenido los nombres de esos cubanos, jóvenes en su mayoría, para también rendirles merecido tributo a sus memorias en estas páginas.

En cuanto a los marinos cubanos muertos en acción, de cierto modo podemos decir que fueron vengados con el hundimiento, por caza submarinos cubanos, del submarino alemán U-176 al que se le atribuye el hundimiento de por lo menos el VAPOR "MAMBÍ", también un espía de la misma nacionalidad que operaba desde la Habana, pagó con su vida la parte de culpabilidad que le correspondía por la pérdida de vidas cubanas, a pesar de las protestas de personas y agrupaciones contrarias a la pena de muerte.



Tarja Monumento a los Marineros Mártires muertos durante la II Guerra Mundial.



Copyright © 2007 circulonaval.com For information: info@circulonaval.com



Estimados lectores del Círculo Naval:

Me dirijo a ustedes en esta ocasión a fin de ofrecer algunos datos que pudieran complementar la información que ha venido apareciendo en Círculo Naval sobre el tema "LA MARINA DE GUERRA DE CUBA Y LA GUERRA ANTI-SUBMARINA EN EL MAR CARIBE".

Los buques mercantes cubanos hundidos por submarinos alemanes durante la II Guerra Mundial fueron los cuatro vapores que se relacionan a continuación: SS "Manzanillo" y SS "Santiago de Cuba", hundidos ambos el 12 de agosto de 1942, SS "Mambi", hundido el 13 de mayo de 1943, y SS "Libertad", hundido el 4 de diciembre de 1943.

En estas acciones perdieron la vida muchos amigos de mi padre, algunos de ellos compañeros en sus años de guardiamarina en la Academia Naval del Mariel.

Marinos cubanos también perecieron en buques de otras nacionalidades, como el Vapor "Nicolás Cuneo" y la Motonave "Lalita", que no eran buques de bandera cubana. El Vapor "Nicolás Cuneo" era un buque mercante de bandera panameña, de 1,051 tons de desplazamiento. Este buque fue hundido con fuego de artillería y no por torpedos por el U-571, durante su travesía de New Orleans a La Habana, el 9 de julio de 1942.

La Motonave "Lalita" era un pesquero de bandera panameña de 65 tons. Este buque fue hundido con fuego de artillería por el U-154 en el estrecho de Yucatán, el 6 de julio de 1942.

Durante la II Guerra Mundial mi padre navegó como Primer Oficial en el Vapor "Oriente" de la "Empresa Naviera de Cuba" formando parte de los convoyes mercantes del Caribe y Atlántico. Esa participación le hizo acreedor de las condecoraciones "Atlantic War Zone Medal" y "Victory Medal" otorgadas por los Estados Unidos, cuyas figuras incluyo anexas en este mensaje.

Anexo también un documento Word con un resumen de información sobre los hundimientos de los cuatro buques cubanos mencionados anteriormente, que incluyen datos de los buques, sus armadores, bajas ocurridas, fechas, lugares y circunstancias de los hundimientos.

Sin más por el momento y al tanto de comentarios, saluda cordialmente



## DE LA HISTORIA NAVAL

### RELACIÓN DE BUQUES CUBANOS HUNDIDOS POR SUBMARINOS ALEMANES DURANTE LA II GUERRA MUNDIAL

Fecha	U-boat	Comandante	Nombre	Tons	Convoy
12 Ago 42	U-508	Georg Staats	Manzanillo	1,025	SpecCon-12
12 Ago 42	U-508	Georg Staats	Santiago de Cuba	1,685	SpecCon-12
13 May 43	U-176	Reiner Dierksen	Mambi	1,983	NC-18
04 Dic 43	U-129	Richard von Harpe	Libertad	5,441	KN-280
<b>Total de buques hundidos = 4</b>				<b>10,134</b>	<b>←Total Tons</b>

### POSICIONES DE HUNDIMIENTO





En octubre de 1946, en una emocionante ceremonia llevada a cabo en el Arsenal de Casa Blanca, el entonces Presidente de Cuba, Ramón Grau San Martín, le impuso a Ramírez Delgado y a todos los tripulantes del CS-13 la Orden del Mérito Naval con Distintivo Rojo. Distinción más que merecida. El historiador de la marina de los Estados Unidos, Almirante Samuel Elliott Morrison lo dijo bien claro en su libro “The Two Ocean War”: “Con la excepción del Canadá, nuestro aliado más valioso en la América del Norte fue Cuba”.

Esta fue la única verdadera victoria naval de un país de América Latina en la Segunda Guerra Mundial. Los otros casos fueron la captura de dos submarinos alemanes por la Armada Argentina al final de la contienda, pero los tripulantes alemanes estaban buscando a los argentinos para rendirse, con la esperanza de poder quedarse a vivir en ese país. Los argentinos por su parte tenían la esperanza de quedarse con los submarinos. Ni unos ni otros se salieron con la suya.

Un avión de la marina del Brasil hundió a un submarino alemán en la superficie con bombas convencionales, pero el submarino ya había sido averiado por un avión norteamericano y no podía sumergirse: se trataba de lo que en el argot marino se designa como “sitting duck”. El caso final tuvo algo de opera cómica.

El destructor “Caldas” de la Marina Colombiana, sorprendió a un submarino alemán en la superficie y le disparó un cañonazo que cayó corto. El submarino se sumergió y se vio una mancha de aceite. Se le dió por hundido y al capitán del “Caldas” le otorgaron la “Cruz de Boyacá”. Como se comprobaría al final de la guerra, la victoria no se materializó. Simplemente era un viejo truco de los comandantes de submarinos para hacerse los muertos.

Fort Lauderdale, 2 de octubre del 2007



Copyright © 2007 [circulonaval.com](http://circulonaval.com) For information: [info@circulonaval.com](mailto:info@circulonaval.com)

## Hundimiento del vapor "Mambí"

De acuerdo a lo que describe la página uboat.net el pequeño vapor "Ladakh" de aproximadamente 1900 toneladas fué construido a finales del siglo XIX en Southampton, el puerto de Gran Bretaña localizado en el Canal de la **Mancha o "English Channel"**. **En 1920 fué adquirido por la Cuba Distilling Co., rebautizado "Mambí"** con bandera cubana y convertido en un tanquero para el transporte de mieles.

Durante la Segunda Guerra Mundial la ofensiva submarina alemana se extendió de manera muy activa a la región del Caribe luego que Estados Unidos entrara en el conflicto como oponente del Eje - Alemania - Italia - Japón , a consecuencia del ataque japonés a la base naval norteamericana en Pearl Harbor, Hawai, el 7 de Diciembre de 1941. Aunque de hecho Estados Unidos ya violaba su posición de país neutral bajo el "Lend Lease Program" y otras actividades que favorecían a la Gran Bretaña.

Cuba entonces aliada de Estados Unidos declaró la guerra al Eje. Pero al no estar la **Marina de Guerra Cubana** preparada para una campaña de guerra antisubmarina por falta de equipo, en un principio fué necesario depender directamente de la ayuda norteamericana. Sin embargo para 1943 ya se contaba con una flotilla de caza submarinos complementada con el entrenamiento adecuado de un número de oficiales y marineros igualmente cubanos.

El sistema de convoyar buques mercantes en las rutas marítimas entre Estados Unidos y la Gran Bretaña como protección contra submarinos alemanes, no siempre con resultados satisfactorios y después extendido a Rusia, fué también llevado a la práctica en Cuba. La lista de publicaciones sobre los convoys en el Océano Atlántico es extensa. Sin embargo en lo que a ficción se refiere la novela **"Mar Cruel" - The Cruel Sea** - por Nicholas Monsarrat es un clásico sobresaliente: En síntesis los pormenores de una corbeta inglesa de la clase Flower asignada a escoltar en aquellos años del conflicto armado.

Temprano en la mañana del **13 de Mayo de 1943** el **"Mambí "** fue torpedeado por el submarino alemán **U-176** a 24 millas náuticas de Nuevitas y 6 millas náuticas de Puerto Padre, mientras se dirigía hacia el Estrecho de Maisí con destino a Manzanillo, en la costa sur de la Provincia de Oriente. Minutos antes el "Nickeliner", un tanquero norteamericano, también fué el blanco de dos torpedos alemanes. Ambos buques integraban el convoy NC-18, pero desconozco si algún caza submarino u otra unidad naval cubana estaba presente en aquel momento.

El **U-176** fué hundido dos días más tarde por el **CS -13** ,al mando del **Alférez de Fragata Mario Ramírez, de la Marina de Guerra de Cuba** y a quién conocí muchos años después particularmente como capitán de la motonave **"Camagüey"**.

Luego de que el torpedo hiciera impacto en la sección del combés -el centro del buque donde se encontraba el puente y la chimenea - el **"Mambí"** se hundió rápidamente. Solamente lograron sobrevivir el capitán del buque, nueve miembros de la tripulación y un guardia armado. Hace más de cinco décadas recuerdo haber visto en la **Avenida del Puerto de La Habana**, muy cerca del **Castillo de la Fuerza**, un sencillo obelisco en honor de los valientes marinos mercantes cubanos que murieron como oponentes del nazi-facismo.

Es muy lamentable que a pesar de aquellos sacrificios , entre muchos otros, Cuba todavía hoy sea víctima de una tiranía de influencia estalinista.

Cordialmente, **Alberto Gutiérrez Barbero**



Hoy lo decimos muy simplemente sin pensar mucho en ello, pero enfrentarse a un submarino alemán durante la II Guerra Mundial en un barquichuelo de madera de 83 pies había que estar loco o ser hombres “de hierro en buques de madera”.

El submarino U-176 tenía un desplazamiento de 1,232 tons. Y el armamento consistía de un cañón de 4.1 pulg., uno de 37 mm y una ametralladora antiaérea de 20 mm además de 6 tubos lanza torpedo de 21 pulgadas.

Las tripulaciones de estos submarinos estaban súper entrenadas y podían salir a la superficie con suma rapidez y con la artillería que tenían y la baja silueta de que gozaban, barrer totalmente todos los caza submarinos del convoy que cuando más tenían una ametralladora antiaérea de 20 mm. Pero lo más peligroso del submarino es que si se ve acorralado puede poner al buque que lo persigue a fil de roda y disparar los dos torpedos a proa, este disparo era infalible ya que los torpedos pueden explotar por contacto o por aproximación, lo mismo puede hacer el submarino cuando trata de escapar, pues puede



poner al caza submarino en la línea de crujía y disparar los dos torpedos a popa, este tiro era también extremadamente efectivo.

Mi padre el SgtArt Andrés Vázquez Hernández estaba a cargo de dos cañones de 3"/50 cal durante la Guerra a la entrada del Puerto del Mariel y una vez le dije que si un submarino hubiera querido salir a la superficie podía hacer prácticas de tiros con el torreón donde estaban montados esos cañones.

Es incomprensible ver que durante y después de la Guerra nuestros gobiernos empezando por el gobierno militarista del General Batista y los gobiernos anti militaristas de los Auténticos, ignoraron olímpicamente el sacrificio, el esfuerzo y la dedicación que nuestros marinos demostraron durante la II Guerra Mundial, pagando muchos de ellos con sus vidas sin que a estas alturas se les haya rendido el merecido reconocimiento.

AlfFrg Andrés Vázquez  
Marina de Guerra Cuba



El Alferez de Fragata Mario Ramírez Delgado escribió la más grande proeza de la Marina de Guerra de Cuba al hundir el submarino alemán U-176 en el Canal Viejo de las Bahamas y que estaba al mando del Cap Reiner Dierksen, era un submarino del tipo IXC. Tenía algo más de 250 pies de eslora y 1,540 toneladas. Este submarino había hundido varios buques mercantes cubanos con pérdidas de vidas.

Al AlfFrag Ramírez nunca se le rindió el honor que merecía. El Guarda Costa que comandaba, que se debió de haber conservado por su significado histórico, inexplicablemente se transfirió a la Marina de Guerra del Ecuador.



*Alferez de Fragata  
Mario Ramírez Delgado*

## CS 13 Cazubmarinos cubano de 36 pies

Desplazamiento 45 toneladas

Eslora 83 pies y 2"

Manga 16 pies

Armamento 1 x 20 mm

8 cargas de profundidad

Triplación 12 hombres



## U- Boat 176 Submarino alemán tipo IXC

Desplazamiento 1540 toneladas

Eslora 252 pies

Manga 6,8 metros

Armamento 1 x 105 mm, 1 x 37 mm, 1 x 20 mm

22 torpedos y 44 minas

Triplación de 48 a 56 hombres

Se dice que el U-176 llevaba 53 hombres



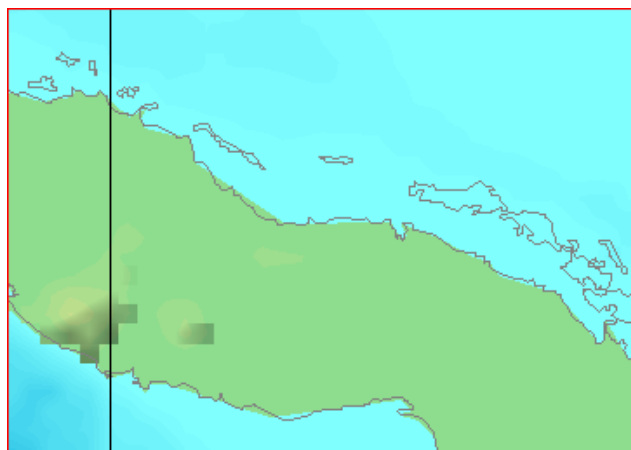
## Hundimiento del Submarino Alemán U-176



CAZA SUBMARINO CUBANO DE MADERA HUNDE SUBMARINO ALEMÁN  
Por Gustavo Placer Cervera

Un caza submarinos de madera vence en desigual enfrentamiento a uno de los más novedosos modelos de sumergibles empleados por los alemanes en el Caribe. Es un pasaje poco conocido de la participación cubana en la Segunda Guerra Mundial que abre una interesante pregunta:

¿aún podrá ser hallado el U-176 en el fondo del mar?



El submarino U-176 fue hundido el 15 de Mayo, 1943, al nor-este de la Habana, en la posición Lat = 23°.21 N Long = 80°.18 W 53, su tripulación completa de 53 hombres perecieron con la nave.

El 15 de mayo de 1943, una escuadrilla de caza submarinos cubanos, integrada por el CS-11, el CS-13 y el CS-12, navegaba de Isabela de Sagua, en el Archipiélago de Sabana, hacia La Habana, escoltando a los mercantes Wanks, Hondureño, y Camagüey, cubano, ambos cargados de azúcar. Las tripulaciones se encontraban en máxima alerta. Poco antes de la salida se había recibido una comunicación que informaba de un submarino avistado en superficie, al norte de Matanzas. Los buques mercantes viajaban en línea de frente, separados unas 500 yardas, ocupando el Camagüey el flanco más cercano a la costa. La escolta navegaba a una distancia de unas 750-1000 yardas. Al frente iba el CS-12 seguido por el CS-11 –que llevaba a bordo al jefe de la escuadrilla– y, finalmente, el CS-13 ocupaba la retaguardia del convoy. A las 5:15 de la tarde, cuando las naves cruzaban frente a Cayo Mégano, apareció en el cielo un hidroavión estadounidense del tipo Kingfisher. El aparato realizó una picada y volando a baja altura describió dos círculos mientras coleteaba y apagaba y aceleraba el motor para señalar, de acuerdo con un código establecido, la presencia de un submarino enemigo. El jefe de la escuadrilla de caza submarinos ordenó entonces al comandante del CS-13, Alférez de Fragata Mario Ramírez Delgado, efectuar la exploración de la zona señalada por el avión.

Hace años, Ramírez relató al autor de estas líneas sus acciones en aquellos momentos. Una vez recibida la orden, el CS-13 puso proa al sitio indicado. Transcurridos unos minutos, los medios de detección hidroacústicos del caza submarinos tuvieron un contacto claro y preciso, a unas 900 yardas. Era el sumergible que maniobraba tratando de escapar. Se dio comienzo al ataque.

### El ataque

A la distancia apropiada, fueron lanzadas, por la popa del buque, tres bombas de profundidad, graduadas para que explotaran a 100, 150 y 250 pies, de acuerdo con la velocidad de inmersión calculada al submarino. Se detectaron nítidamente cuatro explosiones. La cuarta –debida probablemente al estallido por simpatía de una o más cabezas de combate de los torpedos del submarino–, fue tan contundente que el caza submarinos cubano sumergió en el mar toda su popa y entró agua por la escotilla del cuarto de máquinas.

En ese momento, los hidrófonos reportaron un sonido semejante al borboteo que hace un líquido al penetrar en un recipiente sumergido en él. Instantes después se escuchó un silbido que fue disminuyendo en intensidad lentamente. Eran indicios de que el sumergible había sido alcanzado. Para rematarlo, el caza submarinos arrojó otras dos bombas de profundidad, graduadas a 250 pies, y continuó la exploración.

Transcurridos unos minutos, se observó una mancha oscura en la superficie del agua. Desde las profundidades ascendía un chorro de una sustancia negra y viscosa que olía a petróleo. Ramírez ordenó que se recogiera una muestra de la sustancia como prueba del hundimiento. Se esperó un rato más y se continuó la exploración del área. Al no detectarse nada más, el caza submarinos se reintegró al convoy que, mientras tanto, había continuado su travesía.

Por razones no esclarecidas, el gobierno de Cuba en aquel entonces decidió mantener en secreto aquellos hechos. Hasta aquí, el relato que nos hiciera Mario Ramírez Delgado.

Al terminar la Segunda Guerra Mundial y ser ocupados los archivos de la Marina alemana, se pudo conocer que la nave que estaba operando en esa región y cuyo contacto se había perdido por esos días era el U-176, mandado por kapitänleutenant Reiner Dierksen.

En 1946, Ramírez Delgado, ya ascendido a Alférez de Navío, fue condecorado con la medalla del Mérito Naval con distintivo rojo. Su éxito fue, además, reconocido por el contralmirante Samuel E. Morison, historiador oficial de la Marina de los Estados Unidos, en su obra History of U.S. Naval Operations in World War II en la que elogió también la destreza y eficiencia de los marinos cubanos.

## Notas Técnicas

Los CS eran pequeños buques de madera, de 83 pies de eslora (largo), 45 toneladas de desplazamiento y una tripulación de 12 hombres, con una velocidad máxima de 18 nudos. Estaban dotados de una pieza artillera de 20 milímetros y 8 bombas de profundidad de 325 libras. Habían sido cedidos a Cuba, en arriendo, por el gobierno de los Estados Unidos y sus tripulaciones habían recibido entrenamiento en ese país.

El U-176, al mando del capitán Reiner Dierksen, era un submarino del tipo IXC. Tenía algo más de 250 pies de eslora y 1 540 toneladas de desplazamiento. Podía alcanzar una velocidad de 18,2 nudos en superficie y 7,3 sumergido y estaba en capacidad de bajar hasta 755 pies. Cargaba 22 torpedos (otras fuentes indican 12) y 44 minas y llevaba un cañón y dos antiaéreas. El U-176 poseía una tripulación de 53 hombres, tres menos de su máxima capacidad. Todos perecieron. Había hundido 11 barcos con un peso total de 53 307 toneladas. Al terminar la guerra, las flotillas de sumergibles alemanes habían perdido tres de cada cuatro de sus integrantes. Fue el arma con mayores pérdidas.

## Queridos Miembros del **Círculo Naval**:

Aquí les envío un pequeño artículo que contiene algunos datos que pueden ser de curiosidad para los amantes de nuestra historia naval, al tiempo que en el mismo tratamos de corregir un error en el que incurren con mucha frecuencia los investigadores que han tratado el tema del hundimiento del U-176.

Un saludo afectuoso **Maximino Gómez Álvarez**

LA ESTACIÓN DE CAYO FRANCÉS Por Maximino Gómez Álvarez.

La estación naval de Cayo Francés donde tenía su base el escuadrón VS-62 (\*) de la que partió el Vought Sikorsky Kingfisher de la US Navy y que ayudó en la localización del submarino alemán U-176 hundido por CS-13, comandado por el Alférez Mario Ramírez, fue establecida utilizando el buque San Pascual, rebautizándolo con el nombre de “El Pontón”; éste fue unido a tierra por medio de anclajes, creándose algunas facilidades para que en él, funcionara una escuadra de comunicaciones de la marina norteamericana y sirviera, además, de base a seis hidroaviones y ocho caza submarinos.

El San Pascual era un buque experimental de ferrocemento, de 132 metros de eslora, 16,46 de manga y 6.670 toneladas de peso muerto, que había sido construido por la Pacific Construcción de San Diego California y botado al agua el 28 de junio de 1920. Era un buque cisterna, que fue construido pensando en el ahorro de acero durante la I Guerra Mundial, pero resultó que su poca estabilidad lo hizo inoperante en mar gruesa. Se construyeron dos gemelos, el “San Pascual” y el “Cuyamaca”; al año de entrar en servicio, el San Pascual sufrió una grave avería durante una tormenta y permaneció inactivo durante 3 años, hasta que en 1924 fue adquirido por la Old Times Molasses Company of Havana y usado como almacén, primero en la bahía de Santiago y más tarde el 1934, con igual fin, en el puerto de La Habana. Un año después, fue remolcado hasta la costa norte de Camagüey, sirviendo de almacén de mieles, hasta que se le asignó el uso militar al que hemos hecho referencia. Actualmente, rehabilitado en el mismo lugar de su antiguo emplazamiento es explotado como atracción turística.

(\*) Muchos investigadores han señalado y aún siguen señalando que el Kingfisher que ayudó al CS-13 en la localización y hundimiento del U-176, pertenecía al escuadrón VS-62/1, lo que se trata de un enorme error; pues según aclaró a este autor el propio Glenn E. Helm, Director del Navy Department Library, dicho escuadrón durante la guerra tenía su base en las Islas Aleutianas, por lo que el escuadrón desde el que había partido dicho avión, era el VS-62 destacado en Cayo Francés.

Atentamente,

**Maximino Gómez Álvarez**



## Referencias y Bibliografía:

Tradición Naval Cubana Revista "Rumbos" por el TteNav Pelayo Balbis Torregrosa MN

1. Campbell, John Naval Weapons of World War Two ISBN 0-87021-459-4 pp.248&249 ^
  2. "The Type IXC boat U-176 - German U-boats of WWII - uboat.net". www.uboat.net. <http://www.uboat.net/boats/u176.htm>. Retrieved 2009-12-08.
  3. ^ "War Patrols by German U-boat U-176 - Boats - uboat.net". www.uboat.net. <http://www.uboat.net/boats/patrols/u176.html>. Retrieved 2009-12-08.
  4. ^ "Richmond Castle (Motor merchant) - Ships hit by U-boats - uboat.net". www.uboat.net. <http://www.uboat.net/allies/merchants/ships/2001.html>. Retrieved 2009-12-08.
  5. ^ a b c "Convoy SC-94 - Convoy Battles - U-boat Operations - uboat.net". www.uboat.net. <http://www.uboat.net/ops/convoys/convoys.php?convoy=SC-94>. Retrieved 2009-12-08.
  6. ^ "Empire Breeze (Steam merchant) - Ships hit by U-boats - uboat.net". www.uboat.net. <http://www.uboat.net/allies/merchants/ships/2088.html>. Retrieved 2009-12-08.
  7. ^ "Patrol of U-boat U-176 from 21 Jul 1942 to 2 Oct 1942 - U-boat patrols - uboat.net". www.uboat.net. [http://www.uboat.net/boats/patrols/patrol\\_4029.html](http://www.uboat.net/boats/patrols/patrol_4029.html). Retrieved 2009-12-08.
  8. ^ a b c "Korvettenkapitän Reiner Dierksen - German U-boat Commanders of WWII - uboat.net". www.uboat.net. <http://www.uboat.net/men/commanders/201.html>. Retrieved 2009-12-09.
  9. ^ "Polydorus (Steam merchant) - Ships hit by U-boats - uboat.net". www.uboat.net. <http://www.uboat.net/allies/merchants/ships/2470.html>. Retrieved 2009-12-08.
  10. ^ "Scania (Motor merchant) - Ships hit by U-boats - uboat.net". www.uboat.net. <http://www.uboat.net/allies/merchants/ships/2507.html>. Retrieved 2009-12-08.
  11. ^ "Observer (Steam merchant) - Ships hit by U-boats - uboat.net". www.uboat.net. <http://www.uboat.net/allies/merchants/ships/2518.html>. Retrieved 2009-12-08.
  12. ^ Gottfrid Sundbergs upplevelser under andra världskriget, Ålandska sjöman under andra världskriget, Mariehamn 1999, p. 100-102. ISBN 952-91-1248-3
  13. ^ Lindstrom, B., Nar m/s Scania sanktes av U-176, Rospiggen 2009, Bromma 2008, p. 67-86. ISSN 0349-0157
  14. ^ Lindstrom, B., Nar m/s Scania sanktes av U-176, fotografen bakom bilderna av u-baten trader fram, Rospiggen 2010, Bromma 2009, p. 104-113. ISSN 0349-0157
  15. "Patrol of U-boat U-176 from 9 Nov 1942 to 18 Feb 1943 - U-boat patrols - uboat.net". www.uboat.net. [http://www.uboat.net/boats/patrols/patrol\\_4030.html](http://www.uboat.net/boats/patrols/patrol_4030.html). Retrieved 2009-12-08.
  16. ^ "Nickeliner (Steam tanker) - Ships hit by U-boats - uboat.net". www.uboat.net. <http://www.uboat.net/allies/merchants/ships/2925.html>. Retrieved 2009-12-08.
  17. ^ "Mambí (Steam tanker) - Ships hit by U-boats - uboat.net". www.uboat.net. <http://www.uboat.net/allies/merchants/ships/2924.html>. Retrieved 2009-12-08.
  18. ^ "Hitler's Sharks". uboat176.webs.com. <http://uboat176.webs.com/chapterno1english.htm>. Retrieved 2009-12-08.
  19. ^ "Hundimiento del U-176" (in Spanish). **www.circulonaval.com**. [http://www.circulonaval.com/Historia/IV.%20Historia\\_1941\\_1958/Marina%20de%20Guerra/Hundimiento%20U-176/Hundimiento%20del%20U-176.html](http://www.circulonaval.com/Historia/IV.%20Historia_1941_1958/Marina%20de%20Guerra/Hundimiento%20U-176/Hundimiento%20del%20U-176.html). Retrieved 2009-12-08.
  20. ^ Lynn, Kenneth Schuyler (1987). Hemingway. Simon and Schuster. p. 502. ISBN 0-671-49872-X.
  21. ^ "The Sinking of German Submarine U-176". **www.circulonaval.com**. [http://www.circulonaval.com/Historia/IV.%20Historia\\_1941\\_1958/Marina%20de%20Guerra/Hundimiento%20U-176/HundimientoSubmarinaoU176.htm](http://www.circulonaval.com/Historia/IV.%20Historia_1941_1958/Marina%20de%20Guerra/Hundimiento%20U-176/HundimientoSubmarinaoU176.htm). Retrieved 2009-12-08.
  22. ^ <http://uboat.net/boats/successes/u176.html>
  23. ^ Ships hit by U-176 - U-boat Successes - German U-boats - uboat.net |publisher=www.uboat.net
- Bishop, Chris (2006). Kriegsmarine U-Boats, 1939-45. Amber Books. ISBN 1-86227-352-9.
- Cervera, Gustavo Placer. "The Sinking of German Submarine U-176". **www.circulonaval.com**. [http://www.circulonaval.com/Historia/IV.%20Historia\\_1941\\_1958/Marina%20de%20Guerra/Hundimiento%20U-176/HundimientoSubmarinaoU176.htm](http://www.circulonaval.com/Historia/IV.%20Historia_1941_1958/Marina%20de%20Guerra/Hundimiento%20U-176/HundimientoSubmarinaoU176.htm).
- Alvarez, Maximino Gomez. "Hitler's Sharks". www.freewebs.com. <http://www.freewebs.com/uboat176>. U-176



Réplica del submarino U-176