

MEMORIA DE LA GUERRA DE ESPAÑA, 1936-1939

Submarinos republicanos

Nikolai Pavlovich EGUIPKO
Almirante de la Marina rusa (†)

Presentación

A few years ago, my colleague, colonel Yurii Rybalkin of the Russian Institute of Military History, called my attention to an article published in the 27 June 1992 issue of the Russian military newspaper *Krasnaya Zvezda* (Estrella Roja). The article reported that Viktor Nikolaevich Eguipko, the son of Admiral Nikolai Pavlovich Eguipko who as a Capitán de Corbeta had served as commander of Republican submarine *C-6* and, after its loss, the *C-2* during the Spanish Civil War [see his official report in *Revista de Historia Naval*, núm. 64 (1999)], was trying to find a publisher for his father's personal diaries and notes, including on his experiences in Spain. Viktor Eguipko indicated in this article that the private memoirs of his father differed dramatically from his official reports, and were not allowed to be published during the Soviet era for ideological reasons.

The *Krasnaya Zvezda* article led me, through the good efforts of another Soviet submarine officer, to search for and find Viktor Eguipko living in Saint Petersburg. The memoirs had never been published and were in fragments that had yet to be compiled. By correspondence, we agreed to bring these memoirs into the light of day. Private memoirs of Soviet participants in the Spanish War are very rare, and the memoirs of a Soviet officer who had commanded two Spanish submarines in war action promised to have some historical interest.

Viktor Eguipko compiled the fragments on the Spanish War into a cohesive narrative, Olga Boutov translated it into English, and Capitán de Navío A. Pellicer Caravaca retranslated it into Spanish. I then compared the English and Spanish translations with the original Russian text to ensure accuracy and added the notes.

These memoirs are now published here for the first time. The reader is invited to compare these private recollections of N. P. Eguipko with the official report of many of the same events appearing in Num. 64 of the *Revista*.

Willard C. Frank, Jr.
Old Dominion University

Hace unos años, mi colega el coronel Yurii Rybalkin del Instituto Ruso de Historia Militar me habló de un artículo publicado en el periódico militar ruso *Krasnaya Zvezda* (Estrella Roja) el 27 de junio de 1992. Dicho artículo informaba que Viktor Nikolaievich Eguipko, hijo del almirante Nikolai Pavlovich Eguipko, que como capitán de corbeta mandó el submarino republicano C-6 primero, y el C-2 después, en el transcurso de la Guerra Civil española [ver REVISTA DE HISTORIA NAVAL núm. 64 (1999)], estaba tratando de buscar a alguien que quisiera publicar los diarios y notas de su padre, incluyendo sus memorias en España. Viktor Eguipko subrayaba en el artículo que las memorias de su padre eran drásticamente distintas de los informes oficiales de la época y que no se pudieron publicar durante la era soviética por razones ideológicas.

El artículo del *Krasnaya Zvezda* me llevó, gracias a la ayuda de otro oficial de submarinos soviético, a encontrar a Viktor Eguipko en San Petersburgo. La memorias no se habían publicado y todavía estaban por recopilar. Acordamos por carta sacar esas memorias a la luz, ya que las memorias de participantes soviéticos en la Guerra Civil española son muy raras, y las de un oficial que mandó dos submarinos españoles durante la guerra prometían tener un gran interés histórico.

Viktor Eguipko reunió los fragmentos sobre la Guerra Civil en forma de texto narrativo coherente y Olga Boutov lo tradujo al inglés y, luego, fue traducido al español por el capitán de navío A. Pellicer Caravaca. Posteriormente cotejé las traducciones española e inglesa con el original ruso para garantizar la fidelidad del texto y añadí algunas notas.

Por primera vez se publican ahora estas memorias. Queda el lector invitado a comparar los recuerdos personales de N. P. Eguipko con los informes oficiales que aparecen en el número 64 de la REVISTA.

Willard C. Frank, Jr.
Old Dominion University

A Leningrado

Corría el año de 1936. En un momento dado, y acompañado de mi esposa y mi hijo, me encontraba camino de Leningrado. Era la ciudad que habría de convertirse en mi segunda patria después de haber estado viajando por diversos países y ciudades. La Escuela Frunze, la Academia y doce largos años al mando de la escuela de submarinos del Komsomol de Lenin. Tras de aquello me había retirado, pero había seguido viviendo allí. ¡Cuántas cosas habían pasado entre mi primer encuentro con Leningrado y el día de hoy! Estaban Sebastopol, Vladivostok, de la cual había salido por última vez, ciudades extranjeras tales como París, Saint-Nazaire, Cartagena y otras. Después habían estado Tallin y Riga; luego, en Londres, Washington (por poco tiempo)

y finalmente en Moscú, donde había sido jefe y más tarde vicejefe del Departamento de Relaciones Exteriores del Ministerio de las Fuerzas Armadas de la URSS. Después vinieron Leningrado, Kaliningrado y Odesa.

Pero volvamos a noviembre de 1936. Leningrado, Isla Vasilevskii, 5.^a fila, casa número 36. Al fondo de la terraza de la segunda planta se encuentra el apartamento de tres habitaciones de mi esposa. En la cocina con estufa, en la cual la cocina primus está silbando constantemente, y el hornillo portátil de queroseno no deja de humear.

Mis suegros se muestran amables y amistosos conmigo, aunque, cuando yo era joven, pensaba a veces que no estaban demasiado contentos con que el marido de su única hija fuese marino. El padre era abogado, y la madre, simple ama de casa. Pero, sobre todo, eran personas muy agradables. Sin embargo, recuerdo un incidente muy desagradable: un borbotón de agua hirviendo se derramó accidentalmente desde el samovar sobre mi hijo, y le produjo serias quemaduras. Menos mal que el hospital estaba al otro lado de la calle y todo se pudo remediar rápidamente. En la actualidad no le queda ni una mínima cicatriz para recordarle aquel accidente.

Los sucesos de cada día no se pueden separar del conjunto de nuestras vidas. Uno los recuerda a cada paso.

Las ciudades, como las personas, son todas distintas, pero, sin embargo, en ciertos aspectos, son todas iguales. Las más grandes están situadas a orillas del mar, y suelen ser las capitales de las distintas naciones. Yo he tenido la suerte de conocer bastantes: mi sino de marinero me llevó a ellas.

Incluso la palabra *Madrid* podemos ver que en ruso significa «agua», agua como la que durante muchos años fue el elemento en el que transcurrió mi vida. Era maravilloso visitar los puertos y capitales, tanto los propios como los extranjeros.

Guardo gran número de impresiones de sus arquitecturas, historia y de las gentes más importantes que en ellos vivieron.

Cuando estuve en París me encontré, casualmente, en el funeral del genial cantante Feodor Ivanovich Shalyapin. Se trataba de una grandiosa procesión de gente desfilando ante la Grand Opera el 28 de abril de 1938. Yo me sentía triste, no sólo por la pérdida de un gran artista, sino también porque él había vivido sus últimos días lejos de su patria, a la que tanto amaba. El 29 de octubre de 1984, los restos del reivindicado artista fueron trasladados al cementerio Novodevichii de Moscú. Después de largos años, los restos del gran cantante ruso regresaban a la patria desde el cementerio Battinot de París. Hubo muchos otros casos como éste, a los cuales me referiré más adelante.

La casa en la que vivíamos en Leningrado, tras regresar del Extremo Oriente, estaba ubicada en la fila once de la isla Vasilevskii, no lejos del singular edificio de la Academia Naval. Yo serví cuatro años en submarinos, en la Flota del Pacífico; participé en gran número de cruceros, tránsitos y ejercicios diversos, y tenía suficiente experiencia en el manejo de un barco. Como cualquier conductor, «sentía» el submarino y había aprendido a manejarlo con habilidad. No está de más que el comandante de un barco tenga



experiencia bastante. Eso es bueno. Sin embargo, ello no garantiza que las decisiones operativas y tácticas que tome durante una acción sean siempre acertadas y seguras, especialmente durante los períodos de formación y adiestramiento del personal. Hace falta poseer un nivel alto de conocimiento. Aquí es cuando se hace más necesario «Estudiar, estudiar y seguir estudiando» [esto es una referencia a un famoso párrafo de un discurso de Lenin dirigido al congreso del Komsomol en el que dijo que la principal tarea de la juventud en la República Soviética debía ser «Estudiar, estudiar y estudiar.»].

Aquello, que fue una consigna para la juventud de aquellos días, sigue manteniendo su vigor y actualidad hoy día.

Como obrero y ascendiente de obreros, hasta el advenimiento del poder soviético no tuve oportunidad de acceder a la educación superior. En primer lugar, realicé los cursos de la Escuela Naval Frunze; después, las clases de mando, y ahora me dirigía de nuevo a la Academia. Esto sólo podía pasar en nuestro país. En mis ratos libres había tratado de leer todo lo posible para saber más y más acerca de tantas cosas interesantes y, sobre todo, de nuestra Marina. A este respecto, debía trabajar duro. Estaba verdaderamente interesado en los orígenes de nuestra Marina, en las batallas navales, tanto recientes como antiguas. Recordaba que la historia de la ciencia era también ciencia en sí misma y que el pasado era clave para el futuro.

Yo no me conformaba con una carrera fácil. Quería saber más y adquirir conocimientos sistemáticos y generales acerca de los asuntos navales. Me parecía que en la Academia se había creado un sistema de educación unificado y bien organizado. Allí se había concentrado un grupo de personas provistas de vastos conocimientos y gran experiencia. Se suponía que su misión era empapar a los estudiantes —a nosotros— de los conocimientos y habilidades que habrían de necesitar para conducir y adiestrar a sus subordinados.

Todo este razonamiento era muy subjetivo. Pero en aquellos momentos yo creía que necesitaba la formación que estaba recibiendo en la Academia Naval, la cual, lamentablemente, sólo duró, con interrupciones, de 1936 a 1941. En otras palabras: mi educación terminó justo antes del comienzo de la Gran Guerra Patriótica (*).

En aquellos tiempos, el programa de estudios de la Academia abarcaba un período de tres años. Yo terminé mi primer curso en 1937 y, junto con otros voluntarios, me trasladé a la España republicana, donde pasé un año entero y tuve la oportunidad de mandar dos submarinos. Tras regresar a la patria fui enviado de nuevo a la Academia para proseguir con mi educación, y al finalizar 1938 se me nombró comandante en la brigada de la Flota del Mar Negro. Un año más tarde, en septiembre de 1939, y ante mis insistentes peticiones, me permitieron continuar con mi educación en la Academia. Sin embargo, en diciembre del mismo año, durante la guerra con los finlandeses «blancos», fui nombrado comandante de la brigada de submarinos de la Flota del Báltico. Durante el conflicto con Finlandia, la base estaba situada en Tallin, que por entonces era la capital de la burguesa Estonia. Al terminar la guerra

(*) N. de la R. II Guerra Mundial.

fui enviado de nuevo a la Academia, por cuarta vez. Obtuve mi graduación en abril de 1941 y continué al mando de la brigada de submarinos de la Flota del Báltico.

He vivido una vida muy larga. Muchos de mis amigos ya no están entre nosotros. Desde la atalaya de mis muchos años de vida, puedo afirmar que el acontecimiento principal de ella ha sido mi activa participación en los sucesos de España, en el primer enfrentamiento con el fascismo.

Acontecimientos en España

En 1931, tras el colapso y la caída del régimen fascista del general Primo de Rivera, España se había constituido en república. Sin embargo, tal acontecimiento no supuso ningún gran apoyo a la clase trabajadora del país.

El Frente Popular no ganó en unas elecciones hasta 1936. Se eligieron para el Parlamento (las Cortes) 17 comunistas, 88 socialistas y 159 republicanos. Cinco meses después estalló en el país una rebelión fascista dirigida por el general Franco, a quien apoyaban las finanzas y los grandes terratenientes del país. Gran parte del Ejército se puso también de su lado. Hitler y Mussolini aportaron una sustancial ayuda enviando a España unidades regulares de sus respectivas fuerzas armadas, así como armamento y equipos. 300.000 soldados y oficiales extranjeros lucharon contra la República, codo con codo junto a los rebeldes españoles.

Durante la revuelta fascista, la Armada permaneció casi en su totalidad en manos de los republicanos, gracias sobre todo al papel desempeñado por las dotaciones de los buques y por unos cuantos oficiales. Estos son los datos que se publicaron en 1949: de 19 almirantes, tan sólo dos permanecieron con los republicanos; de los 31 capitanes de navío que había, se quedaron igualmente dos; de 65 capitanes de fragata se quedaron siete y de 128 capitanes de corbeta, se quedaron 13. Todos los submarinos (había seis del tipo «C» y otros seis del tipo «B») quedaron en poder de los republicanos.

Hasta el final de la guerra, la base principal de la Armada republicana fue la bien conocida Cartagena, en el litoral mediterráneo.

Por tanto, si uno se fija en los barcos, puede decir que la Armada permaneció leal a la República, mientras que el Ejército se pasó casi al completo al bando de Franco. Uno no debería olvidar las bien entrenadas unidades de los ejércitos fascistas de Alemania e Italia, así como del filofascista Portugal, ni a sus buques de superficie ni a sus submarinos ni de su activa, e inesperada, participación en el sabotaje del transporte de mercaderías para la República, ni de sus operaciones de combate.

La siguiente tabla se refiere a los buques de ambas Armadas que participaron en los sucesos de la guerra civil española.

Republicanos	Rebeldes
<p>Acorazado <i>Jaime I</i> (volado por minas en 1937) (1)</p> <p>Cruceros ligeros <i>Libertad</i></p> <p>Viejo crucero ligero <i>Méndez Núñez</i></p> <p>Destruccioneros: <i>Alte. Valdés</i> <i>José Luis Díez</i> <i>Lepanto</i> <i>Sánchez Barcáiztegui</i> <i>Alte. Ferrándiz</i> (hundido en 1936) <i>Churruca</i> <i>Alcalá Galiano</i> <i>Antequera</i> <i>Gravina</i> <i>Esaño</i> <i>Císcar</i> (hundido en 1937) <i>Jorge Juan</i> <i>Ulloa</i> <i>Alsedo</i> <i>Lazaga</i></p>	<p>Acorazado <i>España</i> (volado por minas en 1937)</p> <p>Cruceros ligeros <i>Miguel de Cervantes</i> y <i>Alte. Cervera</i>. Viejo crucero ligero <i>República</i></p> <p>Cruceros: <i>Baleares</i> (hundido en 1938) <i>Canarias</i> <i>Velasco</i> (2)</p> <p>Destruccioneros: <i>Ceuta</i> <i>Teruel</i> <i>Melilla</i> <i>Huesca</i></p>
<p>Submarinos de tamaño medio, tipo «C» (3): 6 unidades (el <i>C-3</i> y el <i>C-5</i> fueron destruidos en 1936. El <i>C-6</i> fue hundido por su dotación en 1937). Submarinos pequeños, tipo «B», 3 unidades: los <i>B-4</i>, <i>B-5</i> y <i>B-6</i> fueron hundidos en 1936, y el <i>B-4</i> tuvo que hacer obras.</p>	

Desde los primeros días del golpe fascista, el gobierno del Frente Popular solicitó la ayuda de las clases trabajadoras. Muy pronto, destacamentos de tropas republicanas, aliados con las milicias populares que aparecieron rápidamente, constituyeron el Ejército Popular. Los defensores de la República estaban faltos de experiencia bélica.

Para la lucha armada hacían falta, precisamente, armas, municiones y equipamiento militar. El heroísmo y el espíritu de sacrificio mostrados por los combatientes republicanos son de sobra conocidos.

(1) En realidad, por explosión interna.

(2) El *Velasco* es un destructor.

(3) Tal como la historia y la información disponible sugieren, Franco dispuso de submarinos alemanes e italianos que contribuyeron decisivamente a su causa.

La Unión Soviética proporcionó una ayuda muy sustancial al Frente Popular. Se enviaron a España 684 aviones, 347 carros de combate, más de un millar de cañones y gran cantidad de equipamiento militar de otro tipo. Alrededor de tres mil voluntarios soviéticos combatieron con los antifascistas en el bando de la República. Este número incluía 29 marinos. Al contrario que los oficiales de los buques de superficie, nuestros submarinistas no vinieron en calidad de asesores militares, sino como comandantes de los submarinos españoles. Tal fue el caso de I. V. Grachev, V. A. Yegorov, G. Yu. Kuzmin (caídos posteriormente en la Gran Guerra Patriótica), y de I. A. Burmistrov e I. S. P. Lisin, que sirvieron como oficiales subalternos de G. Yu. Kuzmin antes de mandar sus propios barcos. Esta lista incluye al futuro almirante Vladimir Antonovich Alafuzov y a Nikolai Gerasimovich, Kuznetsov que más tarde llegaría a ser almirante en la flota de la Unión Soviética y quien describió con gran detalle e interés los sucesos de la España republicana en sus libros, principalmente en el titulado *Na dalekum meridiane* (En un meridiano lejano). Estuvieron también, entre otros marinos de nuestro país: N. O. Abramov, N. Y. Basisty, V. L. Bogdenko, L. K. Bekrenev, A. G. Golovko, V. P. Drozd, I. D. Yeliseyev, A. V. Kruchenykh, N. A. Ostryakov, S. S. Ramishvili.

Atendiendo el llamamiento del VII Congreso Mundial del Komintern, que se estaba celebrando en Moscú, se creó un frente unido antifascista. En 1936 se crearon las Brigadas Internacionales, que agruparon voluntarios de los más diversos países para combatir arma en mano en el bando de la República.

El número total de voluntarios de las Brigadas Internacionales fue de 40.000 personas procedentes de 54 países, incluidos Gran Bretaña, Francia, Estados Unidos y Yugoslavia. El contingente principal de las brigadas estaba constituido por comunistas de distintos países. A las hazañas de estos defensores de la República se les han dedicado muchos libros y películas, y un sinnúmero de documentos en todo el mundo

Ernest Hemingway, que también participó en esta contienda contra el fascismo, describió en su novela *Por quién doblan las campanas* el trágico destino y el heroísmo de algunos de los luchadores internacionales que se vieron involucrados en aquellos sangrientos sucesos. Algunos de los mejores versos del poeta Federico García Lorca, cruelmente asesinado por los franquistas, fueron escritos y dedicados contra el fascismo.

El comunista francés (*sic*) Pablo Picasso, español de nacimiento, participó activamente en la lucha contra el fascismo. En algunos de sus cuadros puso al descubierto la esencia inhumana del fascismo. Se trata de la serie de cuadros conocida como *Los sueños y mentiras del General Franco*, y su monumental *Guernica*. Nuestro talentoso director de documentales Michael Romm se dedicaba a rodar sus documentales en pleno centro de los combates. El corresponsal de *Izvestia*, I. G. Erenburg, envió regularmente sus crónicas a Moscú durante toda su estancia en España. Otros muchos artistas progresistas dedicaron gran parte de sus trabajos a desvelar las mentiras y el odio asociado con la rebelión fascista.

La falta de unidad entre los líderes del Gobierno, así como el desacuerdo de socialistas y comunistas sobre algunos temas capitales, la influencia de la

tendencia a la capitulación de los republicanos así como las constantes disputas con las facciones anarquistas y trotskistas, provocaron la indecisión, la inestabilidad y la pérdida de la credibilidad del Frente Popular.

La fatiga y el derrotismo tuvieron, a la larga, graves consecuencias para el destino de la República.

En la caída de la República cumplió un papel muy importante la «quinta columna» constituida por las traiciones y defecciones de los líderes así como por bien planeadas acciones de diversión y provocaciones. Sin embargo, la principal razón habría que buscarla en la abundante ayuda militar, tanto de material como de cuadros de mando, prestada por la Alemania e Italia fascistas. Es preciso recordar los 300.000 soldados bien armados y equipados, así como el papel desempeñado por los nuevos y poderosos aviones Junkers y Heinkel alemanes y Caproni y Fiat italianos, así como por los buques y submarinos que participaron en la agresión contra las fuerzas de la República.

Mientras que al principio de la contienda las fuerzas de la flota se encontraban, en su inmensa mayoría, en el bando de la República, a mediados de la guerra casi todas habían sido destruidas, o internadas en el extranjero neutral, o bien estaban inoperativas por falta de mandos capacitados y leales o de material de respeto para los equipos que montaban. Existía también una fuerte renuencia a hundir buques españoles. Su misión al principio de la guerra había sido proteger las comunicaciones, especialmente con la Unión Soviética, impedir las operaciones de desembarco de los rebeldes y proteger las operaciones de las fuerzas de tierra republicanas, haciendo acto de presencia en el teatro de la guerra.

El alcance de las operaciones de la flota se veía también drásticamente limitado por la escasez de combustible y de municiones, la pobre organización de empleo de los buques y por la imposibilidad de hundir buques mercantes del enemigo, dado que todos navegaban bajo pabellones «neutrales»: la flota submarina que había permanecido leal a la República estaba compuesta por 12 buques que incluían seis pequeños y obsoletos submarinos de tipo B (uno de los cuales estaba en obras), y seis submarinos más modernos de tamaño medio de tipo «C».

Al principio de la guerra los submarinos constituyeron una flotilla al mando de R. Verdía, quien se había mantenido leal a la República. Sus actividades eran coordinadas por el Gobierno y el Ministro de Marina desde Madrid (más tarde desde Valencia). Su utilización no se coordinaba con las acciones de la flota de superficie o con las acciones de la flota republicana en su conjunto.

Los submarinos del tipo «C» eran similares a aquellos en los que yo había servido en el Pacífico y en el Báltico: tenían la misma velocidad en inmersión y montaban un armamento similar. Sin embargo, sus principales defectos eran la escasez de torpedos y el deficiente funcionamiento de muchos de sus equipos técnicos. En España no se fabricaban torpedos, por lo que los buques se abastecían de ellos desde Fiume (Italia). Estos torpedos habían sido adquiridos en Italia en 1928 y cada submarino disponía de un juego para

adiestramiento. El cargo de torpedos nunca se cubría. No era posible adquirir torpedos en ningún sitio, hasta que en 1937 fue posible comprar torpedos italianos en Grecia. Nunca se podía estar seguro de las buenas condiciones de estos torpedos. En líneas generales, el estado de los submarinos, en comparación con el de las unidades de superficie, era mucho peor. Los buques de superficie y los aristócratas que servían en ellos acostumbraban a participar en desfiles y ceremonias cuando tocaban puerto y estaban, tal vez por eso, mejor equipados que los submarinos. Cuando se produjo el golpe fascista, los comandantes, tanto de los submarinos como de los buques de superficie, estaban comprometidos en el complot. El comandante del *C-5*, R. Verdía, siempre tranquilo y confiado en sí mismo, permaneció leal a la República. Durante los primeros días de la guerra tuvo ocasión de atacar al acorazado rebelde *España*, sobre el que lanzó torpedos que no llegaron a estallar. Ésta fue una más de las pruebas de que el armamento de los submarinos no funcionaba. Pero hubo más errores y equivocaciones.

Desde los primeros momentos de las acciones militares resultó evidente que el sino de los submarinos republicanos era el de no tener suerte. Durante los primeros meses resultaron destruidos tres del tipo «B». En septiembre de 1936, el *B-6* fue cañoneado por el destructor fascista *Velasco* en aguas de Santander. El *B-4* fue atacado al torpedo en las proximidades de Gibraltar, resultando destruido con su dotación a bordo (4). El resto de los submarinos pequeños necesitados de reparaciones no volvieron a incorporarse a la contienda. Los submarinos «C», más modernos, participaron en la lucha contra las fuerzas de superficie enemigas y en el transporte de cargas muy valiosas y de personal desde sus asediadas bases.

El submarino *C-3* fue destruido. Explotó inesperadamente cuando salía de Málaga, en superficie, con ánimo de atacar al crucero rebelde *Almirante Cervera*, que había estado bombardeando la costa duramente. Es difícil decir si fue una diversión o un ataque al torpedo lanzado por algún submarino italiano que estuviese dando escolta al *Cervera* (5). El submarino se hundió inmediatamente dejando en la torreta al comandante y al oficial de derrota. Este último, que era buen nadador, se quitó la ropa rápidamente y se dirigió nadando hacia tierra. El comandante salió del agua exhausto y falleció en la playa de un fallo cardíaco.

El submarino *C-5* no podía hacer inmersión debido a problemas técnicos y fue destruido por el fuego de artillería de dos pesqueros armados enemigos (6).

Durante largo tiempo, hasta octubre de 1937, los submarinos *C-2*, *C-4* y *C-6* estuvieron basados en el norte de España, en los puertos de Bilbao, Santander y Gijón.

El primer submarino del cual fui comandante [el *C-6*] fue hundido por su dotación cerca de Gijón, tras haber sido dañado en un bombardeo. El *C-2* y el

(4) El *B-5* se hundió cerca de Estepona y el *B-4* se encontró en Portman al terminar la guerra.

(5) En realidad, el *C-3* fue hundido por el *U-34* alemán el 12 de diciembre de 1936, dentro de la llamada operación «Úrsula».

(6) En realidad, se perdió en circunstancias misteriosas.

C-4 se internaron en aguas de Francia. A petición del Gobierno de la República, I. A. Burmistrov y yo nos hicimos cargo de ellos y los llevamos a Cartagena, a través del Estrecho y costeando el sur de España.

Tras el alevoso ataque que sufrió Cartagena, en cuyo puerto tenía su base la totalidad de la Flota de la República en los últimos días de la guerra, y con la connivencia de su comandante general, el Sr. Buiza, en marzo de 1939 los buques se trasladaron a Bizerta (Túnez), con lo que finalizó su participación en la tormentosa lucha revolucionaria en defensa de la democracia y de la República.

Para resumir la lucha en la mar durante los acontecimientos que tuvieron lugar en España, me gustaría poner de manifiesto algunos de los buenos resultados obtenidos. Entre las grandes unidades, se pueden contar 19 barcos de superficie en el lado republicano y 10 en el de Franco, 29 buques en total. Seis submarinos tipo «C» y tres pequeños submarinos del tipo «B» entraron en combate, de una forma u otra, en el bando republicano. En el período 1936-1939 el acorazado republicano *Jaime I* explotó y se hundió de resultas de una colisión con una mina (7); el destructor *Císcar* fue hundido cuando trataba de cruzar el estrecho de Gibraltar (8), y el crucero rebelde *Baleares* resultó hundido en combate; el 17 por 100 de los buques de superficie resultaron destruidos. Los submarinos sufrieron pérdidas aún más sustanciales: de 9 submarinos en activo, 6 fueron hundidos o destruidos. Resulta así que el 67 por 100 de los submarinos de la República fueron puestos fuera de combate durante los sucesos. Hubo muchas razones para ello, que serán expuestas en su momento. Sin embargo, las razones principales fueron: la falta del número suficiente de comandantes con la necesaria experiencia, la falta de pericia en la conducción de las operaciones, las pobres condiciones técnicas de los buques, amplia ventaja fascista en las operaciones navales y en los bombardeos aéreos, y por último, la indecisión de muchos comandantes y sobre todo, la de muchos líderes gubernamentales que condujeron a la defección y a la traición. Así lo creía en aquella época.

A España vía París

La rebelión fascista en España actuó como un revulsivo para hacer aflorar los sentimientos de internacionalidad del proletariado de muchos países. Un gran número de ciudadanos soviéticos se dirigió a aquel remoto país para luchar por la libertad e independencia del pueblo español.

Yo estaba terminando mi primer año de formación en la Academia. Repentina e inesperadamente fui convocado a Moscú, al Estado Mayor, donde se me hizo la siguiente pregunta: «¿Le gustaría a Ud. ser enviado a España como componente del voluntariado internacional para combatir al fascismo internacional?».

(7) Véase la nota (1).

(8) El *Císcar* fue hundido por la aviación en Gijón.

Yo respondí inmediatamente: «¡Por supuesto que sí!» (en aquellos momentos, cualquier otra respuesta me podría haber acarreado graves consecuencias).

—Tal vez debiera pensarlo un poco, dado que Ud. tiene una criatura —un hijo.

—¿Qué es lo que hay que pensar? ¡Yo estoy totalmente de acuerdo y decidido!

—¡Entonces no hay más que hablar! ¡Vamos allá con el papeleo!

Me encontré con N. G. Kuznetsov, que estaba recién llegado de España y tenía una cierta experiencia de combate en el bando republicano.

Él era un agregado naval en España y actuaba como asesor en asuntos navales del ministro de Comercio (9) de la República española, Indalecio Prieto. Me describió la situación a grandes rasgos.

El tiempo de que disponía para prepararme era relativamente corto. Rápidamente se me proporcionaron ropas civiles: traje, impermeable (Mackintosh) sombrero y otras prendas diversas. El tren hacía su trayecto a través de Riga, Amberes y más allá, París. El billete del tren había sido comprado con antelación, y a poco se presentaron los representantes de nuestra Embajada en París. Con pasaporte soviético, me alojé en un hotel en calidad de turista. Al día siguiente, pagué la cuenta y anuncié mi marcha. Me dirigí a la Embajada soviética a ver al agregado aéreo Vasilchenko. Éste se me acercó cojeando ligeramente y se interesó por mis impresiones y actividades del momento. Una vez que hube entregado mi documentación soviética, un automóvil me trasladó a la Embajada española, donde se me facilitó documentación española a nombre de don Severino Moreno, con apellido materno López. Así fue como me convertí en español. Más tarde se mencionó en algunas memorias que yo tenía aspecto de español, o que tenía pelo oscuro, ojos azules y tez morena. Tal aspecto me vino muy bien en numerosas ocasiones.

En compañía del representante español me dirigí a otro hotel donde me registré como un auténtico español. Me convertí en un español que no tenía ni el más mínimo conocimiento del idioma. Tanto en la Escuela como en la Academia, yo había estudiado francés e inglés, lo que, hasta cierto punto, habría de resultarme útil. Yo podía hablar algo de francés y soltar media docena de frases en inglés.

Todo estaba sucediendo con rapidez y de manera operacional. Dos días más tarde, se me condujo a la Embajada española, desde la cual, y en automóvil, se me trasladó al sur de Francia. Estuvimos viajando toda la noche y al final llegamos a un aeródromo deportivo privado. Nos detuvimos en el hangar. Mi compañero de viaje trató de mantenerse al margen de todo el asunto. En aquellos días, el coste de cruzar un pasajero a través de la frontera franco-española era más bien alto, del orden de los 20.000 francos. En la misma época, el precio de un automóvil nuevo oscilaba entre los 25.000 y los 30.000 francos. Una vez que llegaron a un acuerdo, entré en el hangar y

(9) En realidad, ministro de Marina y Aire.

subí a bordo de un aeroplano deportivo monomotor. Mi acompañante, un español, ya estaba allí. Me fijé en las alas, que tenían pintados ases de bastos.

Despegamos directamente desde el hangar y pusimos rumbo a Bayona. El tiempo en el territorio francés era espléndido; pero, a medida que nos fuimos aproximando a la frontera, por nuestra derecha comenzaron a aparecer nubes en el cielo. Por la ventanilla pude contemplar la tersa superficie del golfo de Vizcaya y divisé una guirnalda de buques integrada por un crucero, destructores y otros buques auxiliares. A lo largo de los costados de los buques podían verse los fogonazos de un cañoneo sistemático. A nosotros también nos estaban tiroteando. Llamé la atención del piloto sobre este hecho y él, inmediatamente, trató de ganar altura y adentrarse en las cercanas masas de nubes, entre las que permanecemos un buen rato. Por lo que a la duración del vuelo se refiere, empezaba a ser hora de tomar tierra. En cuanto el piloto encontró un hueco en las nubes, se salió de entre ellas, para comprobar que ya no estábamos sobrevolando territorio republicano sino rebelde, desde el que abrieron fuego de ametralladoras contra nosotros. Se podían ver fácilmente las trazas de las balas trazadoras que nos disparaban. El avión hizo una virada de emergencia y perdió altura rápidamente, para dirigirse de inmediato al aeropuerto republicano más cercano, en la región de Santander. Tuvimos que tomar tierra en condiciones precarias, porque un avión Heinkel que había pasado poco antes que nosotros había destruido la pista. Aterrizamos por el borde de la pista, en medio de una gran turbulencia. Pero nos estaban esperando. Nuestro representante ruso estaba también allí. Desde allí me llevaron al Cuartel General español, donde me encontré con I. A. Burmistrov. Él llevaba en España desde febrero de 1937 y era el primer comandante ruso de los submarinos *C-1* y *C-6*. Las reparaciones del *C-6*, que había resultado dañado durante el bombardeo de Bilbao, estaban ya concluidas. Yo debería tomar el mando de ese buque tan pronto como Burmistrov emprendiese el regreso a la Patria.

Mar Cantábrico

En los días de mi llegada, la flota submarina de la República estaba integrada por cuatro submarinos en situación de actividad: el *C-2*, *C-4* y *C-5* (10), emplazados allí, en el norte, se dedicaban a patrullar las aguas del Cantábrico o las del golfo de Vizcaya y el océano Atlántico. El otro submarino, el *C-1*, estaba estacionado en la base naval principal de la República, en Cartagena.

Los sucesos se iban desarrollando rápidamente, por lo que Burmistrov y yo decidimos comenzar inmediatamente la recepción e inspección del *C-6*. Al día siguiente nos fuimos.

(10) Debe de ser el *C-6*.

Aquella fue, pues, mi primera patrulla de combate en España. Navegábamos en superficie, a 15 ó 20 millas de la costa. Estaba oscuro y podíamos ver las brillantes luces y las banderas de los buques que surcaban las cercanas rutas en aguas internacionales. Encontrándonos los dos en el puente, vimos de pronto la silueta del crucero rebelde *Almirante Cervera* recortándose contra el iluminado fondo. Tocamos «zafarrancho de combate». Pensé que aquellas eran acciones de combate real, y deseé saber estar a la altura de la situación. Ivan Alekseevich ordenó: «¡Preparados para hacer fuego tubos 1 y 3!». Le recomendé que tratara de acercarse al crucero fascista. Sin embargo, Burmistrov consideró que había llegado el momento oportuno y ordenó: «Torpedos, ¡fuego!». Estábamos arrumbando en la dirección que seguirían los torpedos y pudimos ver cómo uno de ellos salía del tubo y, dejando una estela fluorescente en el agua clara, viraba repentinamente y comenzaba a navegar en círculo alrededor de nuestro submarino. Afortunadamente el radio de evolución no era demasiado corto, de forma que pudimos ver el torpedo pasar a unos cincuenta metros por popa. Nuestra atención quedó fijada en el segundo torpedo, el cual, inmediatamente después de ser lanzado, hizo un brusco giro y a los pocos segundos explotó contra el fondo, bajo nuestro buque.

Finalmente pudimos salir de nuestro estupor. Esta vez todo había terminado sin pérdidas ni daños. Podía haber sido mucho peor. A todo esto, el crucero rebelde estaba ya muy lejos y nosotros, muy deprimidos por lo que había pasado, tratábamos de encontrar las causas de nuestro fallo.

Se podía haber debido al mal funcionamiento del viejo torpedo italiano o a la desidia del oficial responsable, poco dispuesto a lanzar para hundir sus propios barcos españoles.

Así es como yo recibí el submarino *C-6*. Me había convertido en su comandante. La dotación a mis órdenes era española en su totalidad. En ella había comunistas, socialistas y personas sin afiliación política definida que en su mayoría acabaron haciéndose anarquistas. Eran gentes de diversos credos. El principal apoyo lo obtuve de los muchachos procedentes de las clases trabajadoras de Cataluña y Valencia. El comisario, Paolo (11), era un comunista de carácter decidido y mente calenturienta que me sirvió de respaldo en varias ocasiones y me ayudaba a comunicarme con la dotación, así como a establecer la disciplina y el buen orden en la vida a bordo.

Mi ayudante e intérprete era Valdés (12), un comunista yugoslavo. En su país era miembro del Comité Central del Partido Comunista, y estaba condenado a muerte. Él podría volar a la Unión Soviética, de la cual había venido, vía Komintern, para luchar por la República española.

No hace mucho tiempo, en los años ochenta, me hizo llegar sus mejores y amistosos deseos, pero en la época a la que me estoy refiriendo, en los años treinta, estábamos juntos embarcados en un submarino español.

Estoy tratando de recordar cómo se decían en español las principales órdenes, como «¡Inmersión!», «¡Inmersión rápida!», etcétera.

(11) El comisario era Julio Lizano Otín, tercer maquinista.

(12) Era yugoslavo de apellido Vokshin.

La dificultad para mandar un submarino de la República provenía, principalmente, del hecho de no contar con oficiales leales y experimentados, capaces de arrastrar a la dotación a luchar contra el enemigo. Hubo ocasiones en que algunos comandantes se hicieron a la mar, se sumergieron, se posaron en el fondo y permanecieron callados y ociosos para, más tarde, informar de que no habían encontrado al enemigo. Otros, actuando por su cuenta, se dirigieron a puertos franceses y se internaron en ellos. Todas estas circunstancias contribuyeron a que el enemigo, confiado de la pasividad de la Flota republicana, se permitiera actuar descaradamente en las proximidades de las costas para entorpecer el transporte de víveres y municiones. Nuestra tarea principal en aquellos días era escoltar los convoyes de buques cargados con suministros diversos.

También me causó dificultades no poder confiar en los torpedos ni en otras muchas piezas de equipo del buque que, debido a los frecuentes bombardeos y a accidentes de todo tipo, no estaban en condiciones óptimas

Ya el propio diseño del submarino era «internacional». El armamento principal del buque, que no había sido probado ni calibrado desde hacía mucho tiempo, era italiano, pero adquirido de saldo en Grecia. Los periscopios eran ingleses, y la planta propulsora y la giroscópica, alemanas. Muchas piezas y componentes de equipos necesitaban ser reparados urgentemente. Lamentablemente, en el norte de España no se disponía de ninguna base en la que se pudieran acometer estos trabajos. Se carecía de talleres en los que efectuar sencillas reparaciones y de medios para reparar los equipos dañados en el curso de bombardeos aéreos o artilleros.

Todo lo teníamos que resolver por nosotros mismos, y debíamos reparar el submarino con lo primero que tuviésemos a mano. El perseverante e incansable Paolo me prestó un auxilio inestimable. En una semana, la dotación y yo inspeccionamos y reparamos todos los mecanismos y el equipo auxiliar. En una de las salidas a la mar, noté una fuerte vibración en el periscopio de ataque, emplazado en la cámara de mando del barco. A determinadas velocidades, el periscopio no podía ser utilizado en absoluto. En aquellos tiempos era totalmente inútil permanecer en la mar si no se disponía de ojos.

Por extraño que pueda parecer, durante los sucesos de España y dada la situación a la que se había llegado por aquellos días tanto en tierra como en mar, la actividad de combate de los submarinos, para ser eficaz, no debía basarse siempre en la característica principal propia de estos barcos: su actividad oculta. En España lo que resultó eficaz en algunas ocasiones no fue que se supusiese que había submarinos ocultos al acecho, sino lo contrario: que su presencia fuese manifiesta. Ocultar nuestro submarino resultaba útil para mí y para el propio barco cuando se trataba de evitar los buques enemigos, especialmente al tratar de forzar el paso del estrecho de Gibraltar.

Hoy en día, la forma de actuar de los submarinos, a escondidas, es en sí un arma de primer orden, tanto en el combate naval como en los planes estratégicos. Sin embargo, el asegurar el secretismo en España se consiguió

salvando ciertas dificultades. Por ejemplo, I. A. Burmistrov tuvo un percance cuando una pérdida de combustible de uno de los tanques de popa, dañado, fue delatando durante mucho tiempo la posición del submarino sumergido. La aviación aprovechó el rastro que el sumergible iba dejando en la superficie para llevar a cabo un bombardeo sin tregua. Menos mal que Ivan Alekseevich utilizó una hábil maniobra táctica y, tras invertir el rumbo 180°, navegó a lo largo de la mancha de fuel. Yo he pasado momentos en los que el agitado océano ha sacado mi barco a la superficie. El problema era que el periscopio de ataque, situado en la cámara de mando, no estaba en buenas condiciones, y para poder mirar a través del periscopio de observación, más grueso y fiable, había que subir dos o tres metros más o, en otras palabras, mantener una cota de siete u ocho metros, lo que hacía que el submarino debiera emerger de vez en cuando.

Mi experiencia de navegación y de utilizar uno u otro periscopio me ayudó a desarrollar la táctica conveniente para el uso de mi submarino. Navegaba en inmersión a 30 ó 40 metros; entonces, a toda velocidad subía a cota periscópica, observaba el horizonte, y volvía a sumergirme. Actuaba así cuando necesitaba discreción y poner mucha atención en la protección eficaz de mi barco contra la aviación y los buques del enemigo.

Algunas lecciones muy serias estuvieron relacionadas con la destrucción de varios submarinos republicanos (cinco de los nueve que eran). Estas destrucciones se debieron no sólo a la falta de experiencia de los valientes comandantes españoles, sino al mal funcionamiento de los barcos.

Uno de los factores negativos era la falta de pericia y la poca práctica que se tenía en la táctica de utilización de los barcos. El mando naval republicano cometió un gran número de errores y faltas operativas y de todo tipo.

El servicio de respetos de los buques no estaba organizado en absoluto, ni se había creado un sistema fiable de observación y comunicaciones; el régimen de secreto era frecuentemente violado. En su camino de regreso a puerto, los submarinos llevaban encendidas las luces de identificación, lo que en el acto indicaba al enemigo que el barco se encontraba de vuelta a la base. Una vez que pusimos de manifiesto estas cosas, el mando tomó algunas medidas para comprobar la forma en que los buques efectuaban el regreso a la base, y estableció un sistema secreto de señales que los buques deberían observar tanto a la salida como a la entrada de puerto.

Se pudieron encontrar adversarios entre los mandos, entre las dotaciones de propios submarinos y entre las poblaciones en cuyas intermediaciones aquéllos estaban basados éstos. Esto ocasionó muchos fallos. La mayoría de los perjuicios fueron obra del crucero rebelde *Almirante Cervera*. Con frecuencia hostigaba a los submarinos y bombardeaba la costa. Nosotros tuvimos un desafortunado encuentro con él, cuando los torpedos que le lanzamos se revolviéron y por poco terminan con nosotros. ¡Ah!, si hubiésemos dispuesto de torpedos de verdad, y no de aquella chatarra que llevaba años guardada en los pañoles y tubos... Mi deseo de ajustarle las cuentas al *Almirante Cervera* era vivamente compartido por Paolo y muchos otros marineros de la dotación:

aquellos que eran comunistas o, simplemente, bravos muchachos, comunes y corrientes, de la clase trabajadora. Todos estábamos deseosos de demostrar al enemigo y al mando que los submarinos republicanos podían resolver con éxito los problemas de combate.

Estas ideas no nos habían abandonado cuando nos hicimos a la mar para la siguiente patrulla de combate. Navegamos una hora en inmersión profunda, y luego subimos a cota periscópica. Yo eché un vistazo por el periscopio y divisé la familiar silueta del crucero enemigo. Llevé el barco al rumbo de combate y ordené: «¡Alistar tubos de popa!». La distancia al blanco era de cuatro cables (740 metros), y se podía ver claramente a los marineros y cañones a lo largo de la borda. El oficial de derrota estaba de pie a mi lado, y le invité a que mirase por el periscopio con objeto de identificar el blanco con más certeza. Él echó un vistazo y exclamó: «¡*Cervera!*» El contraemaestre, que estaba a los timones de profundidad, los movió rápidamente «a bajar». El buque ganó profundidad rápidamente. Alguien, probablemente el oficial de derrota, pulsó el botón de arriado del periscopio, cuyo rebufo me golpeó y derribó. Todo había pasado en décimas de segundo, y el barco se hundía más y más. Recobrándome de aquel doloroso impacto, con voz perentoria ordené: «Timones, ¡a subir!». Los tripulantes, que habían presenciado la escena, se recobraron también. Sin embargo, tenía la impresión de que el regreso a cota periscópica tardaba una eternidad. Cuando me asomé al periscopio, pude ver el brillante mar y los mástiles y chimeneas del *Cervera* recortándose contra el horizonte. Ésta fue la segunda vez que el crucero enemigo eludía el destino.

Los tres submarinos republicanos que actuaban en el Cantábrico no pudieron librarse del crucero durante largo tiempo, lo que permitió a éste navegar sin escolta para cumplir sus misiones. En mi propio buque, o bien los torpedos no iban en la dirección correcta, o nosotros nos sumergíamos demasiado. Más tarde los marineros me contaron que otros dos submarinos mandados por miembros de la antigua nobleza española, en cuanto se hacían a la mar se posaban en el fondo y no participaban en ninguna operación. Entre los comandantes republicanos estaba muy extendida la opinión de que ellos no deseaban hundir otros barcos españoles. Esta opinión era compartida también por algunos miembros de mi tripulación, en particular por el oficial de derrota y por el contraemaestre. Por tanto, para asegurar el éxito de un ataque era necesario contar no sólo con un comandante que lo desease, sino con una dotación leal.

La constante comunicación con la dotación, los cruceros en superficie y en inmersión, los ataques y el trabajo necesario para mejorar el adiestramiento en el manejo del buque y la simple conversación me hicieron ganar la amistad del personal de la dotación, la cual comenzó a referirse a mí con simpatía. Hablábamos lenguas diferentes, pero teníamos un mismo objetivo que nos unía: luchar por la democracia y contra el fascismo. Llegué a sentir como propia la tragedia que vivía el pueblo español. La dotación se daba cuenta de ello, y eso contribuyó a crear en el buque un grupo homogéneo.

El submarino continuó su servicio de tiempo de guerra.

Desde Santander

La situación en el norte de España se estaba complicando por momentos. El enemigo había roto el frente y trataba de tomar Asturias, donde estaba situada Santander (*sic*). En el puerto, el conjunto de buques de combate estaba compuesto por los destructores *Díez* y *Císcar* y por tres submarinos, incluido el nuestro. Los frecuentes bombardeos aéreos, los tiroteos y las algaradas de la gente en los muelles habían creado una atmósfera de pánico.

El frente se estaba aproximando a los arrabales del puerto y, finalmente, Santander quedó rodeada y aislada del resto de la región. El anillo se estaba cerrando.

La tarde del mismo día que el puerto quedó aislado, el comandante de la flota, don Valentino Fuentes (13), ordenó a los comandantes de los buques que abandonasen Santander aquella misma noche.

Pude enterarme de que nuestros asesores rusos se encontraban en la sitiada ciudad. En Santander no había aeródromo y sólo se podía salir en avión desde Gijón, hacia donde nos estábamos dirigiendo. Tras haberme puesto en contacto con los asesores decidimos que, pese a la orden del mando (14), el submarino permanecería amarrado al muelle hasta las dos de la madrugada. Pese a las insistentes demandas de don Valentino, yo seguí presentando excusas para demorar la salida.

De repente, comenzamos a oír el ruido creciente de la aviación enemiga. Comenzó un intenso bombardeo de la ciudad, empezando por el puerto y los barcos. Nuestro cañón antiaéreo, que tenía un ángulo de elevación de 85°, comenzó a devolver el fuego. La situación en tierra se iba poniendo al rojo a medida que el tiroteo aumentaba. Estábamos rodeados por los fragmentos volantes de los proyectiles que explotaban en las inmediaciones. Uno de nuestros marineros resultó muerto. La gente trataba, por todos los medios, de abordar los buques que estaban amarrados al muelle. Algunas personas trataban de subir a nuestro buque. Tuve que distribuir carabinas a la marinería para impedir que nos invadiesen. Entonces deberíamos haber abandonado el atracadero, pero ocurrió algo inesperado: un transporte con los pasajeros corriendo por cubierta se dirigía de frente hacia nosotros. El capitán y el maquinista del barco habían huido dejando el buque abandonado a su sino. Nosotros difícilmente podríamos evitar al buque, que estaba navegando en círculo. En consecuencia mandé soplar ligeramente la popa del submarino. Sería bueno evitar que se produjesen daños graves.

Bien pronto nuestros asesores y algunos líderes militares republicanos aparecieron en tierra. Los embarqué a todos. Entre los asesores rusos se encontraba el coronel Rodion Yakolevich Malinovskii, nuestro futuro ministro de Defensa de la URSS. Más adelante, nos encontramos en Moscú y recordarnos los acontecimientos de España. Con los asesores venía también nuestra

(13) Valentín Fuentes.

(14) Probablemente V. Fuentes.

intérprete, llamada cariñosamente «Emmochka» [algo así como «Emmita», diminutivo del nombre «Emma»], que luego trabajaría en la oficina de la editorial de la revista *Sovetskaya Zhenshchina* [mujer soviética] y viviría en Moscú. Durante una reunión de antiguos participantes en la guerra de España, ella se dirigió a mí con las palabras: «¡Mi salvador!».

La situación en el puerto español era muy tensa. Sometido a intensos ataques de la aviación y cañoneado desde la mar, y en medio, un submarino, el único buque que quedaba de las fuerzas republicanas.

En el preciso momento de la partida se presentó Paolo acompañado por el presidente del Comité Central del Partido Comunista Vasco, quien me pidió que salvara el tesoro del Estado. Yo le contesté que sí, y a través de mi ayudante-traductor, teniente de navío Valdés, le dije que llevaría a bordo el valioso cargamento y lo guardaría en mi propio camarote. Al mismo tiempo le dije a Paolo que estuviese atento a la dotación, que empezaba a quejarse del excesivo número de extraños que estaba admitiendo a bordo del submarino.

Valores, documentación y dinero en metálico malamente empaquetado fueron llegando en carretillas y fueron estibados en mi camarote.

Finalmente, la noche del 25 de agosto levamos el ancla y nos fuimos. El viaje a Gijón era de algo más de un día. Mientras salíamos de puerto, vi de repente un buque con las luces apagadas. En aquel momento, nuestro oficial naval Arkadü Kruchenykh se encontraba a mi lado en el puente. Se trataba del destructor enemigo *Velasco*. Se dirigía de proa a nosotros. Ordené inmersión urgente. Una vez bajo el agua, pude escuchar durante un largo rato el sonido de las hélices del enemigo. Los líderes de la defensa de la región norteña de la República no se habían dado ni cuenta de que el submarino había evitado un peligro y navegaba ahora a gran profundidad.

Durante todo el día el buque navegó sin novedad. Al atardecer llegamos a Gijón, desembarcamos a los asesores y entregarnos el valioso cargamento de acuerdo con la lista que llevábamos. El C-6 fue el último que entró en Gijón.

Adiós a Gijón

Nosotros fuimos los últimos que entramos en Gijón. Todos los buques de guerra de la flota republicana del Norte, así como los transportes y demás buques, se amontonaban en el más bien pequeño y abierto puerto del Musel, en Gijón. No se disponía de artillería antiaérea en la costa, lo que creaba unas condiciones favorables para que el enemigo bombardease el puerto desde buques en la mar o, especialmente, desde el aire.

Al día siguiente tuvo lugar uno de los más severos bombardeos. Los aviones atacantes destruyeron, impunemente, barcos de guerra y embarcaciones civiles.

Tres grandes transportes resultaron hundidos. Afortunadamente, los pasajeros pudieron arreglárselas para abandonar los buques a tiempo. El destructor

José Luis Díez también resultó dañado, junto a muchos otros buques auxiliares. Todo aquello hacía inútil nuestra permanencia en puerto, por lo que solicité permiso para hacerme a la mar urgentemente. La noche siguiente tres submarinos dejamos el puerto para desempeñar misiones de combate organizadas de prisa y corriendo. Antes de llegar a la zona de operaciones, nos percatamos de que nuestros timones horizontales estaban rotos. Esto es muy serio para cualquier submarino, porque le priva de su capacidad para maniobrar bajo el agua.

Pusimos un mensaje a Gijón, que no tuvo contestación. Repetimos el mensaje y Gijón mantuvo su silencio. Entonces transmitimos a la base principal, a Cartagena: «El submarino tiene dañados los timones de profundidad. Infórmenos acerca de la situación en Gijón». La respuesta no se hizo esperar: «Se han dirigido Uds. a un mando equivocado. Llamen a su propio mando». No sabíamos a dónde podríamos dirigirnos para ser reparados. Y además, la indiferente respuesta a nuestro mensaje. La situación en Gijón no era, precisamente, de calma. Los enemigos de la República y la «quinta columna» se estaban preparando abiertamente para un levantamiento.

Hubimos de permanecer siete días en la mar. No obstante, todo fue bien. Finalmente, recibimos un mensaje de don Valentino, desde Gijón: «Le ordeno que no abandone su posición actual hasta que reciba instrucciones específica». Entretanto, estábamos captando mensajes de los submarinos C-2 y C-3 (15) en los que solicitaban permiso para dirigirse a algún puerto francés debido al mal funcionamiento de algunos de sus equipos.

Inmediatamente me acordé del día anterior a la salida a la mar. Tras los intensos bombardeos del puerto y del Cuartel General de la Flota, que estaba situado a 20 ó 25 km del mismo, el mando estaba más bien nervioso, y decidió convocar urgentemente a una reunión a los comandantes y oficiales de los barcos. Estuvimos charlando de los barcos y de las próximas misiones que habríamos de desempeñar. El propio don Valentino se veía cansado y ansioso. Se podía ver en sus ojos que estaba perdido e, incluso, indiferente. Sin embargo, como el caballero que era, mantuvo una elegante conversación, y al finalizar la reunión en la que se decidió que todos los buques deberían hacerse a la mar, nos deseó suerte a todos de una forma muy refinada. Sin embargo, ni la atmósfera de la reunión ni el comportamiento del mando fueron los apropiados para inspirar confianza en las futuras actuaciones de nuestros buques.

En aquella ocasión fuimos testigos de cómo en tan desfavorables circunstancias los comandantes optaron por pasarse con sus buques a Francia.

Basándonos en los radiogramas que interceptábamos, podíamos hacernos una idea de lo pintoresca que estaba resultando aquella escapada colectiva.

El comandante del C-4 pasó este mensaje a Gijón: «Tengo averías. Solicito permiso para entrar en un puerto francés». Don Valentino contestó: «¡En nombre de la Ley le prohíbo terminantemente hacer tal cosa!». El submarino continuó con un segundo mensaje: «Tengo serias averías y pido permiso para

(15) Debe de ser el C-4.

entrar en un puerto francés». La respuesta fue la misma: «¡En nombre de la Ley, se lo prohíbo terminantemente!». Último radio: «No puedo aguantar en este estado. Me dirijo a Francia». La respuesta fue la misma: «¡En nombre de la Ley, se lo prohíbo terminantemente!».

La misma escena se estaba desarrollando con el comandante del C-2. En resumen: los dos submarinos que habían salido con nosotros de Gijón abandonaban el campo de batalla para refugiarse en Francia. Nosotros, los comandantes procedentes del país soviético, habríamos de participar en la tarea de devolverlo a Cartagena a través del estrecho de Gibraltar.

El único submarino republicano que quedaba en el Cantábrico continuó realizando misiones de combate.

La fuerza más real y con auténtica capacidad de movilización era el Partido Comunista dirigido por su secretaria general, Dolores Ibarurri, que por aquellas fechas contaba 42 años de edad. Recordemos que en 1936, 17 miembros del Partido fueron elegidos diputados en Cortes (había también 88 socialistas y 159 republicanos). El Partido presentaba una gran fuerza, pero casi carente de experiencia, dado que había sido creado en 1920 y tan sólo contaba con 300.000 miembros y simpatizantes. Muchos miles de comunistas dieron su vida luchando contra Franco. Otros muchos fueron encerrados en prisión o hubieron de vivir en el exilio. El único comunista que desempeñó un papel de claro liderazgo en la Flota republicana fue el comunista Pedro Prado. Él se mostró muy activo en la represión de la rebelión en los buques. Fue miembro del Comité Central de la Flota y más tarde fue nombrado jefe del Estado Mayor General de la Flota. Lamentablemente, todo esto ocurrió cuando era ya demasiado tarde. Él, alto y delgado, fumador empedernido, fue siempre un leal y fiel luchador contra el fascismo. Su naturaleza emotiva, propia de los naturales del sur de España, le movía siempre a hablar con la gente y a informar a sus interlocutores de los asuntos y decisiones que se tomaban en la Flota republicana. Realmente era un hombre que sabía lo que se hacía.

La guerra es una cosa demasiado seria para confiársela totalmente a unos generales que, previamente, han servido al régimen que ha sido derrocado por la revolución. Esto es más cierto aún en el caso de una guerra civil.

El ministro de Marina y Aire (16) de España era el socialista Indalecio Prieto, quien disfrutaba de gran autoridad. Tenía gran energía y suficiente experiencia en asuntos políticos y diplomáticos, sin embargo, nunca antes había tenido contacto ni con la Aviación ni con la Armada. Siendo, como era, un buen político, no se sentía prisionero ni de la tradición, ni de las fórmulas tácticas, ni de los reglamentos, que a veces se convierten en auténticas cargas para los especialistas militares. Él se apoyaba en buenos asesores y subordinaba la estrategia de los asuntos de guerra a las conveniencias políticas. Esto tenía sentido, pero la propia vida demostró que el juego político prevaleció sobre él.

Hacía ya diez días que nos habíamos alejado de la costa española. El tiempo era espléndido. Durante el día brillaba el sol y una suave brisa oceánica

(16) Desde mayo de 1937, ministro de Defensa Nacional.

nos acariciaba con su agradable frescor. El submarino se mantenía siempre en superficie, dado que la reparación de los timones de profundidad sólo se podía efectuar en puerto. De momento nos sentíamos felices con el tiempo que estábamos disfrutando, pero el mar se estaba agitando y presentimos que se estaba aproximando una tormenta.

Gijón permanecía silencioso y no teníamos ni idea de lo que pudiera estar ocurriendo allí. Después de todo, nuestra llegada a ese puerto tal vez pudiera contribuir a introducir un poco de confort en la tensa situación creada durante la lucha contra el enemigo que avanzaba. Si fuera necesario podríamos tomar a bordo algunas de las personas que estuvieran organizando la defensa de la ciudad.

Al día siguiente, el operador de la radio me dijo que había establecido contacto con Gijón y que don Valentino autorizaba nuestro regreso al puerto. Inmediatamente cambiamos de rumbo y nos dirigimos a Gijón. Yo pensaba en varias cosas: cómo íbamos a hacer las reparaciones que precisábamos, y cómo debería hablar con el mando de los recientes acontecimientos.

En esto, el serviola cantó: «¡Se ve un submarino!» De inmediato di las órdenes oportunas para eludir el encuentro. Pensé que podría tratarse de un submarino alemán, contra el cual, de acuerdo con los convenios, yo no podía emprender ninguna acción armada.

De repente, se produjeron varios rápidos ataques enemigos. Me dio la impresión de que el submarino navegaba demasiado deprisa, pero después pensé que se trataba de una lancha rápida provista con una ametralladora de grueso calibre.

¿Qué cabía hacer? Era difícil eludir el guardacostas mientras yo permaneciese en superficie, dada la alta velocidad relativa que sosteníamos, del orden de 16 nudos. La persistencia de la lancha rápida se estaba convirtiendo en algo molesto. Nos pasamos un largo rato en inmersión variando la flotabilidad del barco a base de admitir y expulsar agua de los tanques centrales y del de nivelación con las bombas. El ambiente en el barco se estaba haciendo sofocante. Ya era hora de salir a superficie. Los submarinistas de todas las épocas conocen la sensación que se experimenta al abrir la escotilla de la torreta y subir al puente abierto. Los pulmones se llenan con el aire fresco y limpio y todo el cuerpo se estremece de satisfacción. La cabeza se vuelve ligera y se tiene la sensación de haber sido liberado de unas fronteras de hierro y de la gruesa capa de agua que lo rodeaba a uno por todas partes. El cielo estaba estrellado, todo estaba en calma y no había nadie alrededor. Parecía que todo estaba en orden. Las dificultades estaban por delante de nosotros.

Para abrirnos paso hacia Gijón era necesario eludir el bloqueo por mar ejercido por el enemigo y sortear el campo minado de los accesos al puerto. Nuestros timones estaban dañados y los mecanismos funcionaban mal. Era necesario efectuar reparaciones y demostrar a todo el mundo que nuestro submarino era el único que estaba listo para el combate y que estaba todavía luchando contra el fascismo.

Mi ayudante y el oficial de derrota me seguían recomendando que nos internásemos más en la mar, sugiriendo que el enemigo estaba enterado de nuestra llegada a la zona. La dotación y mis enérgicos ayudantes, Valdés y

Paolo, quienes estaban cansados de estar atados a la superficie sin nada que hacer, estaban manifiestamente molestos. Como comandante de un buque de guerra decidí dirigirme a Gijón inmediatamente aprovechando la noche que estaba al caer. Mi decisión fue acogida en silencio, sin entusiasmo. Sin embargo, las órdenes de un comandante ponen de inmediato a la gente en acción. Decidí hacer la aproximación en inmersión, asomándome a superficie cada 40 minutos. La tensión de los últimos días y las grandes dificultades asociadas al gobierno de un submarino en inmersión que tiene averiados los timones de profundidad supuso un gran impacto para la dotación. Yo no había dormido en dos días y me encontraba muy cansado. Había momentos en que tenía en los ojos una nube gris rosácea. El sueño trataba de vencerme y ralentizaba mi conciencia y mi capacidad de raciocinio. Tenía que luchar contra eso con todas las fuerzas que pudiera reunir. Volvimos a tener problemas estando en superficie. En varias ocasiones fuimos atacados por lanchas torpederas. En las cercanías de Gijón, hicimos inmersión y navegamos a cota de 30 metros.

En esto, el oficial de guardia se acercó corriendo y me informó de que del exterior del submarino llegaba un desagradable sonido metálico. Entendí que se trataba del ruido que hacían los cables metálicos con que estaban fondeadas las minas. Yo estaba muy nervioso, pero no debía parecerlo. Con toda la calma que pude dije que se trataría, probablemente, de nuestro cable de fondeo que se había soltado en su estiba.

Pensé también que el campo de minas debía estar situado a no menos de cuatro millas de Gijón, o en otras palabras, a no menos de treinta minutos. Siguiéron unos minutos de angustioso silencio. De repente, el submarino chocó contra algo duro. ¿De qué se trataba? Resultó que habíamos calculado mal el tiempo del trayecto y habíamos chocado contra el suelo a la entrada del puerto, donde la profundidad era de 25 metros. De repente, me di cuenta de que era una suerte que nos hubiese pasado eso. Por fin habíamos llegado y todos los problemas quedaban atrás. Inmediatamente di la orden de salir a superficie y salimos a 400 metros de las bocas de los cañones de las defensas costeras que nos habían estado apuntando. Fue una buena cosa que Paolo estuviese ondeando la bandera republicana en todo lo alto del puente.

La situación en Gijón era más bien grave. El enemigo estaba ya muy próximo a la ciudad y no se disponía de suficientes municiones para rechazar su avance. Mucha gente se reunía en las calles y en el puerto. Los refugiados, cansados y nerviosos, llenaban calles y plazas. Nuestra principal tarea debía ser reparar el barco urgentemente. Sin embargo, la guerra seguía su curso y los frecuentes ataques de la aviación enemiga nos obligaban a repelerlos con el cañón antiaéreo de 3 pulgadas que teníamos. El resto de la dotación estaba cobijada en un refugio. No disponíamos de suficiente aviación para atender las necesidades de las diferentes zonas de combate.

Me encontré con Paolo por la mañana temprano. No tenía buen aspecto. Sus ojos aparecían inflamados y todo él presentaba un aspecto agotado y exhausto. Hicimos un duro trabajo, en una situación de extrema tensión, e intentamos poner cada cosa en su sitio en el barco.

Los *Junkers* volvieron a hacer su aparición en el cielo. Una vez que me encontraba en el puente vi una bomba que parecía caer directamente hacia mí pero, como comandante que era, permanecí en mi puesto. Aquella bomba, y otra más, explotaron entre el muelle y el costado del barco. El buque recibió una onda explosiva mortal que dañó el casco resistente. Tuvimos suerte de que el impacto se produjese por encima de la línea de flotación y no ocasionase ninguna gran inundación. Procedimos a soplar el compartimento con aire de alta presión. Los equipos resultaron arrancados de sus sitios, la batería completamente destruida y los motores diésel desplazados de su bancada. Todo lo demás estaba también destrozado.

Y así fue como el último submarino de la República recibió la herida mortal. Era imprescindible decidir su último destino y evitar a toda costa que cayese en manos de los fascistas.

De acuerdo con las leyes de la República, yo no podía hundir el barco sin que hubiese sido examinado antes por un comité que decidiese si el navío podía navegar o no. Con este pensamiento en la cabeza, debía informar inmediatamente al comandante y actuar en consecuencia.

Los combates, en aquellos momentos, se estaban desarrollando en los suburbios de Gijón. Con grandes dificultades pude hacerme con un coche para visitar, de noche, a don Valentino. Tuve que conducir a lo largo de algo así como 20 km de sinuosa y destrozada calzada. Mi chófer, un valiente chico de Santander, conducía el coche a una velocidad loca. Finalmente alcanzamos el puesto de mando. El comandante me recibió. Le conté lo que había pasado e insistí en que el buque debía ser hundido. Me dijo que no estaba dispuesto a contravenir las órdenes de la República y que se constituiría una comisión al efecto. Le invité a que visitase él mismo el buque, a lo que contestó que él no podía sustituir a la comisión y me sugirió que esperase hasta el día siguiente. Comprendí que no conseguiría nada más y nos volvimos al puerto a toda velocidad.

El bombardeo de la ciudad, del puerto y de los buques continuó a la mañana siguiente. Los pilotos volaban realmente bajo, efectuando intenso fuego de ametralladora. Los incendios se extendían y densas nubes de humo cubrían por completo la zona portuaria. Ya no había comunicación con el Cuartel General y, por tanto, ya no habría comisión. Volví al Cuartel General, reuní a la comisión y regresé con ella al barco. El protocolo de inutilidad del barco para la navegación se escribió en cinco minutos, pero sin la firma del comandante no tenía validez alguna.

Me encuentro, una vez más, ante don Valentino. Tras leer el protocolo detenidamente me lo devuelve diciendo que no puede firmarlo sin informar previamente al ministro. Dejé el protocolo sobre la mesa y me retiré en silencio. En aquellas circunstancias era inútil decir nada.

Sobre el puerto podían verse negras nubes de humo.

El fuego se iba extendiendo también al agua, sobre en la que ardía el fuel procedente de los tanques destruidos por las bombas y cuyo olor podía percibirse desde una gran distancia. Con grandes dificultades desmontamos el cañón

y lo desembarcamos, y con la ayuda de unos cuantos marineros leales, del comisario (17), de Valdés y de un pequeño remolcador de puerto sacamos el barco a la mar hasta un punto donde había 100 metros de sonda. Era la noche previa a la caída de Gijón. El puerto entero estaba ardiendo y desde la mar se podían ver las ruinas de los edificios de primera línea del muelle. Un pequeño guardacostas venía con nosotros.

Nos alejamos de Gijón algo más de tres millas. Yo era la única persona que estaba en el puente. Repartidas por el resto del buque había otras siete personas más. A poco di la orden: «¡Abrir kingstons y ventilaciones!». Todo el mundo embarcó en el guardacostas y yo permanecía aún en el buque que se hundía, pensando en la ley «no escrita» del honor de los marinos —el comandante hundiéndose él solo con su barco—. En aquellos trágicos momentos me acordé de mi mujer, de mi hijo y mi vida pasó rápidamente ante mis ojos.

De acuerdo con nuestra normativa naval, el comandante debe ser la última persona en abandonar un buque que se hunde. Yo aguardé un poco más. Me estaban gritando desde el guardacostas. La popa del submarino estaba casi sumergida ya. Yo me miré a los pies —el agua estaba alcanzando ya la brazola de la abierta escotilla de la torreta—. Aprovechando el momento, salté al guardacostas. En pocos segundos, el submarino se hundió completamente, dejando tan sólo un leve círculo de espuma en la superficie. Completamos tres círculos alrededor del lugar, despedida en silencio, sólo roto en algunas ocasiones por vibrantes gritos de «¡Viva la República!».

Así fue como terminamos con nuestro buque de guerra, con el último submarino de la República que había permanecido en el frente.

Tiempo después pude leer en el almanaque de referencia *Jane's*, correspondiente a 1941 (ejemplar que aún conservo), que el *C-6* había resultado hundido en Gijón.

Ahora me encontraba sin barco y en un puerto sitiado. Era hora de ocuparme de la dotación y de mí mismo. Nuestros asesores habían abandonado Gijón por vía aérea. Me acerqué a hablar con don Valentino y le pregunté cuáles eran las intenciones con respecto a la dotación del submarino. Mi pregunta le sorprendió bastante. Ante mis persistentes e intensos argumentos, escribió una solicitud al gobernador para que autorizase a mi dotación a embarcar en un vapor inglés. A las tres de la madrugada dije adiós a mis marineros y oficiales, y con los fieles luchadores por la República, comisarios Paolo y Valdés, que eran ya casi de mi familia, despedimos al vapor, y junto a Arkadii Vasilievich Kruchenykh, futuro contralmirante, volamos a Francia en una avioneta deportiva.

¡Adiós, España! ¡Adiós, fieles y leales luchadores republicanos!

A principios de 1938, el envío de suministros desde la Unión Soviética a través del mar Mediterráneo se hizo más y más difícil y, finalmente, se interrumpió. Los envíos hubieron de hacerse por ferrocarril, vía Francia. Debido a la falta de organización y a los planeados retrasos, las tropas republicanas

(17) Lizano.

fueron derrotadas en la batalla por Cataluña. A la larga, todo aquello propició la derrota de la República.

Yo me acuerdo de cuando numerosos buques salían de los puertos del Báltico y del mar Negro cargados de tanques, aviones y demás equipo militar, así como municiones, víveres y medicamentos. En el viaje de retorno traían niños y niñas que habían perdido a sus familias. Muchos viajes los hizo la motonave *Komsomol*. Iba a Cartagena, Barcelona y Valencia. En una ocasión en la que, procedente del mar Negro, se dirigía a Bélgica cargada de mineral de hierro, un crucero rebelde español obligó a la dotación a abandonar el barco y la hundió, 36 marineros rusos fueron detenidos y enviados al penal del Puerto de Santa María. A finales de 1937, cuando todavía estaba yo por el norte de España, 11 de aquellos marineros fueron puestos en libertad, y tres años más tarde se permitió al resto abandonar la prisión fascista.

Sin los suministros que se les habían estado enviando desde la Unión Soviética, los republicanos no podían seguir sosteniendo una guerra larga y costosa contra los franquistas en todas las provincias en litigio. Bravos luchadores, tanto españoles como internacionales procedentes de muchos países, pelearon incansablemente contra el enemigo, en todos los frentes y en el aire. Muchos de ellos cayeron.

La última vez que vi a Paolo fue en Cartagena, adonde él había llegado desde Mallorca (18) en un transporte. Se había traído 3.000 soldados, cañones y un gran cargamento de municiones. Todo a la luz del día y sin protección alguna. Al final de mi estancia en España me enteré por un leal y convencido partidario de la causa revolucionaria, miembro de la dotación del *C-6* y amigo mío, el comisario Lusiano (19), que Paolo había muerto.

A Saint-Nazaire (Francia)

Cuando los submarinos *C-2* y *C-4* se internaron en Francia, parte de las dotaciones, aproximadamente la mitad del personal, permanecieron leales a la República y se quedaron en aquel país. La misión que yo tenía encomendada en aquellos momentos era la de reunir en España una dotación para los dos submarinos. Pronto me encontré en condiciones para hacerlo y tenía que cruzar la frontera y dirigirme a Saint-Nazaire y Burdeos.

Yo me encontraba con la dotación cuando se realizaron los preparativos para el cruce de la frontera. La policía inspeccionaba minuciosamente a cada uno; yo era una de las últimas personas que debía cruzar. De repente, escuché una aguda exclamación y bromas. Habían parado a un gigantesco marinero que era muy calmoso por naturaleza y ciento por ciento vasco. Con su pelo rubio y ojos claros tenía un aspecto marcadamente ruso. El imperturbable muchacho les mostró un enorme puño y acompañó el gesto con una parrafada en sofisticada jerga, en puro español. Afortunadamente todo terminó bien.

(18) Debe de ser Menorca.

(19) Debe de ser Lizano.

A mí se me permitió pasar sin ningún problema porque yo tenía un aspecto «genuinamente español».

Llegamos felizmente a nuestros buques y acometimos de inmediato las reparaciones, cosa que no era nada fácil. Nos habíamos hecho cargo de submarinos dañados por bombardeos, por mala utilización e incluso por actos de sabotaje de la propia dotación. Nuestro objetivo era el de reparar los equipos principales lo antes posible y llevarnos los barcos a la España combatiente, mientras la decisión de las autoridades francesas (20) estaba aún en vigor.

Pero había grandes dificultades y se presentaron muchas complicaciones. Los trabajos sencillos y corrientes de reparación de los buques se convirtieron en reyertas y batallas por los buques.

Justo antes de mi llegada al barco (el C-2), su anterior comandante, un tal Trancos (21), que tenía filiación profascista, dirigió una incursión al barco: pretendió que el marinero que estaba de guardia le permitiese el acceso a bordo, intentó utilizar un arma, pero resultó muerto en la reyerta. Los asaltantes fueron arrestados por las autoridades francesas por posesión ilegal de armas y enviados a España, al territorio de los rebeldes.

Las dificultades aún seguían cuando yo llegué a Francia, cuyas autoridades se negaron a prestarnos ni el mínimo apoyo en el asunto de la reparación del barco ni a facilitarnos suministros de ningún tipo. Los trabajos en el barco se vieron retrasados por las acciones abiertas de grupos profascistas espoleados por las explosivas proclamas del diario *Le Phare*. I. A. Burmistrov, quien había llegado a Burdeos en febrero, se encontró con el mismo panorama.

Para comunicarme con las autoridades francesas y hacer las visitas oficiales, yo disponía de un comandante ficticio del submarino —el mecánico (22) don Celestino Ros—. Yo figuraba en la lista de la dotación como oficial maquinista subalterno y no mantenía relación alguna con los oficiales franceses. En el submarino se encontraba conmigo mi ayudante y traductor, el yugoslavo Valdés.

Mi experiencia de gobierno de un submarino y de comunicarme con la dotación había enriquecido mi vocabulario de palabras españolas. De hecho, y en mi opinión, casi podría gobernar el barco sin problemas e, incluso, sin acento. Valdés y yo vivíamos en un pequeño hotel en tierra. El mobiliario era modesto: una mesa, una silla y un armario. Por la noche siempre cerrábamos la puerta de la habitación. En una ocasión fuimos convocados por el cónsul de la España republicana, con sede en Nantes. Nos comunicó que tenía información de que muchos miembros de la dotación, no eran de fiar, que eran anarquistas, socialistas y provocadores fascistas.

El nuevo comisario nombrado por mí, el rígido socialista Martínez (23), era muy distinto del fiel Paolo. Era de baja estatura, de atenta y ansiosa mira-

(20) Para permitir la reparación del submarino.

(21) El teniente coronel Trancoso era el comandante militar de Irún. El comandante del C-2 era el alférez de navío Fernando Talayero.

(22) Celestino Ros era capitán maquinista.

(23) Todavía no identificado.

da y demasiado ruidoso. Estaba constantemente encima de los marineros tratando de enterarse de lo que hablaban. El timbre de su voz, y su aspecto, delataban sus ansias de agrandar y su carácter hipócrita. Desde los primeros días de su estancia a bordo desagradó a la dotación, que lo apodó «piojo».

Parecía que el nuevo comisario había estado informando secretamente a don Valentino (24) de todas mis actividades. Me estaba vigilando, y sobre todo mis posibles actividades como propagandista marxista entre la dotación.

Lucha por el barco

Las reparaciones del barco y de sus dañados equipos presentaban serias dificultades. Siendo yo ruso y estando rodeado por españoles y franceses, envuelto en el círculo de complicadas relaciones entre los Gobiernos de estos países, debía luchar minuto a minuto, noche y día, para resolver la infinidad de problemas que surgían sin cesar. Debía, asimismo, estar en permanente vigilancia para no hablar con nadie de lo que estábamos haciendo a bordo, así como preocuparme por el barco y su seguridad.

Nos encontrábamos con gran cantidad de inesperadas dificultades y provocaciones. Accidentalmente encontré equipo inflamable para limpieza de rifle (prohibido). Afortunadamente el fuego nunca llegó a ser importante. El sistema eléctrico principal del buque estaba dañado de una manera única e ingeniosa. Sin embargo, todo iba saliendo bien porque la mayoría de la gente de la dotación era fiel y leal y era posible eliminar el peligro.

Con la batería se presentó una situación desagradable, puesto que sin ella el buque no puede moverse ni en superficie. Habíamos descubierto que los elementos de la batería se habían convertido en chatarra. Al analizar el electrolito descubrimos que en los vasos de los elementos se había vertido una sustancia oxidante. La batería había sido inutilizada.

Hubo otra cosa más. Yo me encontraba en la central cuando oí una explosión en un compartimento. Salí disparado hacia allí para encontrarme con dos marineros cubiertos de sangre que habían salido despedidos desde la bomba «Pato», que acababa de ser reparada. Como se pudo determinar más tarde, durante las pruebas la carga se aumentó al principio hasta las 1.000 r.p.m., y cuando se alcanzaron las 2.000, se produjo la explosión. El mecánico que participaba en las pruebas había desaparecido. En el colector se había instalado una carga que explotó cuando se alcanzó un determinado número de revoluciones.

Hubo algunos otros incidentes más, que sirvieron para demorar el final de las reparaciones y el momento de nuestro regreso a España.

Entretanto, en París se había creado un comité técnico de amigos de la República española, que trató de ayudarnos con todos los medios a su alcance.

(24) En aquel momento Fuentes era subsecretario de Marina.

Uno de los miembros era profesor de óptica y estaba deseoso de reparar los periscopios del barco. Se dedicaba a este trabajo incluso durante los fines de semana y los días festivos. Sin embargo, hizo las reparaciones de tal forma que inmediatamente después de sumergirse, el submarino se quedó sin ojos y el agua que inundó los periscopios no podía ser desalojada al mar mientras el submarino siguiera navegando.

Había también problemas con las cajas de empaquetaduras del tubo de popa de los ejes de los timones de buceo. Era preciso bombear constantemente el agua que entraba en el compartimento.

La vieja giroscópica alemana necesitaba ser remplazada, pero eso resultó imposible de conseguir. Hubo suerte en que tras mi petición, Valdés y don Celestino se las arreglaron para conseguir un equipo de sonar procedente de uno de los pesqueros de arrastre. Se les llamaba «santador» y se utilizaban para encontrar los bancos de peces. Inmediatamente lo instalamos en el submarino en lugar del sondador, que se tornó en manual cuando cruzarnos el estrecho de Gibraltar navegando en superficie.

Todos nosotros, Valdés, Celestino y otros miembros de la dotación, tratamos de concluir los trabajos y hacer todo lo que había de hacerse para acelerar la partida.

Lamentablemente, la mala suerte y las acciones hostiles retrasaron nuestra salida para España dos meses más.

Para colmo de males, el cónsul de la República nos convocó a Valdés y a mí y nos dijo que, dado que las triquiñuelas que los fascistas habían intentado no les habían dado los resultados que habían esperado alcanzar, pensaban, según ciertos informadores, asesinar al comandante. Era el último recurso que les quedaba para impedir que el submarino regresase a España. Eran malas noticias, bien lo sabía, pero ¿qué podía hacer él? Yo debería estar muy atento y tratar de concluir todos los trabajos. Antes de despedirnos, el cónsul nos dio a Valdés y a mí sendas pistolas Browning.

Luchando por la dotación

Se suponía que la dotación la integraban 40 personas. Sin embargo, yo no disponía de más de 30. Era un grupo heterogéneo de personas de diversas procedencias y credos políticos. Había comunistas, republicanos, socialistas, algunos anarquistas y gente sin filiación política reconocida. El cuerpo de oficiales en la España republicana estaba integrado, principalmente, por personas de las clases sociales altas. Mi segundo oficial era un joven muy agradable de la notable y aristocrática familia Celestino. Sus familiares se habían quedado en el bando fascista, pero él se había unido a los republicanos. Por naturaleza, era una persona eficiente y de talante amistoso, capaz de establecer perfectamente todos los contactos que fuesen precisos con las autoridades francesas. Sin embargo, en ocasiones adolecía de falta de persistencia y de la necesaria actitud vigilante. De todas formas, yo confiaba en él absolutamente.

Confiaba también en el contraamaestre (25), al cual había confiado el control del personal. Yo siempre he creído que la cara y las manos de las personas pueden hacerme conocer la esencia de su personalidad y hasta qué punto son leales y dignas de confianza. Me convertí en un atento fisonomista. Más tarde, se demostró que todo esto había sido un error y pude haber terminado muy mal si no hubiese sido por mi asistente Celestino.

Algunos días más tarde, cuando el contraamaestre, en el que, según mi teoría fisonomista, yo confiaba plenamente, tuvo unos días de permiso en tierra, mi asistente y yo decidimos pasar una inspección de máquinas. De pronto irrumpió agitadamente en el compartimento en que yo estaba, sosteniendo en su mano un pequeño trozo de papel. Era un telegrama dirigido al contraamaestre por el jefe de la organización fascista: «Trabaja bien y honestamente, gánate la confianza del personal y elimina cualquier sospecha». Celestino se había puesto un chaquetón del contraamaestre y había hallado en uno de los bolsillos aquella pieza incriminatoria. Y así fue como se fue al traste mi ciencia de la fisonomía.

¿Qué cabía hacer con el contraamaestre? De momento decidimos mantener todo en secreto, vigilar estrechamente al contraamaestre, sus contactos y sus conversaciones con la dotación. Yo estaba demostrando mi confianza en él y, en su presencia, aparentaba estar francamente contento con su buen trabajo. Hicieron falta varios días para identificar a todos sus cómplices. Entonces llamé al contraamaestre y le dije que tenía que mandar 10 hombres a España para hacer un curso de adiestramiento. Le dije que se trataba de una cuestión urgente y que él era el único hombre al que podía confiar la misión de llevar a aquella gente de regreso a la Patria. Le dije, además, que él tendría la oportunidad de ir a la Academia para convertirse en oficial. Recibió estas noticias con verdadera alegría. Ese mismo día pusimos en la frontera a los presuntos rebeldes. Pedro y yo enviamos un telegrama al secretario general (26), Bruno Alonso, en el que le indicábamos que ese era el grupo que había estado saboteando las reparaciones del submarino. A su llegada a España fueron arrestados, pero más tarde los liberaron; el contraamaestre incluso ascendió.

Pero los problemas con la dotación no habían terminado aún. Últimamente todo el mundo estaba trabajando en plan «estajanovista» (27), desde las primeras horas de la mañana hasta bien entrada la noche. Muchos de ellos, al terminar la jornada, bajaban a tierra a descansar y a divertirse. Visitaban los cafés, las salas de baile y algunos pasaban el rato en casa de sus amigas. Los marineros, honradamente, se habían ganado a pulso su descanso y yo nunca puse objeciones. Sin embargo, un día puse la radio y pude oír el discurso de un organizador fascista. Dijo claramente que los marineros de la flota republicana que quisiesen quedarse en Francia podrían conseguir trabajos bien remun-

(25) Todavía no identificado.

(26) Comisario general.

(27) Nota de la traductora rusa, Olga Boutov: Stakhanov era uno de los héroes del primer Plan Quinquenal de Stalin. Era un minero que se había hecho famoso por haber extraído en un solo día una cantidad de carbón equivalente a lo que se consideraba normal para cinco días de trabajo, más o menos.

nerados. Ofrecía 2.000 francos por desertar del barco, 3.000 por desertar tras haber provocado alguna avería y 5.000 si la avería era muy importante.

Esta propaganda, franca y descarada, era seguida por las demagógicas y vociferantes proclamas del general fascista Queipo de Llano, quien hacía votos por la unión con las tropas fascistas de Alemania. Oí un ruido en la puerta de mi alojamiento, y el señalero se presentó ante mí. Me contó que la familia de su bella Jeanette era visitada con frecuencia por su tío. Justo ayer, el tal «tío» se había ofrecido a prestarle ciertos servicios si se decidía a abandonar el barco. Las conversaciones de Valdés y mías con los marineros habían puesto de manifiesto que muchos de ellos habían sido abordados por «tíos» como aquel, con los que habían sostenido conversaciones del mismo estilo y recibido propuestas similares. Tuve que tomar medidas urgentes y retirar los permisos para bajar a tierra. Fue una medida dura y difícil de cumplir. Hubo que imponer algunos arrestos. Sin embargo, éramos una unidad militar. La lucha que estaba teniendo lugar en España y nuestro sincero deseo de ser útiles en ella nos ayudó a sobreponernos y a superar las dificultades técnicas y psicológicas, y los fallos. La dotación tenía confianza en mí y era testigo de mis esfuerzos y de mi lucha diaria por el barco, por su capacidad de combate, y mi deseo de ser útil a los republicanos volviendo a la lucha en la Madre Patria, en España.

Probando el submarino

Merced a nuestro esfuerzo mutuo conseguimos terminar las reparaciones más importantes en junio de 1938. En aquel tiempo, la situación en España se había hecho más complicada y el enemigo había capturado muchas regiones. El Gobierno francés se fue haciendo más áspero en sus relaciones con nosotros, y empezamos a temer que el submarino volviese a ser internado. La respuesta a nuestra solicitud de permiso para salir a la mar para hacer pruebas fue categórica: «Les autorizamos a hacerse a la mar, pero no a volver a entrar en St. Nazaire». Este puerto se cerraba con una compuerta y tenía tres pequeñas esclusas que permitían salir de él hacia el mar. La mayor se usaba para la reparación de barcos grandes. La más pequeña se usaba para la salida de lanchas y otros barcos pequeños, mientras que la mediana, que tenía una doble compuerta, era utilizada para la salida de submarinos y buques más grandes. El puerto no era muy profundo: no pasaba de 10 metros.

Decidimos hacer las pruebas un domingo, porque ese día habría menos gente en el puerto. Recibimos la autorización del capitán del puerto y la del director del astillero. La noche anterior estuvimos trabajando hasta muy tarde. Comprobamos todos los compartimentos, sistemas y mecanismos. Por la mañana, cuando me dirigía al barco desde mi hotel, oí al vendedor de los periódicos que aquel día, a las cuatro en punto de la tarde, el submarino español maniobraría en el puerto. Compré un ejemplar de *Le Phare* que, efectivamente, hablaba de nuestras pruebas.

Había gran cantidad de gente en el puerto, policía incluida. Se encontraba entre ésta su corpulento jefe. Al ver nuestra forzada inactividad subió a bordo y nos manifestó su disgusto porque las maniobras hubiesen sido retrasadas. Le consolamos rápidamente diciéndole que había surgido un serio problema a bordo.

Podríamos hacer algunas pruebas a la mañana siguiente. El nuevo barco de guerra francés *Strasbourg* se encontraba por nuestro través. Su oficial de guardia y la marinería estaban en cubierta, pendientes de nosotros. El tiempo estaba en calma, precioso. La superficie del agua estaba bruñida, como un espejo.

Ordené una inmersión de prueba. De acuerdo con los cálculos del mecánico don Celestino, el barco, incluso con los tanques de lastre inundados, tendría una flotabilidad positiva de alrededor de cinco toneladas. Yo ordené a través del tubo acústico: «Señor Celestino, meta parte del lastre en los tanques». Valdés y el oficial de derrota se encontraban conmigo en el puente. Podíamos oír el ruido del agua entrando en los tanques. De repente, nos dimos cuenta de que el suelo del puente estaba descendiendo demasiado deprisa. El submarino se sumergió momentáneamente. Tuve la suerte de poder cerrar con el pie la escotilla alta de la torreta, de forma que tan solo entró en el buque una pequeña cantidad de agua. De otra forma, el submarino se habría hundido completamente y la dotación tal vez se hubiese ahogado. En cualquier caso, no había tanta profundidad, y nosotros tres nos sosteníamos agarrados a las antenas. Cuando los serviolas del *Strasbourg* vieron la escena, comenzó a correr el pánico, pero nuestra ridícula postura de estar colgados de las antenas terminó pronto. El mecánico no se dejó llevar por el pánico y, tras dar un soplado de emergencia a los tanques, el submarino emergió. Resultó ser que, por error o mala voluntad, todos los tanques de nivelación y de compensación estaban completamente llenos. La flotabilidad positiva, que se suponía garantizaban los tanques centrales, no existía.

Durante la inmersión siguiente se pusieron de manifiesto algunos otros problemas. Por desgracia, la escasa profundidad nos impidió comprobar la estanqueidad de los periscopios, cuya falta se manifestó más adelante, ya en la mar.

En conjunto, el barco estaba más bien bajo de forma, algunos de los equipos no funcionaban, la capacidad de combate era escasa, pero no podíamos permanecer más tiempo en puerto y teníamos que irnos de una vez. Sobre todas las demás cosas yo debía tener presente que en el *C-4*, el barco que mandaba I. A. Burmistrov, habían desertado 12 personas. Yo debía echarle una mano y cederle siete hombres de mi dotación.

A Gibraltar

Todavía transcurrieron dos días antes de nuestra partida. Embarcamos los torpedos y rellenos de provisiones. Como de costumbre había a nuestro alrededor gran número de espectadores y de corresponsales. Algunos estaban tomando fotografías, e incluso, rodando una película. El periódico profascista *Le Phare* había

estado informando constantemente a sus lectores de nuestros avatares. Incluso era bueno que los fascistas y los rebeldes supiesen que disponíamos de armas tales como torpedos. Yo sabía que estos ingenios no eran aptos para ser utilizados en combate, pero tampoco podía dejarlos abandonados en un puerto francés.

Nuestra misión, después de todo, era demostrar que los republicanos seguían disponiendo de submarinos en activo y trasladarlos a la base principal en el mar Mediterráneo, a Cartagena.

Encontramos una gran ayuda para las reparaciones que efectuamos en Francia, y para la misma salida, en los obreros locales y en el secretario del comité comunista. Trabajaron duramente y trataron de reparar el barco lo mejor posible. Antes de nuestra salida, los pescadores de Saint-Nazaire se hicieron a la mar y efectuaron, a beneficio nuestro, una amplia descubierta por las aguas de la zona. Eran amigos leales de los republicanos que luchaban en España. Cuando nos vieron ya mar adentro, dijeron que todo estaba bien, y nos desearon suerte y buen viaje.

Justo antes de la salida del submarino, el jefe de la policía y unos representantes del ministerio militar francés vinieron a bordo. Dieron al comandante del barco, don Celestino, un memorandum de las autoridades en el que se leía lo siguiente: «No se enzarcen en combate cerca de las aguas territoriales francesas. En caso de que el submarino se vea forzado a regresar, será internado y no se volverá a considerar la posibilidad de devolverlo a los republicanos».

A la hora de nuestra partida se había reunido gran cantidad de gente en el muelle. Nuestros amigos —obrerros y miembros del comité comunista— estaban también allí. Fuimos fotografiados y tomados en película. Aunque yo trataba de evitar ser fotografiado, permanecí junto a don Celestino y al práctico que se suponía nos conduciría hasta el mar a través de los pasos del puerto. Como comandante, don Celestino ordenó: «Avante media babor».

Pero sucedió que, cuando el motor de babor arrancó, produjo una nube de humo negro que se cernió sobre el buque, de forma que no se podía ver nada. El «comandante» se sintió perdido, y, en su apuro, se volvió hacia mí diciendo: «Señor comandante, ¿qué hago ahora?». Inmediatamente ordené: «¡Para, babor!». Así fue como navegamos durante un rato. Cuando el práctico nos estaba dejando, me estrechó la mano muy cortésmente y me dijo con una sonrisa: «Señor comandante, les deseo un feliz viaje». Su cortesía francesa me descubrió lo bien informado que siempre había estado.

Y así fue como partimos de Francia. El submarino puso rumbo a España. Ante nosotros se extendía el gran océano Atlántico. Estaban por venir encuentros con el enemigo y la lucha constante para mantener los equipos del barco, y el propio barco, funcionando aceptablemente.

Pero no éramos los únicos que se dirigían a Gibraltar. El submarino *C-4*, que había estado en Burdeos, había finalizado también sus reparaciones y había sido el primero en salir. En comparación con nosotros, Burmistrov tenía más probabilidades de pasar desapercibido al salir. Allí no había compuerta de salida, ni tuvo que pedir permiso para hacer sus pruebas, e incluso pudo

haberse marchado de forma inesperada. La salida del C-2 había sido sobradamente anunciada por prensa y radio.

A la mañana siguiente, el operador de radio me informó que había interceptado el siguiente radiograma del enemigo: «El submarino marxista C-2 ha zarpado de St. Nazaire y se dirige a un puerto republicano vía Gibraltar. El submarino cruzará el Estrecho el día 22 de junio».

Dado que Burmistrov había salido de puerto inesperadamente, los periódicos informaron que el C-4 había resultado destruido durante las pruebas, lo que tuvo un efecto beneficioso para el mantenimiento en secreto de su tránsito. Sin embargo, algo más adelante Burmistrov y su dotación empezaron a tener dificultades al saber que los rebeldes tenían noticia de nuestro intento de cruzar Gibraltar y del comienzo del paso por el Estrecho de dos submarinos en demanda de Cartagena.

En el C-2 todo estaba aún por pasar. En aquellos momentos, se trataba de asegurar el normal funcionamiento del barco y hacer que éste alcanzase un puerto republicano. Finalmente, decidí intentar una inmersión completa del barco. El fondo estaba a 30 metros. Comprobamos todos los compartimentos y nos pusimos a cota periscópica. Icé el periscopio y al mirar a su través, mi mirada tropezó con un turbio e impenetrable cristal. Ansiosamente me dirigí al periscopio antiaéreo, lo tomé en mis manos y me encontré con el mismo cuadro. Los dos periscopios estaban inundados, cosa que había que agradecer a los amables desvelos del profesor especialista.

El comienzo de nuestro tránsito no presagiaba nada bueno. Estábamos en un submarino «ciego» y yo no podía hacer nada al respecto. En aquellos días, un submarino sin periscopios estaba absolutamente privado de toda capacidad combativa. Se convertía en un blanco para los buques enemigos. Además, se añadía que las empaquetaduras del tubo de popa embarcaban agua sin cesar. Podíamos llegar a embarcar una gran cantidad de agua. Más adelante descubrimos que la giroscópica no estaba funcionando bien y que marcaba algo que no era lo que se suponía que debía ser. Mi asistente Valdés y la dotación estaban decepcionados y deprimidos por la inmersión y sus resultados. Sin embargo, regresar a Saint-Nazaire o a Burdeos equivaldría a internar y perder el barco.

Me di una vuelta por los compartimentos del barco. Pude comprobar que muchos marineros se encontraban ansiosos y apesadumbrados por la serie de calamidades que habían caído sobre nosotros. Traté de inyectarles algo de confianza, visto lo necesarios que éramos para la capacidad combativa de la República. Algunos oficiales, suboficiales y miembros de la dotación trataron de contribuir a mi esfuerzo y pude ver el sentido de la responsabilidad que los animaba a continuar con la tarea que se les había encomendado: devolver el barco de guerra a casa.

Es necesario volver a hablar de mi comisario, el militante del ala derecha del Partido Socialista Martirson [Martínez (?)]. Tiempo atrás, cuando yo me deshice del contra maestre y su ayudante, él había tratado de convencer a la dotación para que se levantase contra mí pidiendo mi sustitución en el mando.

Había sembrado rumores contra mí, acerca de unas supuestas grandes cantidades de dinero que yo habría utilizado para sobornar gente para comprar su lealtad, y diciendo también que yo tenía pensado organizar y dar un golpe de mano comunista una vez que hubiésemos regresado con el barco a España. Sin embargo, la dotación lo conocía (no en vano le llamaban «el piojo») y no respondió a sus artimañas.

Una vez que hubimos salido de puerto, el «piojo» se fue a su litera diciendo que tenía un fuerte dolor de cabeza y que se sentía incapaz de hacer nada. Fue lo mejor que me pudo pasar, porque el comisario era absolutamente inútil para cualquier tarea.

Nuestra ruta estaba siguiendo la costa de la España ocupada por los rebeldes. Sus buques y sus aviones eran nuestros enemigos y, en las condiciones en que se encontraba el submarino, podían ser muy peligrosos.

Tuvimos que pasar frente a Santander y Gijón, ciudades que habían sido nuestras hasta hacía poco y ahora eran puertos franquistas, y cerca de las bases de Ferrol, Vigo, etc. Seguramente, en todos estos sitios habían dispuesto adecuados «rendez-vous» para nosotros. Los barcos enemigos habían sido desplegados en patrulla y se habían sembrado algunos campos de minas.

Los primeros dos o tres días transcurrieron sin complicaciones. Navegamos en inmersión, a 20 ó 30 metros. Cuando lo hacíamos en superficie, nuestra velocidad máxima era de 16 nudos. De momento no nos habíamos encontrado con buque alguno, ni rebelde ni «neutral».

Nos acercábamos a la región de Ferrol. La mañana estaba oscura y tristonca, con muy poca visibilidad. Yo, que estaba en el puente, percibí de pronto dos destructores que cargaban contra nosotros. Di la orden de sumergirnos, y fui el último hombre en pasar la escotilla de la torreta. Cerré la trinca de la escotilla, pero evidentemente no lo hice con la fuerza suficiente para que ésta quedase cerrada y trincada. El agua empezó a caer sobre mi cuello, hombros y luego sobre todo mi cuerpo. Yo me quedé colgando de la manilla de cierre de la escotilla, y de mí colgaba, a su vez, uno de los señaleros y otro marinero más. Permanecimos así hasta que la presión exterior del agua nos ayudó a asentar la escotilla contra su brazola. Hasta que alcanzamos los veinte metros de profundidad, o en otras palabras, durante un minuto entero, estuvimos tirando de la escotilla. Estamos completamente empapados. Menos mal que cuando el agua comenzó a entrar en la torreta, la segunda escotilla, la que comunica la torreta con la central, se cerró inmediatamente. El agua en la torreta la teníamos ya a la altura de la cintura. La tapa de encima de nuestras cabezas estaba cerrada. En ese momento sonó el teléfono en la torreta. Don Celestino preguntaba que cómo iba todo y, como era su costumbre, presentaba disculpas por haber cerrado la segunda escotilla. En aquella ocasión, todo terminó bien. Podíamos oír el ruido que hacían las hélices del enemigo al cruzar por encima de nosotros.

El que no lo haya vivido no comprenderá nunca lo que siente una persona al oír el ruido que hacen las hélices de los barcos enemigos al cruzar sobre el submarino. Es una ansiedad inconsciente que intensifica momentáneamente todos tus sentidos. Estábamos a 60 metros de profundidad. Bombeé el agua y

abrí la escotilla que comunicaba con la central. Una vez más, algo había ido mal en nuestras reparaciones. La goma que habían instalado en el cierre de la escotilla resultó ser de calidad inadecuada, poco elástica y muy dura. Incluso en una situación normal y tranquila habría habido que aplicar una fuerza extraordinaria para cerrar la escotilla. Durante las reparaciones yo había insistido en que se sustituyese la goma, pero todo el mundo parecía estar agobiado de trabajo y nadie se ocupó de ella.

El siguiente día nos sorprendió a la altura de Lisboa. Yo hacía tres días que no había dormido lo suficiente. Me pasaba los días en el puente o en la central controlando los movimientos del barco y los del personal. Yo necesitaba dormir mucho tiempo, y habiendo dejado las cosas en manos del segundo oficial, decidí irme a dormir.

Mi sueño no fue muy largo. El serviola cantó que se veían luces por ambas bandas. El aire de la noche se llevó los últimos rastros de sueño y pude ver las luces de siete barcos. Determiné que se trataba de dos cruceros y cinco destructores. No teníamos tiempo que perder y debíamos evitarlos. Di una orden para cambiar de rumbo y puse adelante a toda máquina.

Nos mantuvimos maniobrando durante varias horas, pero no fuimos descubiertos. Habíamos eludido el peligro una vez más. Finalmente caí en mi cama intentando dormir un rato. Sin embargo, la presión, tanto física como mental, a la que estaba sometido me impidieron relajarme. La memoria me traía imágenes y recuerdos de mi tierra natal. Mis pensamientos me llevaron a las calles polvorientas del villorrio de Nikolaev y me trajeron imágenes de mi padre, de mi madre y de muchos de mis familiares. Aquí estoy yo, en Leningrado, en la 5.^a fila de la Vasilevskii Island, con mi hijo al lado, que pronto cumplirá cinco años. Recuerdo a mi esposa, sus ojos amorosos, sus cariñosas manos. Me acuerdo hasta de la última cosa relacionada con el hogar, la familia y la patria.

Ahora, nuestro principal objetivo es cruzar el estrecho de Gibraltar y demostrar a los fascistas que en las inmediaciones del puerto de Cartagena sus buques pueden ser torpedeados por los submarinos de la República y que, con su protección, nuestros buques de transporte son capaces de llevar con seguridad a los puertos de la República las armas y suministros que ésta precisa para continuar la lucha.

La llegada de los dos submarinos significará una inyección de moral para los combatientes de la República. Tenemos que seguir adelante, incluso en las condiciones en que se encuentra el barco, sin periscopios y forzando el bloqueo que el enemigo ha establecido en los accesos al estrecho de Gibraltar.

Tardamos dos días en llegar al estrecho. Durante los días que pasamos barajando las costas de Francia, España y Portugal, los especialistas del servicio de navegación del barco y yo pudimos determinar, mediante diversas mediciones y pruebas, las causas de los graves errores de las indicaciones de la giroscópica. Sus errores iban siendo ya del orden de 30°. El sistema trazador del compás durante la circulación se desajustó y nunca pudo alcanzar de nuevo la verdadera posición. Todo aquello nos impedía seguir con precisión el rumbo deseado, especialmente en inmersión.

La dotación aprendió pronto otra cosa, particularmente peligrosa en nuestra situación, en la que todo iba mal. En la central se encontraban algunos oficiales y marineros, mirándome todos inquisitivamente. Mi asistente, don Celestino, manifestó modestamente la opinión de que podría considerarse la posibilidad de arrumbar a Casablanca, el puerto del Marruecos francés, con ánimo de internar el barco allí y, posteriormente, salvar a la dotación. El resto del personal escuchaba en silencio, esperando mi decisión. Pude sentir su confianza y vi que me miraban con ojos esperanzados. Los lectores que hayan navegado, y particularmente los que lo hayan hecho en submarinos, comprenderán cuáles eran mis sentimientos y las dificultades en que se encontraba el barco. La giroscópica no funcionaba bien. Los periscopios hacían agua, e incluso la pequeña aguja magnética de la central estaba estropeada. Parecía que aquel barco ciego estaría absolutamente indefenso para tratar de cruzar las ocho millas del angosto estrecho de Gibraltar, tras haber sido advertido por radio de que los barcos del enemigo estaban sobre aviso y que su aviación patrullaba la zona constantemente.

Mi estado psicológico de comandante de submarino republicano y de marino soviético venido a España a combatir al fascismo exigía acciones decisivas para forzar el paso del estrecho y llevar el barco a Cartagena. Decidí poner rumbo a Gibraltar y así se lo hice saber a la dotación.

Era imposible cumplir nuestra misión y apoyar la lucha de la República sin asumir riesgos. Había que poner el barco a disposición de la República, que estaba en un gran apuro. Usando nuestra capacidad de decisión y nuestro coraje, teníamos que demostrar al enemigo nuestra firmeza y confianza en la lucha por la justicia y por la democracia. Se alzaron varias voces diciendo: «Estamos con Ud. Comandante». Yo noté que mi confianza se había impuesto sobre la indecisión de los miembros de la tripulación.

Antes de iniciar la aventura, estudié cuidadosamente las cartas de practica y las generales de navegación de la zona. Yo conocía la configuración de la línea de costa, la profundidad y los datos del fondo en la región del estrecho. De hecho, las peculiaridades consistían en que los fondos variaban de 300 a 600 metros, pero a la entrada y a mitad de camino del estrecho, en la región del banco Ridge, la profundidad disminuía hasta quedarse en 60 metros, lo que significaba que el fondo formaba una aguda pendiente.

Los marineros eran perfectamente conscientes de que en los mares y en los océanos, así como en el aire, el medio está en constante movimiento, o que, en otras palabras, hay corrientes moviéndose. En aquellos momentos, antes de adentrarnos en Gibraltar, fuimos testigos de tales peculiaridades del mundo sumergido. La corriente de la parte alta del estrecho (las aguas más superficiales) se dirigían hacia el mar Mediterráneo, desde el océano Atlántico, mientras que las aguas de las capas más profundas iban en dirección contraria —del Mediterráneo hacia el Atlántico—. Todo esto creaba una corriente anormal en las profundidades, a nivel del obstáculo —el farallón sumergido— donde el propio submarino se encontraba en sus particulares circunstancias.

Intentando eludir el ataque de las lanchas torpederas, nos sumergimos otra vez a 60 metros. Algún tiempo después nos percatamos de que el submarino había sido impulsado hasta alcanzar una cota de 10 metros. Entonces, y a la misma velocidad, nos vimos impulsados hacia abajo hasta una profundidad cercana a la de la cresta sumergida. En el remolino que allí había creado, el submarino perdió su control y se convirtió en un mero objeto flotante. Podíamos resultar destruidos en cualquier momento, y no por obra de los fascistas sino por la de los elementos naturales submarinos.

Tratamos de estabilizar el barco y recuperar su control. Tan sólo aumentando la velocidad hasta el máximo pudimos vencer las turbulencias submarinas y dejar de dar involuntarios cambios de profundidad. Esto nos llevó unos 10 ó 15 minutos. Teníamos que reducir la velocidad lo antes posible a fin de no agotar la batería y poder permanecer sumergidos más tiempo.

Ahora estábamos desplazándonos a 3 nudos en dirección y rumbo inciertos. Estábamos navegando —forzosamente— a ciegas y sin posibilidad de salir a superficie con cierta seguridad. La única ayuda técnica que teníamos era la proporcionada por nuestro eco-sondador. Era nuestra esperanza y nuestro salvador. Ordené ponerlo en marcha para determinar la profundidad del lugar en que nos encontrábamos. La contestación fue la siguiente: «El sondador está averiado».

Inevitablemente, nos veíamos perseguidos por un gran número de accidentes y fallos de los equipos. Sólo uno de nuestros más fiables aparatos había seguido en servicio y ahora tampoco él funcionaba. Es imposible navegar en inmersión sin saber con relativa certeza a qué rumbo lo haces ni a qué profundidad está el fondo bajo tu quilla. Salir a superficie significa morir sin haber cumplido la misión.

Más tarde me enteré de que el submarino que había llegado a Gibraltar mandado por I. A. Burmistrov había arribado con éxito a Cartagena, tras haber tropezado también con un gran número de dificultades e infortunios. Las autoridades franquistas tuvieron conocimiento de su afortunado paso del estrecho y trataban ahora por todos los medios de impedir que un segundo submarino republicano se les metiese en Cartagena. Estas eran las condiciones en que nosotros habríamos de forzar el paso del estrecho.

La discreción de nuestra navegación tenía que ser máxima. En otras palabras, esta común característica del submarino se convirtió en el objetivo principal a alcanzar. Con objeto de asegurarla, no nos atrevíamos a subir a superficie. Sin embargo, navegando en inmersión sin sondador ni giroscópica, el rumbo que seguía el barco era desconocido incluso para nosotros.

Con anterioridad, yo había analizado las condiciones en que habríamos de hacer el paso del estrecho. Conocía las sondas, la configuración del fondo y las direcciones e intensidad de las corrientes. Yo tenía previsto cruzarlo en inmersión a una velocidad de 4 ó 5 nudos, que era muy silenciosa. Confiaba también en que el nutrido tráfico de buques por aquellas aguas contribuiría a enmascaramos. Podríamos contar con el enmascaramiento natural creado por el ruido del propio barco al irrumpir en una corriente y por los remolinos que

se forman cuando un barco cruza las corrientes submarinas que puedan existir sobre los tridimensionales relieves del fondo. Las habíamos pasado ya, sin novedad, cuando comenzamos a cambiar de cota, brusca e involuntariamente.

Yo me había quedado desagradablemente sorprendido por la noticia de que el sondador no funcionaba. ¿Qué podía hacer yo? El peligro se estaba haciendo más y más real. En los momentos de debilidad uno querría que todo lo malo que le está pasando les estuviera ocurriendo a otros, querría cargar las responsabilidades sobre los hombros de otros y encontrar una justificación para todo. Mi considerado asistente don Celestino no había estado muy atento cuando aceptó y recibió los periscopios reparados. Tampoco habíamos comprobado adecuadamente el sondador, ni la giroscópica ni algunos otros equipos esenciales. Ahora nuestras vidas dependían por completo del sondador. La seguridad del buque y la continuidad del cruce del estrecho dependían de la buena consistencia de su trabajo.

A eso de la media noche, una vez que arrancamos el sondador por enésima vez, el mecánico y el electricista determinaron que el sondador empezaba a trabajar medio bien. Resultó ser que todo empezaba a ir bien y comenzamos a trepar lentamente por la garganta del estrecho. La sensación de estar escapando del peligro nos inundaba a todos, no sólo a los oficiales, sino que también hacía que la marinería se sintiese viva y feliz de estarlo. Muchos daban muestras de alegría en español y abrazándose los unos a los otros. Autoricé a acostarse a todos los que no estuvieran de guardia para que pudiesen recobrar las fuerzas que sin duda habrían de necesitar más adelante. Muchos se quedaron dormidos inmediatamente.

Nuestro «gravemente enfermo» comisario se despertó. Pidió comida variada y anunció que ya se había recuperado. Comenzó a deambular por los compartimentos, a dar órdenes y a amonestar a los marineros de guardia por su actitud perezosa. Ahora era inofensivo, pero quería tratar de seguir desempeñando su papel de comisario durante lo que quedase de viaje.

Sin embargo, todavía quedaba un largo y difícil camino. El sondador continuaba trabajando y sus indicaciones sustituían a las del compás, que no funcionaba. La profundidad bajo la quilla era de 35 metros. Ordené meter 15 grados de caña a estribor y comenzó a disminuir. Ordené caer a babor y aumentó y disminuyó de nuevo. Conociendo la profundidad y el relieve del fondo y haciendo tales comprobaciones nos fue posible hacer una navegación a lo largo del canal central del estrecho, aproximadamente.

Continuábamos navegando en inmersión. Yo permanecía atento a las indicaciones del sondador, de acuerdo con las cuales daba las órdenes oportunas para navegar a unos 60 metros de profundidad.

En aquellos días la duración del tiempo que los submarinos podían permanecer en inmersión estaba limitada por la capacidad de sus baterías eléctricas, así como por el estado de salud y las condiciones psicológicas de la dotación. Con el tiempo, la atmósfera del barco se saturaba de dióxido de carbono, disminuía el porcentaje de oxígeno y se hacía difícil respirar. A esto había que añadir que el calor, desprendido por los equipos y aparatos en funcionamiento y por el propio personal, convertían el aire de los compartimentos en húmedo

y congestionado. Además, había que economizar al máximo las reservas de energía eléctrica que quedaban en las baterías. Era imposible salir a superficie en mitad del estrecho. Establecí un régimen de organización económica. Se apagaron todos los equipos y luces que no fueran esenciales. Todo el personal que no estuviese haciendo algo imprescindible, debería permanecer en reposo. El navegante, Miguel (28), me informó con un hilo de voz de que la profundidad estaba disminuyendo siguiendo una suave curva. Era obvio que nos estábamos dirigiendo a la costa de África. Viramos a babor una vez más.

La noche estaba ya casi encima. Cada vez había menos oxígeno en los compartimentos. Podíamos notar la humedad y el reblandecimiento de las juntas, así como la creciente lentitud de nuestros movimientos. Todo el mundo se encontraba extremadamente cansado. Hacía mucho tiempo que ninguno había dormido. El submarino estaba moviéndose a paso de tortuga por encima del fondo; pero ¿cuánto tiempo aguantaríamos en esta situación? Cada vez se hacía más difícil respirar.

De repente, un ruido agudo resonó en el casco del submarino y retumbó por todos los compartimentos. Fue seguido por un áspero y desesperado alarido. Al final resultó que uno de los marineros estaba gritando. La tensión del largo paso eludiendo al enemigo, y el choque final con el granito del fondo habían provocado la histeria en uno de los marineros. No pudimos encontrar daños perceptibles y proseguimos nuestra marcha.

Don Celestino se me acercó y me dijo: «Señor Comandante, se supone que debíamos haber salido a superficie hace ya mucho tiempo. Algunos marineros no se encuentran bien y están a punto de derrumbarse, apenas pueden sostenerse sobre sus piernas. La temperatura en los compartimentos es demasiado alta. Aire, se necesita aire fresco».

Pero, en realidad, todavía debíamos pasar una noche más en inmersión para terminar de cruzar el estrecho. Eran alrededor de las 10 de la mañana. Habíamos navegado a través de Gibraltar evitando las patrullas enemigas y estábamos ya en el mar Mediterráneo. Pero no estábamos aún fuera de peligro. Me daba cuenta de lo difícil que estaba resultando todo para la gente, pero debíamos alcanzar el meridiano de Málaga. «Tenemos que ser pacientes y llegar hasta allí» —dije a don Celestino— «sin ello habría sido inútil haber superado todas las calamidades que el destino nos ha mandado.»

La tarde estaba cayendo. En los compartimentos reinaba la más absoluta calma. Ni la consciencia ni el oído percibían sonido alguno. Todo parecía estar envuelto en una espesa niebla y sumido en un profundo sopor. Me di cuenta de cómo Valdés se me acercaba (no había podido oír sus pisadas). Vi que sus labios se movían en su cara, mi intuición me dijo que decían: «Necesitamos salir a superficie». Pensé que si Valdés se atrevía a sugerirlo, es que las cosas estaban realmente mal.

Hacía ya doce horas que nos habíamos adentrado en el Mediterráneo. Tuvimos que aguardar todavía una o dos horas más.

(28) No identificado todavía.

Finalmente, un cielo claro y estrellado se extendió sobre nuestras cabezas. El mar estaba como un plato. El aire fresco y puro inundó los compartimentos del submarino y revivió a la dotación. Uno quiere respirar a pleno pulmón, profunda y repetidamente. Todo estaba en calma a nuestro alrededor y no había olas. Teníamos la agradable y cálida sensación del mar del sur. Nos parecía que habíamos dejado atrás todas las barreras. Tan sólo nos quedaba una noche de navegación para llegar al puerto de Cartagena.

Sin embargo, nuestras dificultades no habían concluido del todo. Una vez que hubimos determinado el rumbo por las estrellas, fuimos atacados por dos buques enemigos. Hicimos inmersión otra vez y continuamos nuestra navegación rumbo a Cartagena. De acuerdo con nuestros cálculos, suponíamos que por la mañana estaríamos por fin frente a las anheladas rocosas costas. Pusimos un mensaje al mando de Cartagena informando que habíamos cruzado con éxito el estrecho de Gibraltar. Inmediatamente recibimos un radio en claro: «Aguarden contestación hasta las cuatro de la madrugada. Comuniquen su posición. Crucero *Libertad*». Este mensaje fue repetido en varias ocasiones. Sin duda era nuestro crucero, pero el texto referente a nuestras coordenadas y la necesidad de esperar no era muy de fiar. Me dirigía a mi operador de radio para preguntarle acerca del estilo de transmisión del operador del *Libertad*. Llegamos a la conclusión de que el mensaje estaba siendo enviado desde el crucero fascista *Almirante Cervera*. Los dos cruceros tenían estaciones de radio similares. Era, una vez más, el *Almirante Cervera*. Incluso por radio seguía luchando contra nosotros.

Tras el cruce del estrecho de Gibraltar del submarino de I. A. Burmistrov, los fascistas intensificaron la búsqueda de nuestro submarino y trataron de utilizar trucos tan ingenuos como el de la radio. Más adelante, la radio fascista informó que «cuando intentaba forzar el estrecho de Gibraltar el día 22 de junio, el submarino marxista había sido atacado y dañado por los destructores que lo habían obligado a dirigirse a la costa. Toda la dotación había sido capturada, y el comandante y su ayudante habían sido internados en un castillo».

Más tarde, y a fin de convencer a los familiares de algunos tripulantes del éxito de nuestro tránsito de Francia a Cartagena, tuve que darles permiso para salir a tierra. Algunos otros escribieron a sus casas dando la noticia de su regreso a la patria. Obviamente, todas llevaban el sello postal del submarino, que rezaba: «Oficina postal submarina L-N22». Todo esto fue recogido por la prensa en 1937.

Es interesante señalar que en 1937 se emitió una serie de seis sellos con imágenes de los submarinos de la República española. Los sellos no tenían perforaciones y se emitieron en escaso número. En la actualidad son muy buscados por los coleccionistas de todo el mundo y alcanzan un valor muy alto. Posiblemente alguno de los miembros de mi dotación utilizó alguno de aquellos sellos.

Pero, volviendo a aquellos momentos, todos nos sentíamos extremadamente felices: por seguir vivos, por haber superado los esfuerzos de los fascistas

por destruirnos, y por la victoria alcanzada por la totalidad de la dotación pese a todas las dificultades que había presentado el tránsito.

El haber conseguido traer dos submarinos desde Francia a España significó un refuerzo para la flota republicana en el sur y un considerable y beneficioso efecto moral y psicológico.

Sin embargo, la situación en los frentes terrestres era preocupante. Cartagena estaba casi aislada de Barcelona, y las tropas fascistas seguían avanzando.

Don Ubrieto (así en el original) (29) fue recompensado con la más alta condecoración de la República por haber hundido el crucero *Baleares*. Aquello había tenido lugar cerca de cabo de Palos durante el combate sostenido con las principales fuerzas navales del enemigo, compuestas por los cruceros *Canarias*, *Almirante Cervera* y *Baleares*. El resultado del combate lo decidió el hundimiento del *Baleares* y el pánico y la desesperación que aquello desencadenó en los barcos rebeldes. Sin embargo, don Ubrieto ordenó el «alto el fuego». Los buques enemigos tuvieron la oportunidad de retirarse de aquellas aguas sin ser hostigados. Lo mismo ocurriría en muchas ocasiones en que don Ubrieto estaba al mando. No eran precisamente necesarias la falta de decisión y el exceso de miramientos.

Llegó para mí la ocasión de visitar por última vez las tierras de la España republicana, de encontrarme codo con codo con los leales luchadores de la República y ofrecerles mi ayuda. No se disponía de suficientes armas ni de equipos de guerra o aviación suficientes. A lo largo de la guerra, la Unión Soviética había enviado a España 648 aviones. Parecía un gran número. Sin embargo, los barcos de la República habían sido bombardeados con frecuencia por los aviones fascistas cuando se encontraban en los puertos de Bilbao, Santander y Gijón. Durante el paso del Estrecho yo también había sido atacado por ellos, y se habían dado con mucha frecuencia casos de ataques semejantes. Hoy, como entonces, debe ser tenida muy en cuenta la eficacia de la aviación en la guerra en la mar. Se debe planificar no sólo la protección de los buques propios contra los ataques de la aviación enemiga, sino la utilización extensiva de la nuestra en todas las operaciones de la flota.

El aristocrático cuerpo de oficiales embarcados no inspiraba las suficientes garantías ni parecía tener la capacidad de decisión necesaria para la conducción de las fuerzas navales. A veces se tenía la sensación de que estaban más temerosos por la victoria y por la influencia que ejercían los comunistas, de lo que lo estaban por los fascistas. Luchaban con escasa convicción y poca moral de victoria. No había suficiente organización.

No había bastantes mandos soviéticos en los buques. Había algunos en los submarinos y en las lanchas torpederas. Hubo algunos malentendidos y provocaciones —voluntarios— en los buques y en tierra. Nunca lo hubiéramos esperado, pero nos encontramos con ellas en nuestro servicio diario de combate.

(29) El capitán de corbeta Luis González de Ubieta y González del Campillo, jefe de la Flota republicana, embarcado en el *Libertad*. El texto alude a la «Placa Laureada de la República», único jefe de Marina que la obtuvo.

Al pueblo español no lo derrotaron: lo traicionaron. Fue una lástima que se perdiese la primera revuelta armada popular emprendida en España, que se vio apoyada por muchos países progresistas. En aquellas condiciones, que he descrito con anterioridad, y de las que estoy hablando ahora, no se podía esperar una victoria. Pero se luchaba, y la fiera con que se hizo en muchas batallas ha permanecido en la memoria y en las obras de arte dedicadas a la República española y al coraje de sus defensores.

Me siento feliz de haber tenido la oportunidad de participar y de mostrar mi lealtad al ineludible deber de luchar contra el emergente fascismo.

Tras regresar a la Patria, nuestro Gobierno valoró considerablemente los méritos que tanto I. A. Burmistrov como yo pudimos haber contraído. En primer lugar, se nos concedió la Orden de la Bandera Roja y, poco después, a petición del Gobierno español fuimos recompensados con el título de Héroes de la Unión Soviética, lo que nos supuso ser los primeros marinos rusos que alcanzaron la citada condecoración. Ivan Alekseevitch recibió su título el 14 de noviembre de 1938, y yo recibí el mío el 22 de febrero de 1939.

En 1984 se cumplió el 50.º aniversario del día en que se creó en nuestro país dicho título, sólo comparable con la Orden de Lenin. En 1939 se estableció una recompensa adicional, la medalla Estrella de Oro. En la recepción en el Kremlin, I. A. Burmistrov y yo fuimos entre otros los primeros héroes de la Unión Soviética que recibieron este memorable galardón al heroísmo.

Un total de 59 personas, 19 de las cuales a título póstumo, fueron nombradas héroes de la Unión Soviética por su participación en la lucha internacional contra el fascismo en España.

La lucha en España, nuestras navegaciones y nuestros fallos, nuestras penas y nuestras alegrías, fueron otros tantos nudos y puntadas en el gran bordado de la vida. Confío en que hayan servido, no sólo para enriquecer mi vida y mi experiencia de combate, sino para convertirse, cualquiera que sea el modo, en una lección para el futuro.

Luchar contra el fascismo en España fue una actividad dura y despiadada. Se libraron heroicas batallas y hubieron de hacerse sacrificios sin cuento. Nuestros compatriotas soviéticos participaron generosamente en estas actividades. Derrocharon coraje y muchos ofrendaron generosamente su vida por la causa. A estos últimos correspondieron, a título póstumo, 19 de los 50 títulos (el 30 por 100) de héroes de la Unión Soviética concedidos a los participantes soviéticos en la guerra de España. Y cuántos otros, anónimos, han quedado para siempre sobre el campo de batalla.

Es interesante señalar que cuando dejé España no podía imaginar que, poco después, habría de volver a las mismas latitudes. Fue en 1941, y yo estaba en España embarcado como observador en un buque de la Marina inglesa, como antes, luchando contra la Alemania fascista. Me hallaba trabajando con los marineros ingleses en tareas de transporte de material de préstamos y arriendos, a lo largo de la ruta del norte, hacia nuestro país en armas. Así es la vida y así es el destino de las personas.