

MARINOS SOVIÉTICOS EN LA GUERRA DE ESPAÑA

José Luis INFIESTA PÉREZ
Historiador

Durante muchos años me he dedicado al estudio de la intervención soviética en la guerra de España por lo que el artículo publicado en uno de los últimos números de esta revista, del que son autores el capitán de navío Monakov y el teniente coronel Ribalkin, me ha interesado profundamente, haciéndome revisar y actualizar un trabajo sobre los marinos soviéticos que hace unos años publiqué en una revista española, que aquí presento, a partir de fuentes muy diversas, con la esperanza de aportar algunos datos más y, sobre todo, con el ruego, si cae en manos de los autores citados, de que verifiquen mis datos. Tal actitud es similar a la que adopté al publicar un artículo en la revista *Ejército* en noviembre del año pasado, dedicado a la artillería rusa llegada a España, consecuencia de otro escrito aparecido en aquella revista, debido también al teniente coronel Ribalkin.

Debe convenirse que la Marina soviética se encontraba en un alto grado de postración después de la guerra civil rusa, la Revolución y la intervención extranjera. Disponía de gran cantidad de barcos sobre proyectos anteriores a la Gran Guerra, desatendidos y algunos en vías de modernización. Sus jefes y oficiales tenían una preparación limitada pues, ante la penuria provocada por las bajas ocurridas durante la Revolución, se habían admitido voluntarios que, aunque muy entusiastas, recibían someros cursillos de instrucción, con pocas probabilidades de navegar, y menos aún en barcos modernos.

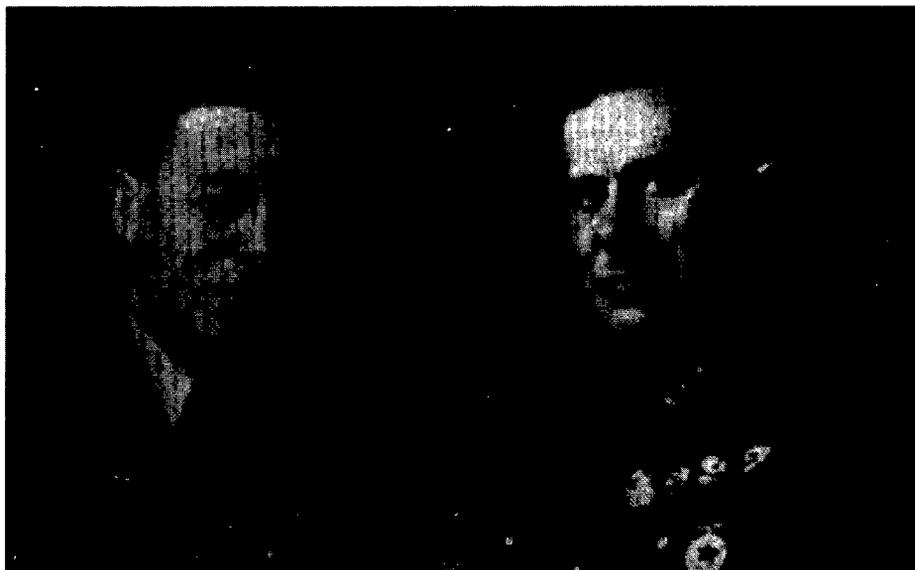
Hasta 1934, es decir, hasta el XVII Congreso, los dirigentes soviéticos se habían ocupado poco de la Marina, pendientes de necesidades más urgentes, a la que sólo habían incorporado unidades menores. Cuando se estudió el II Plan Quinquenal, se incluyó la construcción de barcos de tonelaje medio, con asistencia técnica italiana, siendo en el Plan de 1938-43 cuando se decidió la construcción de acorazados, bajo proyecto italiano —pues una cosa es la ideología y otra las motivaciones económicas—, que al iniciarse la Segunda Guerra Mundial fueron destruidos en grada por la aviación alemana.

Por ello, la ayuda soviética a la Flota republicana fue muy limitada (cuatro lanchas torpederas, minas y algún cañón), siendo en cambio muy numerosos los consejeros que envió, cuya preparación no era muy buena, si aceptamos la opinión de sus compañeros españoles. Sin embargo, debe recalcarse que estos

marinos eran los más distinguidos que figuraban en sus listas y que una vez que regresaron a su patria, alcanzaron altos puestos, fama y una brillante carrera. Según me escribía el capitán de navío francés Claude Houan, el 90 por 100 de ellos llegaron al grado de almirante.

Los primeros consejeros

Marcel Rosemberg, primer embajador de la URSS en Madrid, presentó sus credenciales el 26 de agosto de 1936, acreditándose con él varios agregados,



El capitán de navío Kuznetsov y el general Gregorij Mijailovich Stern, segundo jefe de la Misión Militar Soviética en España.

entre ellos el capitán de navío Nikolai Kuznetsov, en cuya biografía se observan numerosas discrepancias. Él mismo refiere su ingreso en la Marina en 1922, procedente del Komsomol, pero Gardner lo supone marinero en el crucero *Aurora* y Bieler apunta su ingreso en la Marina en 1919, miembro de la Flotilla del Duina. Nacido en 1902, parece que salió de la academia en 1930, fue destinado como oficial de artillería a un crucero y era comandante de otro en el momento de venir a España. Una vez en Madrid se personó en el Ministerio de Marina, donde funcionaba el Comité Central de la Flota, presidido por el teniente de navío Pedro Prado Mendizábal, quien le acompañó a Cartagena para presentarle al jefe de aquella base, el teniente de navío Antonio Ruiz González. De regreso a la capital, el nuevo ministro de Marina, Indalecio Prieto, le instó a que viajara con la escuadra que al mando del capitán de fragata



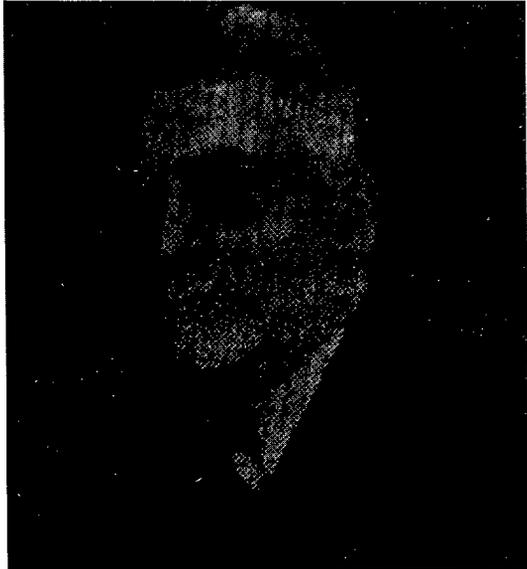
Nicolai Kuznetsov

posible y si Kuznetsov no lo nombra es porque todavía estaba en el Norte; además, en su cargamento figuraban piezas Vickers de 114, que hemos situado en aquellos días en el frente de Aragón, en la unidad que mandaba el capitán José Conejos Fernández.

A partir de entonces Kuznetsov, desde Cartagena, se cuidó de la protección de los barcos rusos con armas que iban llegando, aunque según se desprende de una carta escrita por el teniente de navío Vicente Ramírez de Toghores a Indalecio Prieto —ambos en el exilio mejicano— la Flota republicana no prestó protección de ningún tipo a estos barcos.

Miguel Buiza iba a subir al Norte. Salió de Málaga el 21 de septiembre y regresó el 10 de octubre para fondear en Cartagena. En este viaje figuró al menos otro oficial soviético, N. Anin, asesor en el crucero *Libertad*.

Según el almirante inglés Grea-ton, Kuznetsov regresó en avión y el 15 de octubre se encontraba en Cartagena para recibir al mercante *Komsomol* (capitán G. Menzesev), con el primer cargamento de armas compuesto por 50 carros de combate. Que este barco fue el primero que llegó a España con armas se desprende del relato del propio Kuznetsov y es aceptado por la mayoría de los historiadores. Sin embargo, Monakov y Ribalkin, en el artículo que ha dado origen a éste, aseguran que el primero en llegar fue el *Comnechin*, que salió de Feodosia el 4 de agosto. Esto es muy



El capitán de navío Ramishvili



El capitán de navío Kuznetsov y el de fragata V. Drozd, durante la guerra de España

Esta ausencia de protección propició el hundimiento del *Komsomol* por el *Canarias* el 14 de diciembre de 1936. A partir de entonces, pienso que el transporte de armas a puertos mediterráneos lo realizaron sólo barcos españoles, a excepción del *Adreev* (capitán Preynkopf) que, desde Leningrado, desembarcó armas en Bilbao en dos ocasiones.

Según el citado almirante Greaton, en noviembre de 1936 llegaron a España una veintena de oficiales de Marina soviéticos, cuyos nombres no cita. Los dos más importantes fueron el capitán de navío Ramishvili, nombrado asesor del teniente Antonio Ruiz en la base de Cartagena —que se hizo llamar «Juan García» —y el también capitán de navío V. Drozd, consejero de la Flotilla de Destruyores.

Kuznetsov nos informa de que Ramishvili conocía perfectamente el francés y que en pocos días hablaba bien el español. Seguramente es al que se refiere Bruno Alonso —comisario de la Flota republicana— cuando escribe: «No todos los soviéticos —y eran muy pocos— inspiraban sus actos en este espíritu de proselitismo. Hubo entre ellos uno que me llamó un día a su despacho de la Base para decirme que él no era comunista y que se hallaba identificado con nuestro proceder. Y en prueba de ello un día expulsó de su despacho a una comisión de comunistas que habían acudido a recabar su ayuda. Desgraciadamente este jefe duró poco, pues fue llamado a Rusia inmediatamente. Por su imparcialidad y capacidad técnica le testimoniamos en su día nuestra simpatía, desagraviándole así de las vejaciones a las que le sometían desde el Gobierno».



Kuznetsov en su época de Gran Almirante de la Flota Soviética (1972)

Tal actitud era poco aconsejable en aquellos días de 1937, en los que se estaba iniciando la gran purga militar stalinista y, tal vez por ello, es el único consejero importante del que no he tenido más noticias.

V. Drozd, como hemos dicho consejero de la Flotilla de destructores, conocido en España como «Don Ramón», no se llevó demasiado bien con el teniente de navío Valentín Fuentes López, comandante de la Flotilla, y el almirante Greaton refiere un incidente que se produjo a bordo del *Lepanto*. Ascendido a comodoro al regresar a su país, ya de vicealmirante —según Harrison Salisbury— fue jefe de la Flota de Maniobra del Báltico en 1942, con insignia en el crucero *Kirov* con el que escapó de Riga cuando estaba

a punto de ser ocupada por los alemanes y alcanzó Tallin. Más tarde mantuvo dragados una serie de canales en los campos de minas del Báltico, participando en la defensa de Leningrado, siendo herido en las acciones de bombardeo de Peterhof y Kronoye-Salo. Ya de almirante, murió durante un viaje de Kronsstadt a Leningrado, al caer su automóvil en el cráter de una bomba, ahogándose en el agua helada que lo llenaba (14-I-1943).

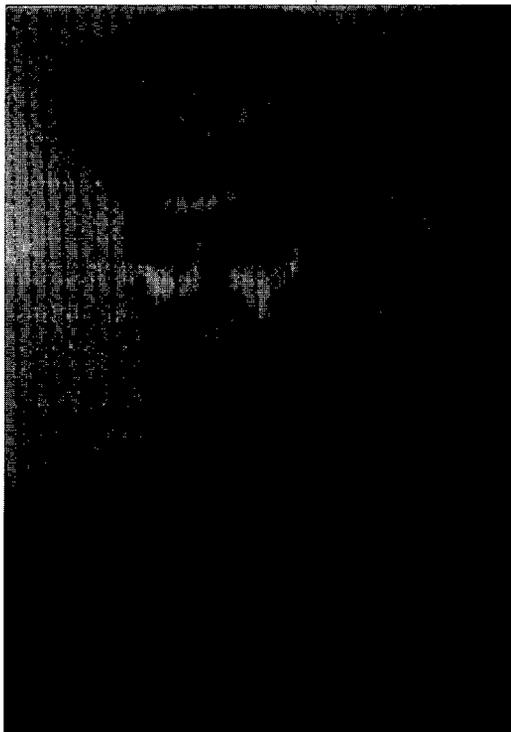
Entre estos primeros consejeros figuró el submarinista Ivan Aleksievich Burmistrov, llamado en España «Luis Martínez», de quien hablaremos enseguida, e I. Yumashev, cuyo destino ignoro. Estos oficiales descargaron a Kuznetsov de parte de sus obligaciones permitiéndole estar presente en las salidas que la Flota republicana realizó en marzo y en abril. Regresó a la Unión Soviética en agosto, y allí su carrera fue meteórica, beneficiado por las terribles purgas que diezmaron las listas de la Marina: ascendido a vicealmirante, fue nombrado comandante de la Flota del Pacífico, en sustitución del almirante Viktoréf —que había sido purgado—, pero reclamado casi inmediatamente desde Moscú, fue designado comisario del Pueblo para la Marina, comandante de las Fuerzas Navales y muy pronto vicealmirante de Defensa, y, finalmente, comandante de la Flota, cargo que desempeñó hasta 1956. El mismo se asombra de tan rápida carrera y escribe en uno de sus libros: «Leí aquel docu-

mento —uno de sus ascensos— con una mezcla de alegría y ansiedad. Un ascenso demasiado rápido es peligroso para un hombre. Este principio no atañe únicamente a los buceadores y a los pilotos de aviación. También hay peligros que acechan a los ascensos demasiado rápidos en el escalafón de la Administración, cosa que había sabido desde mi juventud. Esa había sido la razón por la que, desde que me gradué en la Academia, pedí ser nombrado ayudante, para ascender paso a paso en mi carrera. Soñaba con mandar un barco alguna vez, y eso era todo. Pero en los últimos años mis ascensos habían sido muy precipitados. Esto sólo puede explicarse por la ola de sustituciones forzosas de aquellos tiempos. Sin embargo, cuando uno acepta un empleo debe cumplir todas sus obligaciones y no esperar indulgencia. Yo sabía muy bien que mi tarea no iba a ser fácil.»

Prolífico escritor, Harrison Salisbury lo considera como «un maestro en decir la verdad a medias y, a menudo, confundir las cosas deliberadamente». Pero indudablemente fue un brillante marino, director y creador de la Flota soviética de la post-guerra hasta hacerla la segunda —o la primera— del mundo. Sin embargo, sus recuerdos de España son decepcionantes, influyendo posiblemente en ello una traducción bastante defectuosa de sus escritos.

La escuadrilla de cooperación aeronaval

Aunque seguramente la Marina soviética no disponía por entonces de una aviación propia, incluimos aquí esta unidad ya que jugó un papel importante en el Mediterráneo. Al comprenderse la necesidad de una protección y de una exploración aeronaval y coincidiendo con la llegada de la segunda remesa de bombarderos «Katiuska» en mayo de 1937, se creó en San Javier esta escuadrilla, dotada con muy pocos aviones. Su actuación fue irregular, bajo el mando de los capitanes Ivan Proskurov y Nikolai Ostriakov, figurando en ella los pilotos Nesmeyanov, y Skoro-



El capitán N. Ostrikov, de la Escuadrilla de Cooperación Aeronaval

vodnikov y los observadores Alexander Skorojov, Viktor Lobizov, G. Prokofiev y G. Levinski.

Casi recién formada, en cooperación con dos patrullas de la 2.^a Escuadrilla de Bombardeo en tierra —con un total de nueve aviones— atacó el puerto de Palma de Mallorca, alcanzando al crucero *Baleares*, causando bajas en su tripulación, y repitiendo el ataque por la tarde. Dos días después —26 de mayo— a las 07,30 horas, cinco aviones, volando altos pero picando con gran decisión, alcanzaron al crucero auxiliar italiano *Barletta*, haciéndole zozobrar, matando a seis oficiales e hiriendo a su comandante y a varios tripulantes; otra bomba hundió al motovelero *Cala Mayor* y varias más destrozaron unos almacenes y a un «Savoia» S-55», que se encontraba inútil. Aunque los republicanos tenían todo su derecho a bombardear la base de los cruceros enemigos, se produjo una fuerte protesta italiana y alemana y el abandono del puerto por parte de los barcos de guerra neutrales.

Unas horas después, la escuadrilla atacó al acorazado alemán *Deutschland* en el puerto de Ibiza con tres bombas, que le causaron 22 muertos y 82 heridos. Este ataque condujo al bombardeo alemán de Almería como represalia.

La escuadrilla y en general los «Katiuska», a pesar de su vulnerabilidad y cierta disposición a incendiarse, demostraron una enorme decisión y una gran exactitud en sus bombardeos, por lo que incluso se ha dicho que disponían de unos visores muy perfeccionados, teniendo orden de destruirlos antes de que pudieran caer en manos enemigas. Prueba de esta exactitud fue el ataque realizado el 18 de febrero de 1938 contra el crucero *Almirante Cervera*, que fue alcanzado por dos bombas: una explotó en su combés y produjo la muerte de 18 tripulantes, resultando heridos otros 66; la segunda penetró por su chimenea pero no explotó, circunstancia muy afortunada para este crucero.

Los dos fundadores de la escuadrilla destacaron en la Aviación naval. Proscurov, que regresó a su patria en abril de 1937, alcanzó el generalato, pero fue depuesto en 1941 acusado de haberse dejado sorprender por el ataque alemán. Ostriakov, que mandaba toda la aviación de la Flota en el mar Negro, murió



El capitán I. Proscurov uno de los jefes de la Escuadrilla de Cooperación Aeronaval

durante un bombardeo en los combates de Sebastopol, recibiendo el título de Héroe de la Unión Soviética.

Los submarinos

Los doce submarinos de que disponía nuestra Marina quedaron leales al Gobierno. Los de tipo «B», anticuados y con una habitabilidad muy restringida, prestaron sus servicios durante los primeros meses, y tras haber sido hundidos varios de ellos, fueron retirados. Los del tipo «C», que Monakov y Ribal-kin llaman de clase «S», más grandes, tenían graves defectos, entre ellos la poca capacidad de sus baterías de acumuladores, que además estaban muy gastadas, carecían de algunos elementos fundamentales y era muy corta su disponibilidad de torpedos, con sólo 36 de estos artefactos, según nos informa Ramírez Gabarrús.

Al producirse el alzamiento fueron muy pocos los oficiales submarinistas que quedaron leales a la República. Esta situación se quiso paliar mediante la llegada de oficiales soviéticos. En la mayoría de informes y relatos de los oficiales españoles que los conocieron se realza su incapacidad y falta de preparación. Pero tal incapacidad, si fue real, pudo ser debida a que se vieron sometidos a la dura prueba de mandar y poner en condiciones de servicio barcos para ellos desconocidos, en no muy buen estado y casi sin la ayuda de compañero alguno, sin conocer a sus tripulaciones ni el idioma. Pero muchos de estos oficiales merecieron distinciones y ascensos durante la Segunda Guerra Mundial.

El más célebre fue el ya citado capitán de corbeta Burmistrov, al que a partir de agosto acompañaba el también capitán de corbeta Nikolai Egipto, llamado «Matisse» y el comisario «Paolo», al parecer de origen italiano, cuyo nombre era Carlo Muratto. Junto a ellos operaron una veintena de oficiales y técnicos, llegados en diferentes momentos y sobre los que no he logrado demasiada información.



El almirante soviético Nikolai Egipto («Matisse») combatió en España siendo capitán de corbeta y llegó a mandar un submarino

El 1 de febrero de 1937 se dio el mando de *C-6* a Burmistrov, siendo su segundo Viktor A. Egorev («Víctor Nicolás»), de cuyas acciones tenemos conocimiento a través de un artículo que publicó ya de regreso en la URSS. Tras realizar algunas inmersiones de entrenamiento en aguas de Cartagena, el 19 de aquel mes emprendió su primer crucero para atacar a un barco italiano que había sido señalado, pero recibiendo ellos el ataque de un avión enemigo. El segundo crucero fue ya un viaje al Cantábrico, iniciado el 28 de abril, para llegar a Santander el 6 de mayo de 1937, intentando algunos ataques a los barcos enemigos en el Cantábrico. El 26 de aquel mes Burmistrov fue nombrado jefe de la flotilla que operaba en el Cantábrico, a la que se incorporaron también «Paolo» y Nikolai Egipko.

Entre tanto en el Mediterráneo, al ser retirados los *B*, se encontraba solo el *C-1* que mandaba el alférez de navío Martínez Montero, con el soviético I. V. Graiev («Camilo Montes») de segundo. Poco después se dio su mando a Carlos Muratto, siendo su segundo otro soviético llamado «Simón». El 24 de abril atacaron sin éxito al *Almirante Cervera* en el delta del Ebro.

Al perderse la franja cantábrica se decidió hundir al *C-6*, que estaba averiado, en tanto que los otros dos submarinos —el *C-2* y el *C-4*— se refugiaban en puerto francés, donde corrieron muchas peripecias hasta que recibieron el orden de regresar. El 14 de abril salió de Burdeos el *C-4* al mando del soviético V. E. Egorev y llegó a Cartagena el 25 de abril. El *C-2* zarpó de Saint Nazaire el 17 de junio, al mando de Egipko y llegó el 26, aunque es muy posible que en realidad lo mandase el segundo maquinista de la Armada Antonio García Alcázar.

Durante los siguientes meses, estos tres submarinos tuvieron mando soviético. Del *C-1* dejó el mando «Paolo» y lo tomó «Samuel» que, al parecer, era el soviético G. I. Kuzmin —desaparecido con su barco en la Segunda Guerra Mundial— cuyo intérprete era «María». El *C-2* quedó al mando de Viktor A. Egorev («Juan García») y el *C-4* pasó a estar mandado por S. P. Lisin («León»). Al ordenarse el 14 de mayo de 1938 la creación del Correo Submarino, para enlazar los puertos soviéticos y la casi aislada Mahón, se emplearon estos submarinos.

En la noche del 8 al 9 de noviembre, el *C-1* resultó hundido por un bombardeo del puerto de Barcelona, siendo el soviético S. P. Lisin quien firmó el parte de su hundimiento: tras ser puesto a flote se le subió al dique flotante, donde sufrió otro bombardeo. En este bombardeo o en otro inmediato resultó muerto «Paolo» que fue el segundo marino soviético caído en España.

A finales de diciembre los submarinistas soviéticos fueron llamados a su país. Burmistrov, ya repatriado bastante antes, ascendió a capitán de navío y fue miembro de la flotilla del capitán Bultonov, basada en Sebastopol, recibiendo el título de Héroe de la Unión Soviética.

El primer relevo de consejeros

En mayo de 1937, a bordo del *Cabo de Santo Tomé*, llegó a Cartagena el



El capitán de navío Vladimir Antonovich Alafuzov llegó a España en mayo de 1937 a bordo del *Cabo Santo Tomé*

capitán de navío Vladimir Antonovich Alafuzov, que sustituyó a Anin como consejero de la Flota republicana. Este oficial, una vez en la Unión Soviética, ascendió a contralmirante y fue jefe del Estado Mayor de la Marina, considerado como un gran técnico en la guerra aeronaval. Sin embargo, según Medvedev fue detenido y separado del servicio, pero fue rehabilitado en la época Kruschev y, según algunos, nombrado director de la Escuela Naval.

El sustituto de Kuznetsov como consejero principal fue el capitán de navío N. Basisty («Juan Montero») que permaneció en España hasta la primavera de 1938, regresando a su patria donde se distinguió al mando de las fuerzas que intervinieron en el desembarco que condujo a la liberación de Kerch y Feodosia. Su sustituto fue el capitán de

navío N.A. Pitserski que, ya de contralmirante, fue ayudante del almirante Penteleyev durante la desastrosa evacuación de Tallin.

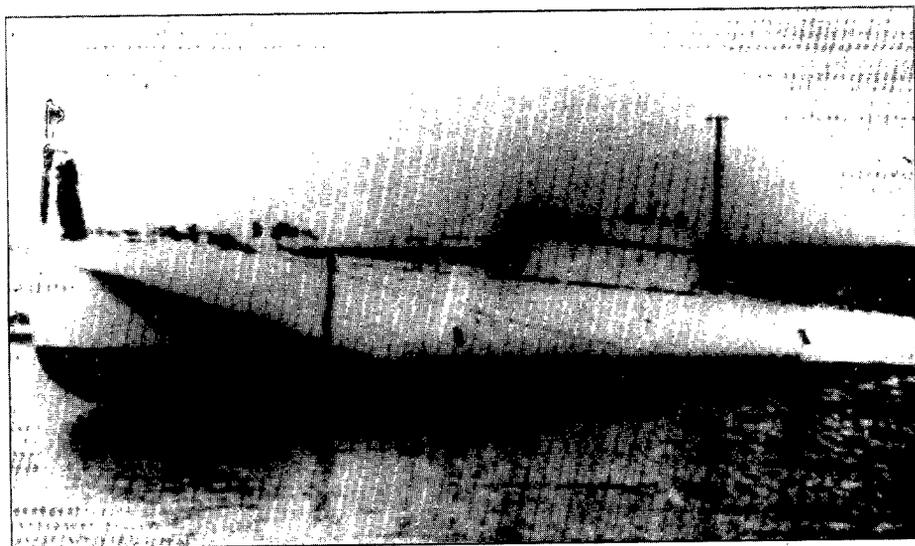
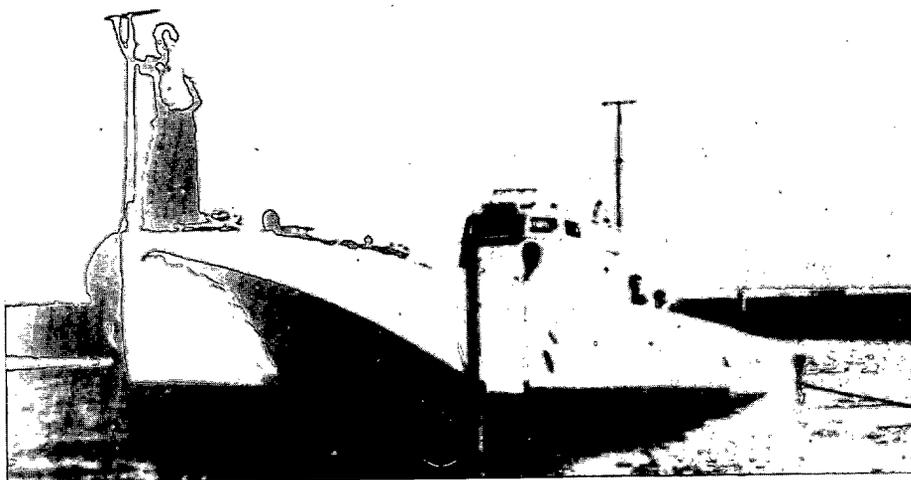
Drozd dejó el puesto de asesor de la Flotilla de Destruyores al capitán de navío N. Abramov. El teniente de navío Ivan Dimitrev Eliseiev —que durante la Segunda Guerra Mundial fue jefe del Estado Mayor de la Flota del mar Negro y más tarde comandante de la Flotilla del Danubio— fue consejero del crucero *Libertad*, el capitán de fragata V. G. Bogdenko («Valentín») del *Miguel de Cervantes*, «Kirilo» del *Méndez Núñez* y N. I. Illin y Sergeij M. Serjiev de las flotillas de destructores.

Las lanchas torpederas

En la cubierta del *Cabo Santo Tomé* llegaron a Cartagena el 1 de mayo de 1937 dos lanchas soviéticas con sus torpedos y demás elementos. Otras dos llegaron unas semanas más tarde a bordo del *Aldecoa*.

En la Marina soviética había bastante tradición de empleo de estas lanchas, utilizadas ya con éxito en la guerra ruso-turca de 1878, por el luego célebre

almirante Makarov. También se habían empleado en la guerra civil rusa. Se dice que las lanchas soviéticas estaban inspiradas en el tipo inglés *Thornycroft* «MT B-5», estudiadas al ser capturadas cuatro de ellas en el puerto de Enzeli, una de las cuales parece que está en el Museo de Leningrado. Si es así, los técnicos rusos le incorporaron muchas novedades, principalmente debidas al gran ingeniero Andriel Nikolajevich Tupolev, creador del modelo «G», el elegido para su experimentación en España. Desarrollado a partir de 1933,



Las dos únicas fotografías que conoce el autor de las lanchas «G» en puerto español

llegaron a construirse más de 300 unidades en los astilleros de Kibinski-Zelyenodolsk y en los Marty, de Leningrado. Se trataba de la mejor lancha torpedera soviética y en aquellos momentos era la más rápida del mundo de las de serie.

Con ellas llegaron muchos oficiales soviéticos: A. P. Korovnuch —de cuya participación tengo dudas— pudo ser el comandante o comisario de los tenientes V. A. Loriokov, A. Butrov, V. Likholetov y S. Osipov y de los técnicos Vrodlivets, Usvenko, Erimief y Bielov. Según J. Meister estas lanchas recibieron en España las siglas *DAR-1* a *DAR-4*, pero otros autores les adjudican los numerales *11*, *22*, *33* y *44* ó *11*, *21*, *31* y *41*. Se les asignó unos locales en la Escuela de Submarinos de Cartagena, donde se inició la instrucción de las dotaciones españolas, que según Benavides comprendían seis hombres por lancha.

A finales de mayo quedaron basadas en Portman, emprendiendo una serie de *raids* de instrucción, llegando a Águilas, Alicante, Tarragona y Barcelona. En el curso de uno de ellos una lancha, la *DAR-4* según Meister (o la *31*), fue incendiada y hundida por un hidroavión enemigo al norte de Barcelona,

muriendo toda su tripulación y su comandante, N. A. Lariokov, primer marino soviético muerto en España. El malogrado R. Espinós, en su libro, informa que un pesquero de Arenys sacó en sus redes hace años un compás marino con una inscripción en ruso, suponiendo que debió de pertenecer a un submarino soviético. Dado que no se ha señalado la presencia de barcos de este tipo en tal situación, es posible que perteneciese a esta lancha.



Una «G» navegando

Hundimiento del *Balleares*

La gran ocasión de estas torpederas pudo haberse presentado en

marzo de 1938 cuando se montó para ellas una operación de ataque al puerto de Palma de Mallorca, protegidas y abastecidas en su navegación de aproximación por la 1.^a Flotilla de Destruyores. Pero las lanchas no pudieron presentarse en el punto de cita a causa del mal tiempo, por lo cual el comandante de la Flota republicana decidió proseguir su navegación hasta que la Flotilla se incorporase a su grueso. De esta forma se produjo el encuentro con los cruceros nacionales. Durante esta acción se encontraban a bordo de los barcos republicanos varios oficiales soviéticos, entre ellos los capitanes de navío Bogdenko y Basisty. En el *Libertad* iba como consejero el capitán de navío N. Pitserski, quien en un artículo asegura que el *Baleares* se hundió al ser alcanzado por las cinco salvas de artillería disparadas por este crucero que ocasionaron «su incendio y rápido hundimiento, y constituyó en la noche un espectáculo impresionante». Sin embargo lo tradicional, y casi lo seguro, es suponer que el barco se hundió al ser alcanzado por los torpedos de los destructores republicanos, a bordo de los cuales se conoce la presencia de los soviéticos N. Ilin, I. Eleseev y S. M. Serjev.

Último relevo de consejeros

En la primavera de 1938 era consejero naval principal el capitán de navío Arseni Grigorevich Golovko que se hacía llamar «Simón García Álvarez» —lo que puede crear confusiones con otro «Simón» del que ya hemos hablado— y que debió de regresar a su país en abril, donde ascendió a contralmirante mandando, durante la Segunda Guerra Mundial, la Flota del Norte basada en



El almirante Arseni Grigorevich Golovkov, combatió en España con el nombre de «Simón García Álvarez» siendo capitán de navío



Tres marinos soviéticos que combatieron en España, cuya identificación es dudosa.

Podrían ser:

«Simón», ayudante de Burmistrov.

El llamado «Juan Sánchez», que fue consejero en el acorazado *Jaime I*.

S. D. Soloukim, consejero del *Alcalá Galiano*

Polyarni. Al producirse el corte en dos del territorio republicano vinieron nuevos consejeros soviéticos, entre ellos Spozhnikov, que residía en Barcelona, y G. Zhucov, que quedó en la zona Valencia-Cartagena. El primero regresó a Rusia poco después y, ya de contralmirante, dirigió durante la Segunda Guerra Mundial el desembarco de Yuzhuay-Ozeveika, que según Kuznetsov constituyó un gran fracaso. En cuanto a G. Zhukov —que no debe confundirse con el célebre mariscal de este nombre, y al que Castells llama E. M. Jukov— se distinguió ya de contralmirante, según escribe Gorshov, al mando de la base naval de Odesa al producirse el ataque alemán. Monakov y Ribalkin citan dos marinos con este apellido, G. Zhukov y E. Zhukov, así como a V. Gavrigov, V. Tsepanovuch y M. Snitro, de los que no teníamos conocimiento.

En algunos trabajos aparece el capitán de corbeta B. D. Soloukin como consejero del *Alcalá Galiano*, que llegó a almirante en el Báltico y a L.K. Brekenev y a N. Paulovich —citados por Dimitrov— de los que tampoco tenemos noticias. También se nombra al capitán de fragata Smilikov, técnico en telecomunicaciones que montó la emisora de Cartagena, de donde fue uno de los últimos en salir a bordo del petrolero *Campillo*, en los últimos momentos de la guerra. Si se trata del mismo citado por un autor tan discutible como Mauricio de Oliveira con el nombre de Smilicoff como llegado a Barcelona en octubre de 1936, sería el marino soviético de más larga estancia en España.