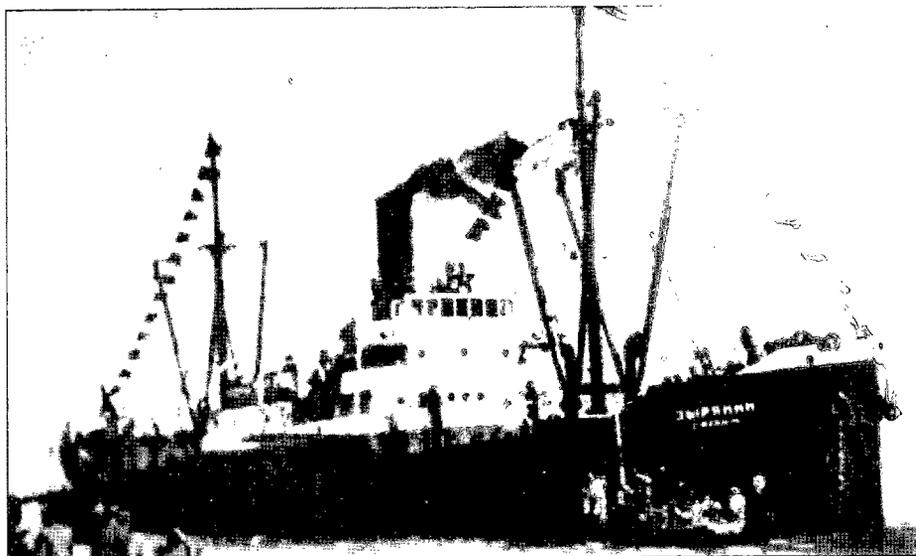


MÁS DATOS SOBRE EL HUNDIMIENTO DEL *KOMSOMOL*

José Luis INFIESTA PÉREZ
Historiador

Desde hace muchos años, con mayor o menor fortuna me he dedicado al estudio de diversos aspectos de nuestra guerra civil, sobre todo los de tema naval, por los que siento una especial preferencia. Entre ellos figura el del hundimiento del mercante soviético *Komsomol* por el crucero nacional *Canarias*, que siempre me ha interesado por no haber podido comprender cómo, dados los antecedentes de este barco ruso que había dejado en España uno o más cargamentos de armas, al ser detenido por el *Canarias* se apresuró éste a hundirlo a cañonazos sin intentar reconocer su carga ni apoderarse de ella, pues cabía suponerla muy valiosa. Ahora, al aparecer el completísimo estudio de los hermanos Moreno, he tenido la esperanza de que resolvería todas mis dudas. No ha sido así.

Según fuentes soviéticas, con el importe de las colectas realizadas en las fábricas y otras instituciones en favor de los damnificados en la guerra de España, que enseguida alcanzaron los 50 millones de rublos, se adquirieron alimentos y ropas que fueron rápidamente enviados por mar a España. El primer barco que zarpó con uno de tales cargamentos fue el *Neva*, de 3.113 toneladas, salido de Odesa el 8 de septiembre de 1936, que llegó a Cartagena el 25 de dicho mes al mando del capitán Korenevsky. El segundo fue su gemelo, el *Kuban*, que realizó idéntica travesía al mando del capitán Dayenko. El *Zyrianin*, de 2.593 toneladas, al mando del capitán Borsenko, fue el tercero; atracó el 14 de octubre en Barcelona donde recibió un triunfal recibimiento, al que acudió el cónsul, Antonov Ovsenko. El *Neva* realizó un segundo viaje, rendido en Alicante el 18 de octubre, y poco después llegó el *Turkis*. Durante estos cinco viajes, siempre según fuentes soviéticas, llegaron a España 1.000 toneladas de mantequilla, 2.200 de azúcar, 300 de margarina, 25 de artículos de confitería, 4.130 de trigo, 3.500 de harina, 2.600 de pescado ahumado, 300 de tocino y carnes ahumadas, 2 millones de latas de conserva, 125.000 botes de leche, café y cacao, y 10.000 prendas de ropa. Parece ser que estos barcos transportaban solamente tales provisiones, pero también pudiera ser que entre ellas llegaran algunas armas, y en este sentido poseo el relato de un espía italiano en Barcelona en aquella época. Es sintomático que, a pesar de las facilidades de un gran puerto como el de Barcelona —posiblemente el mejor dotado de España—, los barcos rusos con armas que enseguida empezaron a llegar no recalaban nunca en él, lo que pudo ser debido al temor de que dichas armas cayeran en manos de los anarquistas, pues se consideraba a Cataluña dominada por los partidarios de tal ideología.



En el puerto de Barcelona sólo entraron dos barcos soviéticos durante toda la guerra. Uno de ellos fue el *Zyrianin*.

El primer barco soviético cargado con armas fue el *Komsomol*, que llegó a Cartagena el 15 de octubre de 1936 con un importante cargamento formado principalmente por carros de combate procedentes de la escuela de Olianovski, en Bielorrusia. Desplazaba 5.100 toneladas y era bastante moderno: había sido construido en Leningrado en 1932, aunque por su aspecto no lo parecía. Lo mandaba el capitán Mazenjev y, a pesar de que seguramente se avisó de su llegada, tal noticia no se recibió, o no se concretaba la fecha o no fue creída, pues ningún funcionario español salió a recibirlo, no obstante la importancia de su cargamento. Sólo acudió el capitán de navío soviético Kuznetsov —agregado naval en España—, que llegó precipitadamente cuando el buque ya estaba dentro de la dársena del arsenal. Él mismo nos lo cuenta así:

«Cuando el *Komsomol* echó el ancla en el puerto de Cartagena me dirigí a él en una lancha motora. El capitán y yo nos pusimos rápidamente de acuerdo. No ocurrió lo mismo con los tanquistas: Semión Krivosheim, su comandante, me pidió que le presentase los documentos que acreditaban mi derecho a disponer de la carga. Documentos de esta clase ni yo ni nadie podíamos tenerlos en aquellos momentos pues sólo él conocía la cantidad y la clase de las armas que habían llegado; en cambio sabía que se tenía que enviarlo rápidamente a Madrid. No había nadie del Ministerio de la Guerra y, sin embargo, no debía perderse ni un minuto en la descarga, pues la aviación fascista podía bombardearnos en cualquier momento. Mientras Mezenjev fondeaba el barco llegó un tanquista al que Krivosheim creyó aunque no tenía ningún mandato».

Los 50 tanques empezaron a ser desembarcados. Eran T-26 provistos de un cañón de 46 mm, en aquellos momentos los carros de serie más poderosos del mundo, y parece que junto con ellos llegó alguna artillería.

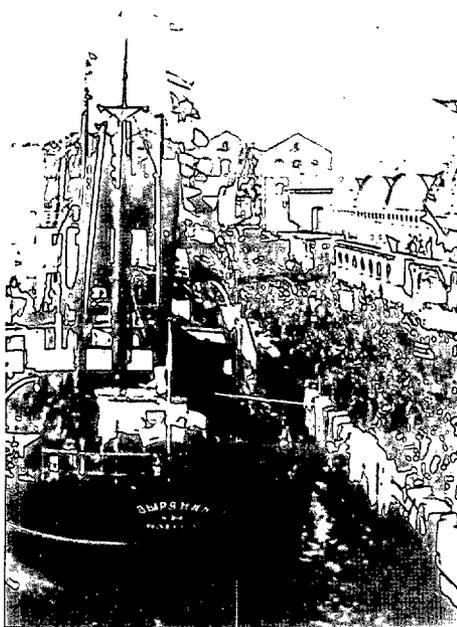
La llegada del barco fue comunicada enseguida al presidente del Gobierno, Largo Caballero. Éste reaccionó entusiasmado, según nos cuenta en sus memorias, y escribió al embajador en Madrid, Marcelo Rosenberg, la siguiente carta en la que ya planteaba el envío del oro a Moscú para su pago, como seguramente tenían convenido:

«Señor embajador. En mi calidad de Presidente del Consejo he tomado la decisión de rogarle que proponga a su Gobierno si consentiría en que una cantidad de oro de unas 500 toneladas se depositase en la Comisaría para las Finanzas de la Unión Soviética. El importe exacto se determinará cuando se realice la entrega en tal Comisariado. Le ruego, señor embajador, acepte la seguridad de mi alta consideración».

Esta carta demuestra el infundio cometido por quienes sostienen que la URSS no envió arma alguna hasta tener el oro en su poder. La carga de este oro se inició en Cartagena el 23 de aquel mismo mes, se terminó en dos días y salió inmediatamente a bordo de cuatro barcos soviéticos, tres de los cuales llegaron a Odesa el 2 de noviembre; el cuarto, el *Jruso*, lo hizo el 5 de diciembre, por haber sufrido una avería durante el viaje.

De la descarga de los carros se ocupó el mayor Paul Arman, segundo de la expedición, mientras Krivosheim marchó al balneario de Archena, a unos 90 km, para acondicionarlo pues iba a ser la base de los carros republicanos, ya que todos los que pudieron reunirse se concentraron allí.

En Cartagena se encontraban fondeados varios barcos neutrales de guerra, incluso italianos y alemanes, que debían ser admitidos pues estas naciones mantenían aún relaciones diplomáticas con España, situación que persistió hasta el mes de noviembre. Desde el torpedero alemán *Luchs* (capitán de fragata Richard Rhoté Roth), varios oficiales observaron con sus prismáticos el desembarco de los carros e informaron de ello a su jefe superior, el contralmirante Carls —que izaba su insignia en el acorazado de bolsillo *Deutsch-*



Triunfal recibimiento del *Zyrianin* en Barcelona el 14 de octubre de 1936.

land—, quien puso inmeditamente la noticia en conocimiento de su Gobierno. Tal comunicación fue también captada por el crucero italiano *Quarto*, fondeado en Alicante, que la transmitió a Roma. La noticia de la llegada de este importante cargamento soviético llegó así a Salamanca a través del *Quarto*, produciéndose el malentendido de que tal desembarco se estaba realizando en Alicante; esto inquietó al general Franco que, inmediatamente, llamó a los jefes de las misiones italiana y alemana. El general Faldella, al mando de la italiana, me describió en una de sus cartas esta entrevista:

«Fui llamado al Cuartel General pues el Generalísimo quería verme. Me hicieron pasar a su despacho en el que se encontraba también el general Mola. Estaban ambos serios y evidentemente preocupados. El Generalísimo, con voz grave, me dijo que tenía noticias seguras de que el 5 de octubre, cinco barcos procedentes del mar Negro habían desembarcado en Alicante 50 carros acorazados rusos con 14 oficiales y 50 carristas. Por otra parte se esperaban otros 10 barcos rusos para ser descargados. En la noche del 14 se había ofrecido un gran banquete a los 14 oficiales. El Generalísimo concluyó con estas palabras: no tengo enfrente únicamente a la España roja, tengo también a Rusia. Debemos aceptar esta situación en su totalidad. Le ruego informe de cuanto le he comunicado a su Gobierno, en Roma. Apelo a la solidaridad de Italia como ya lo he hecho con la de Alemania. Después, por indicación mía formuló sus peticiones: dos cazatorpederos, dos submarinos, carros de combate, armas contra carros y aviones especialmente de caza. Naturalmente yo transmití estas peticiones a Roma. Debo precisar que ni aún entonces Franco pidió tropas».

La noticia enviada por el *Deutschland* a Berlín —y también a Londres por el destructor británico *Grafton* (H-89), asimismo anclado en Cartagena— era la que tanto estaban esperando los diplomáticos alemanes para poder presentar al comité de Londres una prueba fehaciente de la intervención soviética y de su incumplimiento, por tanto, del pacto de no intervención en lugar de los datos inconcretos y aun falsos que hasta entonces habían presentado. Esto se refleja en el siguiente telegrama de Volkers, encargado alemán de negocios, a sus superiores:

«La información que nos ha enviado hoy el torpedero *Luchs* desde Cartagena referente al desembarco de 50 tanques de cuatro plazas con sus tripulaciones especializadas desde un barco ruso, información también confirmada por los ingleses, representará no solamente un feliz complemento a la lista de las infracciones al embargo de armas, sino que muestra a título de ejemplo cierto, entre tantas otras informaciones difíciles de confirmar, la enorme contribución en material de guerra y en material humano que Rusia pone permanentemente a disposición del Gobierno español».

Realmente esta denuncia no servía para nada, pues el inoperante comité no obró en consecuencia, como tampoco lo había hecho en anteriores ocasiones ante precisas denuncias formuladas contra Italia y Alemania. Sin embargo, sí

que sirvió para que el Gobierno de Salamanca endureciese las órdenes a sus cruceros para que detuvieran a los barcos soviéticos que se acercasen a las costas españolas, verificasen cuál era su cargamento o los mandasen a un puerto propio —Palma o Melilla— para ser allí registrados.

Ajeno por completo a la tormenta diplomática que había causado, el humilde barco soviético, una vez terminada su descarga, se hizo a la mar de vuelta a su país. Es posible, pero no seguro, que realizase un segundo viaje a España con más material de guerra, y son varios los autores que lo sitúan en Alicante desembarcando camiones, en tanto que algunos informes alemanes lo suponen en Barcelona, lo que es rigurosamente falso. Todas estas noticias son muy imprecisas y no existe constancia de si, entre su primer viaje y aquel en el que resultó hundido, recaló en algún otro puerto español.

El 15 de diciembre de 1936 fue detenido por el *Canarias*, según nos informa el almirante Moreno en sus memorias; pero, para aumentar los problemas de todo lo que a él se refiere, coloca su hundimiento el 15 de noviembre, error que debe ser tipográfico o del corrector, pues dada la situación de esta noticia en su libro es indudable que se refiere a ese día, pero del mes de diciembre. El escueto párrafo en que Moreno narra el hundimiento dice así:

«A las 00 horas del 15 nos encontrábamos entre Alborán y Tres Forcas y a las 10 horas se alcanzó la zona elegida para actuar, en la cual el tráfico era muy intenso. Permanecemos en ella cruzando a 18 nudos. Se reconoce el vapor soviético *Komsomol*, de matrícula de Odesa, que gobernaba al oeste y que figuraba en la lista de buques sospechosos. Había una fotografía de él, tomada durante su última estancia en Alicante en la que se veían camiones, material... etc., y el nombre del vapor. Se recogió a la dotación y se le echó a pique a cañonazos (no fue posible reconocer la carga); los papeles decían que era manganeso, seguramente era material de guerra; el hundimiento en el que se tardó media hora fue presenciado por varios buques, entre ellos el petrolero belga *President Franqui*, que se ofreció para recoger a la dotación. Por ello, este incidente se hizo público enseguida y dio mucho que hablar en los periódicos extranjeros. Poco después empezaron a llegar noticias sobre la presencia de submarinos rusos en los puertos de levante especificando el número y la fecha de llegada».

Este párrafo de Moreno produce cierta perplejidad por no dar las razones que le impidieron su registro para verificar su carga, pareciendo raro que no se hiciera y que fuera hundido rápidamente a cañonazos, a pesar de encontrarse en aguas internacionales. Debe recalarse que las citadas «Memorias de Moreno» no fueron publicadas íntegras y que lo que de ellas vio la luz fue un extracto realizado —indudablemente con buen criterio y rigor— por los entonces capitanes de corbeta Fernando y Salvador Moreno y de Reyna en 1959, siendo inaceptable que ante un barco que se suponía lleno de un importante material de guerra se prefiriera hundirlo antes que intentar su apresamiento.

Por no haber podido disponer del Diario del *Canarias*, en demanda de más información, he revisado cuanto sobre este hundimiento han ido publicando otros autores.



En la zona republicana impresionó profundamente el hundimiento del *Komsomol*. Se le dedicaron mítines y reuniones y hasta se inició una colecta para recaudar los fondos con que comprar otro barco a la Unión Soviética y compensar así su pérdida.

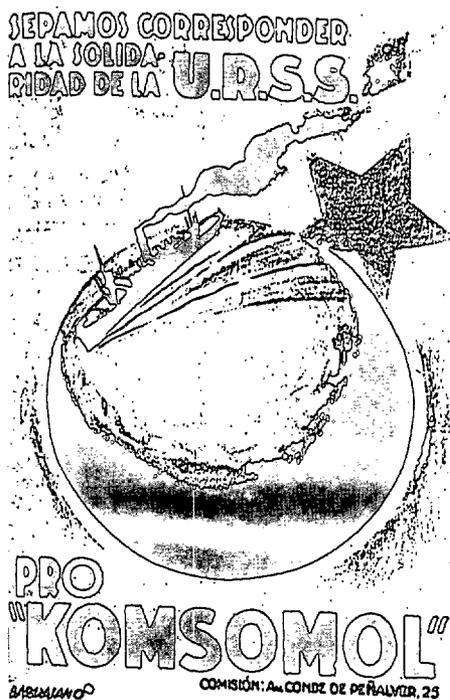
Testigo del hundimiento fue el voluntario Álvaro Fuentes, sirviente de una de las piezas secundarias del *Canarias*, que en su libro hace un relato que estimo algo fantasioso, que contribuye a aumentar mis dudas, pues asegura que el primero en disparar fue el mercante ruso:

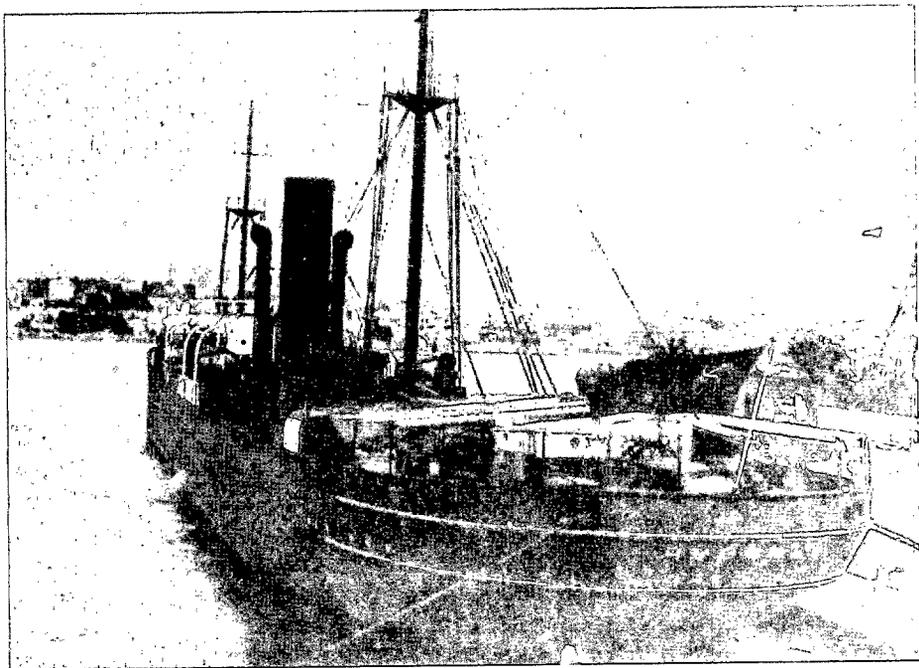
«Lunes 14. Eran las dos y media —dice— cuando se divisó un barco de pinta sospechosa que resultó ser el dedicado a transporte de material de guerra *Komsomol*. Se le ordenó por *scott* se detuviera para poder recoger su cargamento a pesar de que se sabía que conducía una nueva expedición de material bélico de igual naturaleza que el que descargó en otra ocasión en Almería. Hay fotografías de dicho barco descargándolo. Se le reiteró la orden por segunda y tercera vez y por no atenderla no se conseguía hacerle entrar en razón. Se acudió entonces al recurso supremo de dispararle un cañonazo de aviso y nos vimos sorprendidos por los disparos que hacía al *Canarias*, que afortunadamente no hicieron víctimas. Se repelió la agresión con un disparo de 120 que hizo blanco incendiándole una de las bodegas. Los tripulantes, ante el peligro de que se propagara el fuego a los materiales explosivos que portaba, izaron bandera blanca y arriaron un bote, entregándose. A bordo se ordenó echar el portalón de estribor y a poco llegaron todos los tripulantes,

treinta y cuatro hombres y dos mujeres; joven una, rubia y de estupenda figura, y la otra entrada en años. De momento fueron llevados a la toldilla. La rubita miraba a todas partes y observando que la contemplábamos, arreglaba su traje, estiraba sus medias y sacó presto un cigarrillo intentando flirtear en medio de la tragedia. Nos alejamos y ya a gran distancia oímos una gran explosión y vimos como el barco contrabandista era tragado por el mar».

Este relato parece poco cierto, por lo que debe ser aceptado con precauciones. Otro voluntario que también navegaba en el *Canarias* —Francisco Vallés Collantes— no habla en absoluto en su libro de este hundimiento y sitúa al *Canarias* saliendo de Cádiz el 15 de diciembre. El almirante Cervera tampoco lo nombra en sus memorias, pero sí lo hace Bastarreche, que en un artículo asegura que «hubo que dispararle muchos cañonazos al objeto de darle en la línea de flotación incendiándose por fin y ya de noche dio la vuelta», a lo que añade que la tripulación prisionera, al ser desembarcada en Cádiz, dejó una nota en inglés en la que manifestaba su agradecimiento por el buen trato recibido. Un autor tan serio como Michael Alpert hace un relato en el que uno se pierde, asegurando que «el *Canarias* encontró al *Komsomol* posiblemente después de salir de Alicante, pero probablemente antes y que por eso no inspeccionó su cargamento, pues Moreno temía un posible ataque por una escolta de submarinos rusos y que por eso perdió el menor tiempo posible, recogiendo sólo a la dotación de 34 hombres y 2 mujeres», así como que «los detalles del hundimiento se mantuvieron en secreto en la URSS».

El almirante inglés Petter Gretton precisa que el apresamiento se realizó cerca de la isla de Alborán, que el *Canarias* capturó a toda la tripulación, aunque se ahogaron cuatro hombres por accidente y expresa su opinión, en un confuso párrafo, de que «no fue posible examinar la carga y que según la documentación del barco era magnesio, pero que no hay duda de que se trataba de material de guerra y que su destino era Bélgica con carga de mineral de hierro aunque ni este ni el magnesio estaban incluidos en la lista de contrabando del Comité de no Intervención». Probablemente la traducción de su libro es defectuosa, pues lo que en realidad llevaba era manganeso y no magnesio.





El mercante soviético *Eveaph*, matrícula de Oslo, en la bahía de Palma tras ser detenido por los nacionales. No haber arriado su bandera indica que no había sido declarado buena presa y que sería puesto en libertad si no llevaba cargamento prohibido.

Hoy en día se indica que la razón de no registrarlo fue que el *Canarias* tenía prisa, ya que debía acudir a una operación italo-española de la que también se sabe poco.

Uno de los autores que más y mejor ha estudiado el tráfico soviético con España es Juan García Durán, con quien en su día mantuve amplia correspondencia y alguna entrevista, y que escribió algunos artículos o notas en la desaparecida revista *Tiempo de Historia*. Fue él quien me proporcionó la siguiente versión del hundimiento tal como apareció en el periódico ruso *Pravda* de 20 de diciembre de 1936, a pesar de que algún autor supone que el hundimiento se ocultó en Rusia: «El 14 de diciembre un crucero pirata de la España fascista incendió al barco soviético *Komsomol*. Se hacen investigaciones sobre la suerte que pudo correr la tripulación. El *Komsomol* había partido del puerto soviético de Poti el 5 de diciembre y se dirigía al puerto belga de Gante con un cargamento de 6.900 toneladas de mineral de manganeso vendido a la firma belga Providence. Esta firma había sido notificada de la salida del barco y había recibido del Aero Bank de París, a través del Lloyd y del National Provincial Foreign Bank Limited, de Amberes, todos los documentos relacionados con el cargamento y había pagado ya, de acuerdo con las previsiones del contrato, el 80 por 100 del valor de la mercancía».

En una nota en el mismo periódico, el día 24 se nos informa de que la tripulación se componía de 34 hombres y una mujer, y de que su capitán, G. A. Mezentsev, era poseedor de la Orden de Lenin. En la misma fecha aparecía otra nota del capitán E. G. Michlasi en la que atribuía el hundimiento «a la posibilidad de que un cañonazo hubiera tocado en la parte central del buque, que era donde estaban localizados los tanques de combustible».

El barco había sido atacado e inmediatamente hundido a cañonazos en aguas internacionales, lo que constituía un acto de piratería; en tal caso, lo primero que uno se pregunta es por qué los mandos del *Canarias* habían decidido hundirlo con tanta rapidez en lugar de inspeccionar su carga como usualmente se hacía con los barcos sospechosos. Parece como si lo único que les interesase a los mandos del *Canarias* fuese hundir al barco lo más pronto posible, despreciando la posibilidad de conseguir el importante cargamento que seguramente llevaba.

García Durán me apuntó la versión de que el *Komsomol*, cuando vio aparecer en el horizonte a un barco de guerra italiano, cambió su rumbo y se dirigió a Argel, con la esperanza de alcanzar tal puerto con toda la velocidad de sus motores Diesel (sin tener en cuenta la gran velocidad de los cruceros italianos; y de que, cuando ya se veía fuera de peligro, vio aparecer al *Canarias*, alertado por el barco italiano para que le cortara el paso. Entonces Mezentsev mandó izar su bandera, paró las máquinas e hizo descender una chalupa con seis hombres que portaban los papeles y manifiesto del buque. Pero el comandante del *Canarias* les hizo volver a bordo y esperar la llegada de una dotación de presa, pues ya los consideraba apresados, para que los condujera a Ceuta. Entonces Mezentsev telegrafió al Comisariado de Marina en Rusia, explicándole que su situación era desesperada y que el único medio de que el barco no cayera en manos de los franquistas era hundirlo. El comisario Pakhamov le respondió que lo hundiera y mediante otro telegrama alertó a cualquier otro barco soviético que pudiera estar cerca —que eran el *Kuzbas*, el *Klyanky* y el *Koiles*—, ordenándoles que no se acercaran al *Komsomol* ni le prestaran ayuda.

En el momento en que la chalupa del *Canarias* se acercaba, Mezentsev ordenó hundir su barco, parece ser que abriendo las válvulas de inundación al mismo tiempo que se le prendía fuego, y la tripulación iniciaba el abandono del barco, tripulación a la que apresaron y llevaron al *Canarias*. Tal proceder parece demostrar que el barco llevaba armas, pues en caso contrario era preferible dejarse apresar, ya que al ser un barco «limpio» habría sido puesto en libertad como ocurrió con todos los barcos que cumplían tal condición.

Thomas, en su libro, achaca el hundimiento a un submarino italiano, lo que es totalmente inexacto, como puede demostrarse mediante las fotografías existentes en las que se aprecia una de las bandas del *Canarias* con su artillería media y el *Komsomol* ardiendo al fondo, pero fue aceptado por gran parte de la opinión pública.

La tripulación prisionera fue desembarcada en Cádiz perdiéndose durante mucho tiempo su pista, con gran alarma de sus familiares que realizaron diver-



Hundimiento del *Komsomol*. Parece que se trata de un incendio. Además las piezas medias del *Canarias* no apuntan al barco atacado.

país estaba libre de responsabilidad, se apresurase a buscar a los prisioneros, dando con ellos en una prisión de Cádiz. Así, aunque la misión del poeta inglés no dio ningún resultado, como no fuera burlas, se consiguió tener en los italianos un interlocutor válido con el que tratar, ya que los dirigentes soviéticos se obstinaban en no dirigirse directamente al Gobierno de Salamanca —que estaba muy «quemado», pues los soviéticos se habían llevado a Rusia a muchos combatientes italianos y alemanes y tampoco daba noticias de ellos— situación que parece desprenderse de la siguiente nota aparecida en el periódico *Izvestia* de 24 de abril de 1937:

«Contestación del Comisario de Negocios Extranjeros del pueblo de la URSS, Litvinof, a una petición o pregunta formulada en este periódico por un tal ingeniero Jvatkov: La particularidad de la cuestión que me plantea consiste en que el Gobierno soviético reconoce como único Gobierno real de España al surgido de las elecciones populares, a cuya cabeza está el presidente Azaña y el primer ministro Largo Caballero. Nosotros consideramos al general Franco como el jefe de los rebeldes y no le reconocemos el derecho de beligerante y, como consecuencia, el derecho de detención y secuestro de buques mercantes tanto en aguas territoriales y mucho menos y con mayor motivo en alta mar.

sas gestiones para conocer su paradero. Posiblemente el intento más curioso para localizarla corrió a cargo del poeta inglés Stephen Spender, encargado de ello por el periódico *Daily Worker* pues, como se había achacado el hundimiento a un barco italiano, poder demostrarlo sería una buena baza propagandística. Aceptada esta misión, Spender, en compañía de su amigo y compañero sentimental T. C. Mosley, realizaron un largo viaje por España como investigadores aficionados, deteniéndose en Barcelona y Alicante, pasando después a Gibraltar, desde donde intentaron inútilmente entrar en la España rebelde, donde no fueron admitidos por sus antecedentes comunistas. Su viaje fue un completo fracaso, entre otras cosas por los devaneos amorosos de Spender con su compañero y los celos de éste al enterarse de sus relaciones con un joven interbrigadista. Sin embargo, sirvió para que el embajador italiano en España, deseando demostrar que su

Por tanto, los actos de esta naturaleza son actos de piratería y bandidaje. Franco justifica esta característica por su desprecio completo, no solamente al derecho de gentes y de guerra, sino también a las exigencias más elementales de la humanidad. Durante muchos años se ha desconocido la suerte de la tripulación del *Komsomol*, pues según un informe todos habían muerto ahogados y según otros habían sido internados. Naturalmente, los numerosos parientes de los miembros de la tripulación han sobrellevado grandes sufrimientos a consecuencia de la incertidumbre y, sin embargo, Franco no ha querido, con una simple palabra, aliviar sus sufrimientos haciendo conocer la verdadera suerte de la tripulación y, por el contrario, la ha ocultado cuidadosamente. Todas las tentativas realizadas por el Gobierno soviético con la ayuda de gobiernos amigos, de organizaciones y de personas particulares para conocer el paradero de la tripulación del *Komsomol*, no dieron resultado alguno. Sospechamos que la intención de Franco era la de alargar los sufrimientos no sólo de los tripulantes internados, sino también la de sus familiares y amigos. Únicamente gracias a la amable intervención de la embajada italiana en la U.R.S.S. se ha logrado saber, al menos, que las tripulaciones del *Komsomol*, así como las del *Smidovich*, están vivas. Dada la ausencia de relaciones entre Franco y el Gobierno soviético y entre aquél y los países amigos, y teniendo en cuenta la actitud característica de Franco respecto al derecho y la humanidad, el problema de la repatriación de las tripulaciones es muy difícil. Sin embargo, el Comisariado del Pueblo de Negocios Extranjeros prosigue sus esfuerzos y utiliza todos sus medios de que dispone, por cierto muy limitados, para alcanzar dicho fin».

Pero se había dado con el camino para un entendimiento y el ministro español de Estado, José Giral, comenzó a realizar gestiones para el rescate poniendo en relación a las autoridades italianas con la Comisión Internacional de la Cruz Roja (CICR), que dirigía el doctor Junod, y a ésta con los medios soviéticos, lo que dio pie a que se iniciasen una serie de conversaciones de las cuales da cuenta Giral en un artículo titulado «Año y medio de gestiones de canje» con la infatigable colaboración de la citada Cruz Roja Internacional. En el mes de mayo de 1938 se recibió una proposición de cambio de los marinos soviéticos por oficiales y soldados italianos «de los muchos que teníamos prisioneros», en palabras de Giral. Se conoció cuál era el número de marinos soviéticos presos —11 oficiales y 21 marineros del *Komsomol*, y 9 oficiales y 23 marineros del *Smidovich*—, y se consiguió la lista con sus nombres.

El 21 de agosto el CICR hizo la primera proposición de canje, previamente aceptada por los rebeldes, consistente en cuatro oficiales y ocho marineros del *Komsomol* contra nueve aviadores italianos o alemanes prisioneros en la Unión Soviética. Esta propuesta fue rechazada pues se quería llegar a un canje total de todos los prisioneros de ambos barcos. A finales del mismo mes se recibió una nueva proposición de canje de todos los oficiales de dichos barcos por un número igual de aviadores prisioneros en la zona republicana, y de cada marinero por un soldado italiano, proposición que fue considerada más



Nadie debidamente autorizado acudió a recibir al *Komsomol*. Sólo se presentó el capitán de navío soviético Nikolai Kuznetsov, consejero de la Flota republicana, y lo hizo a título personal.

equitativa. Sin embargo, la cosa se fue demorando y aunque el 24 de agosto se aceptó definitivamente e incluso se empezaron a preparar los salvoconductos de los canjeados, el acuerdo fracasó por intervenir Alemania, que insistía en que se incluyesen en el canje algunos oficiales alemanes en la URSS. No obstante, se consiguió que salieran finalmente varios marinos del *Komsomol*, mientras que los del *Smidovich* quedaron retenidos. Nuevas proposiciones incluían prisioneros italianos de la cárcel de San Miguel de los Reyes de Valencia, hechos durante la batalla de Guadalajara, aviadores alemanes derribados en España, otros alemanes en cárceles rusas, a cambio de oficiales soviéticos y voluntarios de las Brigadas Internacionales de la cárcel San Pedro de Cardena y poco a poco, transigiendo unos y otros, se fueron liberando los primeros marineros soviéticos, el último de ellos el capitán Mezentsev, después de casi dieciocho meses de incesantes gestiones.

Según Alpert, al llegar a Rusia algunos de los tripulantes del *Komsomol* empezaron a hacer circular rumores que contradecían el informe oficial, en el sentido de que el mineral de manganeso cubría una remesa de material de guerra y que fue por llegar enormemente sobrecargado cerca de las costas españolas por lo que el *Komsomol* tuvo que desviarse varias veces en presencia de buques hostiles de guerra, y que, para tratar de evitarlos, Mezentsev se dirigió hacia el sur y por casualidad se encontró con el *Canarias*, que no había sido detectado por los «barcos acompañantes», que debían haber señalado el peligro.

¿Será verdad que otros buques de guerra, probablemente italianos, fueron los que empujaron al *Komsomol* hacia el *Canarias*? ¿Salía la escuadra republicana a proteger sus transportes? ¿Quiénes podían ser estos «barcos acompañantes»?

El hundimiento del *Komsomol* tuvo una consecuencia inmediata. A partir de él ningún barco ruso atracó en puerto español y si se empleó alguno para transportar material de guerra lo dejaba en puerto francés, desde donde, mediante otros barcos mercantes o por tierra, llegaba a España. Este inconveniente tuvo gran importancia, dada la carencia de barcos mercantes que pronto empezó a sufrir la República, los sucesivos cierres de la frontera francesa y lo difícil y caro que fue el empleo de barcos neutrales.