

LAS PERDIDAS SOVIETICAS EN LA GUERRA DE ESPAÑA

Rafael GONZALEZ ECHEGARAY
Director del Instituto *Juan de la Cosa*

Introducción.

El esfuerzo naval soviético durante la guerra española debe ser considerado bajo un doble aspecto: como apoyo directo en hombres y material a la flota republicana y como apoyo logístico, a través de su propia flota mercante, a los gobiernos sucesivos de Madrid y Valencia.

La participación de la *Sovtorgflot* durante los casi tres años de guerra española fue realmente importante en su conjunto, pero muy desigual en cuanto a intensidad.

Hay un período inicial, que podemos situar entre el mes de agosto de 1936 y mediados de 1937, en el que la ayuda, importante en material de guerra y alimentos, se lleva a cabo casi exclusivamente en buques mercantes soviéticos, pero conforme se va organizando la participación de la flota mercante del bando republicano en estos transportes, principalmente desde el mar Negro, las unidades soviéticas van cediendo su puesto a las españolas y después a las de otras flotas, con bandera de conveniencia, francesas principalmente. En cualquier caso la permanencia en aguas españolas de buques mercantes con la hoz y el martillo en su chimenea fue muy significativa a lo largo del conflicto y la proporción de pérdidas nacionales muy favorable si consideramos el número de buques implicados en el tráfico. La gran cantidad de capturas llevadas a cabo por las unidades de la flota nacional, que en una gran mayoría eran seguidas de la libertad del buque tras la actuación de las autoridades de Marina, hizo que el saldo fuera absoluta y desproporcionadamente favorable a Moscú, sobre todo si se tiene en cuenta el número y la calidad de los buques mercantes españoles que quedaron confiscados, desde mediados de 1937, por el gobierno soviético en aguas del mar Negro y del mar Blanco. (1).

Komsomol.

En el segundo semestre de 1936 hacen acto de presencia en aguas españolas no menos de cuarenta barcos mercantes soviéticos con importantes

(1) Fueron nueve barcos españoles, a saber: los trasatlánticos *Cabo San Agustín* y *Juan Sebastián Elcano*; los correos *Ciudad de Ibiza* y *Ciudad de Tarragona*, los mixtos de carga y pasaje *Cabo Quilates* e *Isla de Gran Canaria* y los cargueros *Mar Blanco*, *Marzo* e *Inocencio Figaredo*.

cargamentos de material de guerra y alimentos. De entre todos ellos va a ser uno, el célebre *Komsomol*, el que será hundido por el crucero *Canarias* el 14 de diciembre de 1936 en aguas de cabo Palos.

Era una motonave moderna de 5.109 toneladas de registro bruto y más de siete mil de carga, construida en 1932 en Leningrado en el astillero de Severney. Tenía 381,3 pies de eslora por 53,2 de manga y 29,4 de puntal, con castillo y alcázar, dos cubiertas y un motor de 746 NHP y seis cilindros, construido allí mismo.

Pertenecía a una serie de cuatro buques gemelos incluida en el segundo plan quinquenal soviético construidos en el astillero Zdanov entre 1932 y 1936 y al conjunto de 18 mercantes botados en sus gradas entre 1928 y 1937. Sus compañeros eran el *Litvinov*, el *Kim* y el *Chelyskinets*. Puede por tanto decirse, sin ambages, que era una de las mejores unidades de la *Sovtorgflot* en aquellos momentos, si bien tenía poca gracia en el desarrollo de sus líneas, con arboladura y chimenea en candela y en general silueta anticuada. Su proa era recta, popa de cola de pato, chimenea pequeña, dos palos y cinco bodegas, de las cuales tres iban a proa y dos a popa. Llevaba posteleros de carga entre las bodegas 2 y 3 para dar avío a esta última y andaba once nudos.

El *Komsomol* hace su primera aparición transportando 50 carros blindados y 100 hombres que desembarcaron en el puerto de Cartagena a mediados de octubre. Su segundo viaje es a Barcelona, Valencia y Alicante a principios de noviembre, procedente también del mar Negro, con 50 camiones, cinco aviones, ocho blindados y 2.000 toneladas de material de guerra y munición, 1.000 de víveres y 100 de productos medicinales.

En su tercer viaje la carga oficial del *Komsomol* es de manganeso, con destino a Gante, aunque posiblemente fuese un nuevo cargamento de armas para España.

El 14 de diciembre de 1936, a las 8 horas 09 minutos, en situación 36° 45' N y 0° 19' E es detenido en aguas libres por el crucero *Canarias* que, tras ordenar la evacuación de la tripulación, lo hunde con 60 disparos del 203. El *Canarias* recoge 34 hombres y dos mujeres que son internados en España —y luego liberados— y el petrolero belga *President Francqui*, de la Purfina, recoge a los restantes miembros de la dotación soviética.

El episodio constituyó uno de los más importantes jalones del desarrollo exterior del conflicto español y desencadenó una campaña internacional sin precedentes por parte del gobierno de Moscú y de los partidos comunistas de toda Europa. A partir de ese día, los mercantes rusos que navegaran por el Mediterráneo occidental sabían que podían pasarlo muy mal si se sospechaba su implicación en la guerra española y por ello en Moscú se adoptaron precauciones.

Tras su hundimiento, el *Komsomol* se convirtió en el barco símbolo —*Juventud*— de la ayuda rusa a la España republicana; hasta hubo un conato de suscripción popular para regalar un nuevo *Komsomol* a la *Sovtorgflot*, construido enteramente por astilleros españoles.

Smidovich.

La primera captura de buques soviéticos por la flota nacional se produce pocos días después, ya en enero de 1937; se trata del vapor *Smidovich*. Este es un buque de 2.485 toneladas de registro bruto y 4.300 de peso muerto con una cubicación de 5.122 m. que había sido adquirido por el gobierno soviético en 1935 al armador holandés *Vinke & Co*, de Rotterdam. Construido en 1918 por el *Werf de Noord*, de Alblarserdam, con el nombre de *Noord*, tenía 90,36 m. de eslora total, 13,78 de manga y 6,64 de puntal. De silueta anticuada, estaba equipado con dos calderas y una máquina de vapor de triple expansión y 1.050 caballos que le proporcionaba nueve nudos de andar.

Tras su compra, se matriculó en Arkangel y comenzó a navegar con el nombre de *Smidovich*. Según Alcofar Nassaes, hizo un primer viaje a Cartagena en el mes de octubre de 1936 y el 9 de enero de 1937, cuando se dirigía a Bilbao con un cargamento de 3.281 toneladas de trigo y un resto de lentejas, fue sorprendido por el destructor *Velasco*, que había ido a proteger la operación de minado del abra bilbaína por el ex-mercante *Genoveva*, no la pudo llevar a cabo, aquel día, por haber sido sorprendido por el patrullero enemigo *Nabara*.

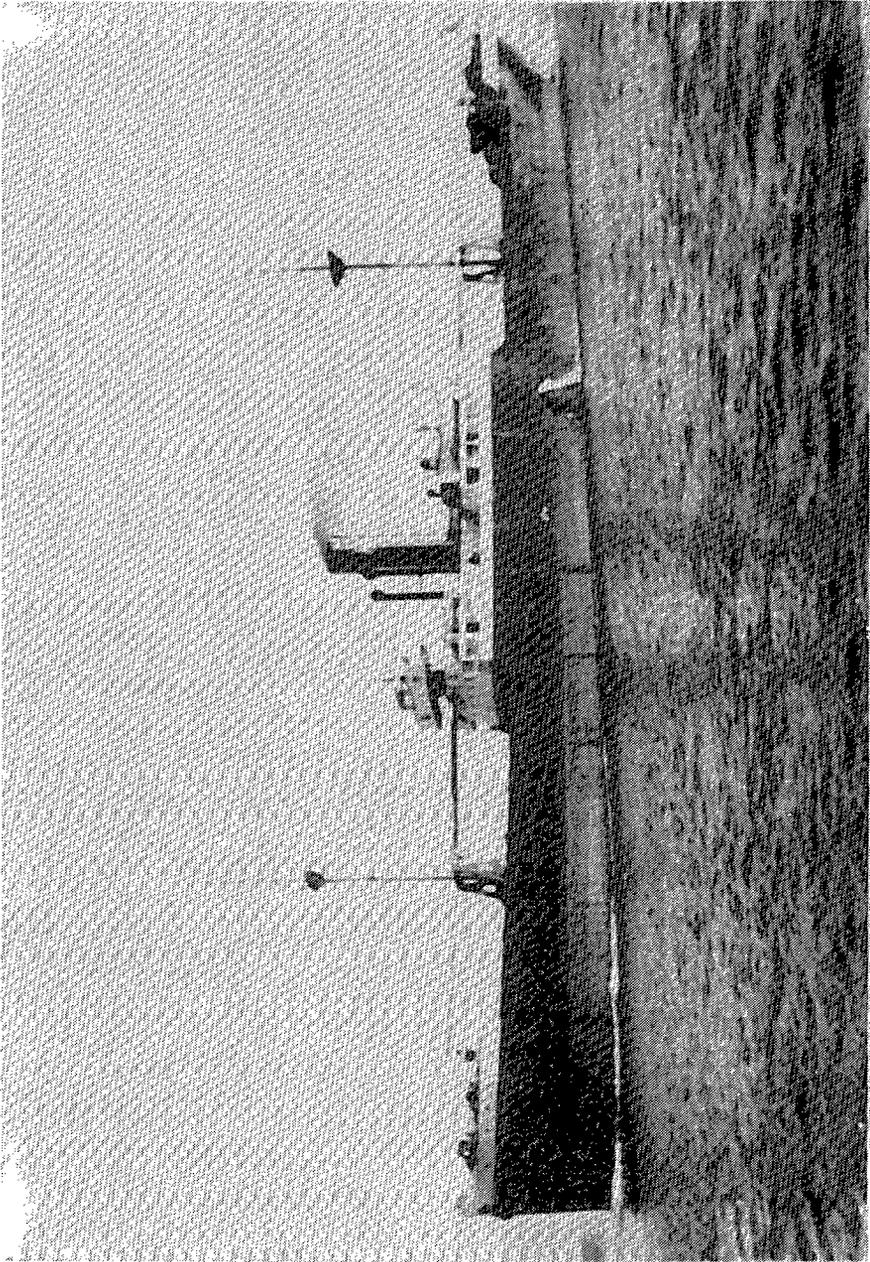
El *Smidovich*, como estaba en el límite de alcance de las piezas de costa, pidió auxilio a tierra, sin obtener otra respuesta que la sola protección teórica de aquella. Fue conducido a El Ferrol y su tripulación quedó internada.

Declarado buena presa pasó, en calidad de transporte de guerra, con el nombre de *Pasajes*, a la Gerencia de Buques Incautados, creada el 12 de marzo de 1937 al servicio de las necesidades bélicas del momento. Uno de sus primeros viajes fue a Santander a principios de septiembre de 1937 con víveres y puentes de campaña para sustituir a los destruídos en la retirada de las fuerzas vencidas. El mismo servicio prestó en Gijón el 22 de octubre, siendo el primer buque que entró en El Musel tras la victoria. El mes siguiente transporta tropa de infantería de Marina a Vinaroz, regresando después al Cantábrico, donde estuvo hasta enero de 1938, en que se trasladó a Ibiza convoyado desde el Estrecho por la división de cruceros. El 22 de febrero, escoltado por el *Velasco*, el *V. Melilla* y el *V. Teruel* hizo un viaje desde Melilla a Palma de Mallorca y después realizó otro también desde Melilla a Fuerteventura, escoltado hasta el Estrecho por el *Baleares*.

Desde el mes de mayo de 1938 mantiene el enlace entre Palma y Melilla con los puertos de Castellón y Vinaroz, transportando víveres, material y contingentes de infantería de Marina.

En junio de ese mismo año, con el nombre de *Castillo de Peñafiel*, se incorpora a la Gerencia de Buques para Servicios Oficiales.

El 5 de marzo de 1939 se encontraba atracado en el puerto de Castellón de la Plana al mando del capitán de la Compañía Trasatlántica, militarizado como teniente de navío, D. Celestino Aguirre Olózaga. En ese mismo día embarcó el batallón de Infantería de Marina expedicionario de El Ferrol que operaba en el frente de Teruel, retirado para tomar parte en el desembarco que se organizó rápidamente para ayudar a los sublevados en Carta-



Castillo Peñafiel, ex Smdonateh.

gena. También tomó a bordo los batallones números 1 y 13 del Regimiento de Zamora con un grupo de transmisiones; se cargaron en una bodega varias piezas de artillería, munición, víveres, cerillas y gasoil en bidones, zarpando el buque a las cuatro de la tarde. El total de la fuerza embarcada era de 2.000 hombres.

El día 7, hallándose a 20 millas de cabo Palos, fue avistado por dos hidroaviones nacionales, poco después, a las 11.30, estando de través con Portman, fue atacado por la aviación enemiga. Las fuerzas expedicionarias, que iban en cubierta, repelieron el ataque con el fuego de barrera de sus armas automáticas, consiguiendo abatir posiblemente a dos de ellos, aunque algunas versiones elevan a cinco la cifra o rechazan tal derribo. A eso de las dos de la tarde, abocando el puerto frente a Escombreras, fue atacado por las baterías de costa de punta Aguilones, encajando un impacto del 15,5 cm. en su costado de estribor, a la altura de las carboneras. Siete aviones enemigos completan ahora el ataque. Gracias a la pericia del capitán Aguirre, el buque, a pesar de su corta marcha, consigue salir del sector de tiro y ahuyentar a la aviación con el fuego de la tropa. Con una encajonada de cemento llegó a Ibiza a las cuatro de la tarde del día 8. Murieron en el ataque un alférez, un sargento y dos hombres, todos de Infantería de Marina, y hubo además 23 heridos, que fueron desembarcados después en Palma.

El capitán Aguirre, el comandante de Infantería de Marina D. Gerardo Barro y los de los batallones de Infantería de Zamora, fueron premiados con la Medalla Militar individual. La tripulación del buque, entre la que destacan el primer oficial D. Federico Alvarez Lladó y el jefe de máquinas D. José Escudero (todos de la Trasatlántica), así como las unidades militares, fueron recompensados con la Medalla Militar colectiva por su excepcional comportamiento. El teniente de Infantería de Marina D. Alberto Viña recibió, además, la Cruz del Mérito Naval de primera clase.

El *Castillo de Peñafiel*, adscrito permanentemente a la Reserva Naval, cuya bandera nacional con las letras R N llevó hasta el fin de sus días, pasó a la flota de la Empresa Nacional Elcano al crearse esta naviera estatal en 1942. Navegó como buque mercante a su servicio más de 500.000 millas y transportó un millón de toneladas. En sus últimos años se dedicó al transporte de carbón por la costa y acabó desguazado en 1964.

Timiryazev y Blagoev.

En los últimos días del verano de 1937 los buques de guerra italianos que operaban en el Mediterráneo echaron a pique varios buques mercantes, sembrando la alarma en los medios marítimos y diplomáticos de toda Europa.

Uno de los buques atacados y hundidos el día 30 de agosto fue el mercante soviético *Timiryazev* que, procedente de puertos rusos del mar Negro, había tocado en El Havre siguiendo a Liverpool, donde cargó un completo de carbón para Port Said. Cuando navegaba frente a la costa argelina, a la

altura de Dellys, fue torpedeado por el destructor *Turbine*, que operaba en patrulla con el *Ostro* desde La Galita a cabo Tenes. Los 29 tripulantes del buque ruso fueron desembarcados por un buque griego en Atenas.

El *Timiryazev*, matriculado en Odesa, era el prototipo de una serie de motonaves construida entre 1931 y 1932 en el astillero *61 Kommunar* de Nicolaief. Los tres primeros —predestinados a caer en la guerra de España— fueron el prototipo, el *Tsyurupa* y el *Skvortsov Stepanov*. Los otros tres, un poco mayores, fueron el *Pugashev*, el *Ulianov* y el *Chapaev*. Eran buques de 3.200 toneladas de carga y 2.151 de registro, de construcción sólida y típicamente soviética; con 83,25 m. de eslora, 12,13 de manga y 7,7 de puntal. Eran de cajas y llevaban en el centro un motor de seis cilindros y 1.400 caballos construido en Jarkov con el que andaban 10,4 nudos. Como se ve esta serie era menos brillante que la del *Komsomol*, pero como ella, llevaba la chimenea pequeña y la arboladura recta.

Al día siguiente del hundimiento del *Timiryazev*, era detenido, a las seis y media de la mañana, el mercante ruso *Blagoev* a seis millas de las islas de Skyros y Psara, en el mar Egeo, por el submarino *Luigi Settembrini* con pabellón español. Evacuada la tripulación, que fue recogida por un barco griego y llevada a Esmirna, el comandante Manca, al mando del submarino, le lanzó un torpedo y lo remató a cañonazos.

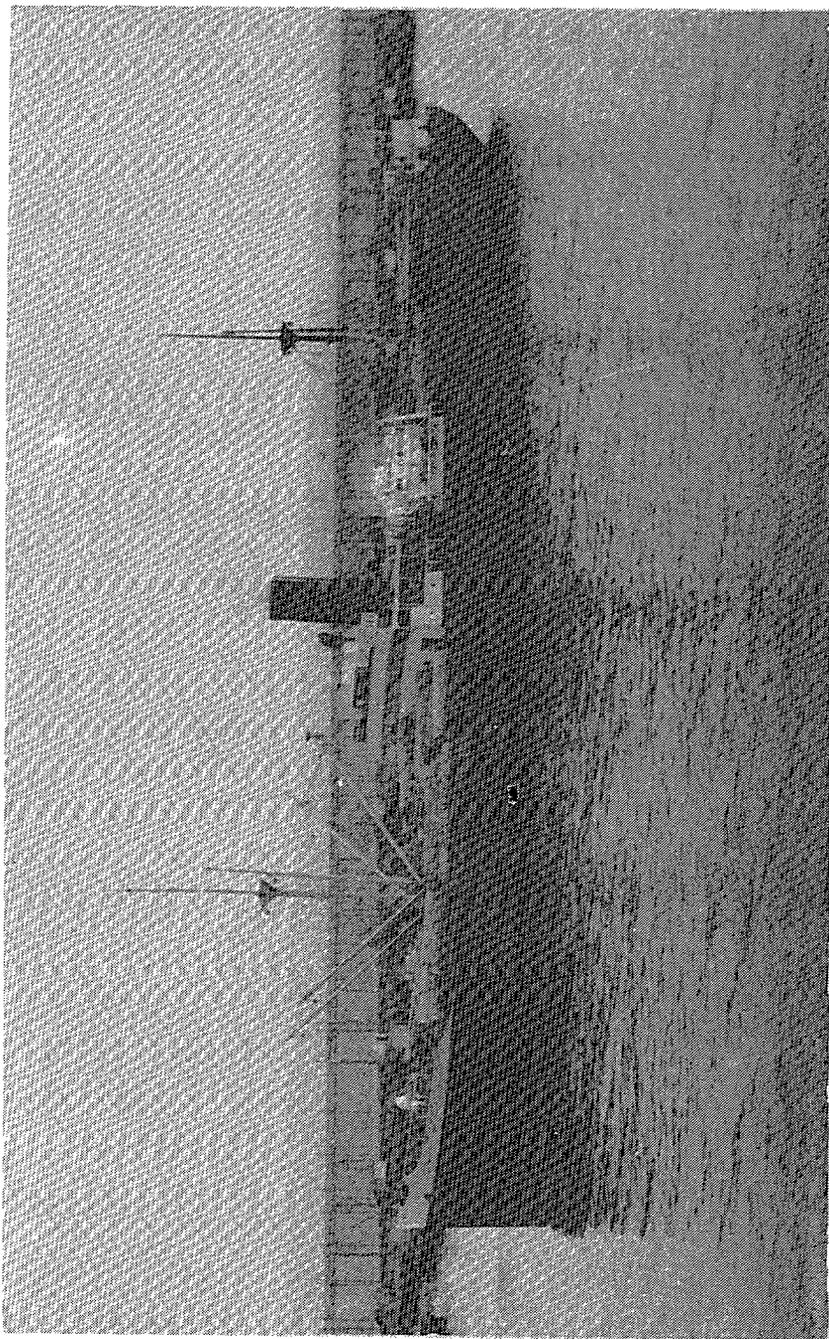
El *Blagoev* era un mercante de los que el gobierno soviético compró en el año 1935 en Europa. Se había construido con el nombre de *Songa* en 1921 en Newcastle por Armstrong para el armador noruego Lorentz W. Hansen, de Bergen. Tenía 3.100 toneladas de arqueo bruto y unas cinco mil de carga, con 320,6 pies de eslora, por 45,2 de manga y 25,3 de puntal. Era de cajas, estaba matriculado en Odesa y llevaba máquina de vapor.

Este buque, el 29 de octubre de 1936, había hecho un viaje desde el mar Negro a Cartagena y Alicante, llevando 20 camiones, ocho cañones, cuatro carros, 500 toneladas de material, 150 de vestuario y 1.500 de trigo. En el viaje en que fue detenido navegaba desde el puerto ruso de Mariupol al francés de Sète con asfalto en bidones.

Lensovet.

El día 9 de marzo de 1938 el cañonero *Lauria*, afecto a las Fuerzas Navales del Norte de Africa, detenía en aguas del estrecho de Gibraltar al mercante ruso *Lensovet*, conduciéndole después a Cádiz. Llevaba a bordo carga general, equipos de radio, repuestos de aviación y maquinaria; tras el correspondiente proceso, fue declarado buena presa por el Departamento y entregado a la Gerencia de Buques Incautados el 1 de julio de 1938 en calidad de transporte de guerra con el nombre de *Castillo de Bellver*.

Se trataba de un buen vapor mercante de 4.718 toneladas de registro bruto, construido en Sunderland, por los astilleros de Thompson, en 1923. Cargaba unas 6.000 toneladas, medía 115,26 m. de eslora total (111,62 m. entre perpendiculares), 16 de manga y 8,10 de puntal. Era de sólida cons-



Castillo Bellver, ex Leningrad.

trucción, cuatro bodegas con 10.264 metros cúbicos/grano de capacidad, con disposición *raised quarter deck*, con pozo en las bodegas 1 y 2. Tenía una máquina de vapor Armstrong de 1.438 caballos, de triple expansión; andaba nueve nudos y quemaba fuel oil en sus calderas.

Se construyó con otro gemelo, el *Cycle*, para la gran naviera de Melbourne *Australian S.A. Propietary (Howard Smith)*, para ser dedicado al tráfico entre Nueva Zelanda y los puertos australianos, con el nombre de *Age* y estaba especialmente preparado para el transporte de madera.

Cuando en el mes de julio del año 1933 se levantó el embargo del gobierno británico contra la URSS, una delegación soviética se dedicó a recorrer el Reino Unido y los países de la Europa continental para comprar buques mercantes de segunda mano —en aquellos días los precios estaban por los suelos— e incorporarlos a la *Sovtorgflot* con vista al recientemente aprobado plan de despegue económico. Entre los barcos comprados, además del *Smidovich* y del *Blagoev*, antes citados, figuró el *Age*, que se rebautizó *Kazán* y casi inmediatamente cambió este nombre por el de *Lensovet*, entrando a prestar servicio entre los puertos ingleses y los del mar Báltico.

Durante la guerra de España había sido ya detenido una primera vez en el Estrecho, cargado de carbón, por el bou *María Teresa* y puesto después en libertad.

La actividad de este buque, después de incorporarse a la Gerencia, fue intensa durante los meses que duró la guerra. El 6 de septiembre de 1938 zarpó de Málaga a Palma de Mallorca con material de guerra y de allí a Cádiz con víveres. También realizó sucesivos viajes entre Málaga y Palma. El 18 de diciembre tomó en Cádiz los faluchos que se habían preparado para el desembarco en la isla de Menorca y los llevó a Palma junto con un completo de víveres, regresando a Cádiz, desde donde se trasladó de nuevo a Palma en el mes de enero de 1939 con munición, el 24 de ese mismo mes tomó en Palma el material de aviación que transportaba desde Italia la motonave *Aniene (Ebro, de Pinillos)*, averiada en un ataque aéreo enemigo al sur de Ibiza cuando navegaba con destino a Sevilla. El 9 de febrero hizo un viaje de Cádiz a Palma con tropas y víveres y de allí continuó a Barcelona. Fue seleccionado para transportar una agrupación de Infantería de Marina que iba a tomar parte en el previsto desembarco de Aguilas, operación que no se llevó a cabo. El 29 de marzo, en cambio, tomó a bordo esta misma fuerza y la condujo a Almería, en cuyo puerto entró junto con el cañonero *Dato* el 30, último día de la guerra. Fue, pues, el primer mercante de la flota nacional que llegó a aquella plaza.

Después de la contienda, incorporado a Elcano, navegó en tráfico de altura sin descanso. En 1947 varó en la playa de Cerril (Torrevieja) de donde pudo ser rescatado por los remolcadores de la base de Cartagena. En 1957 se vendió a la naviera Marítima Comercial y de Comercio (Marcosa) en la que tomó el nombre de *Kogo*. Destinado al tráfico maderero desde la antigua Guinea española, duró en servicio aún catorce años, hasta que, en 1971, tras sufrir un importante percance durante un temporal del Cantábrico, fue

finalmente desguazado en la factoría de Parayas (Santander) a donde llegó el 12 de marzo. El 23 de abril ya no quedaba de él ni un remache.

Skvortsov Stepanov.

Ya hemos visto que la tercera unidad de la serie *Timiryazev* se llamaba *Skvortsov Stepanov*, construida en el astillero *61 Kommunar* en Nicolaief en 1931. Pues bien, este buque acabó siendo capturado el 26 de mayo de 1938, cuando navegaba con un cargamento de trigo procedente de la Unión Soviética para España.

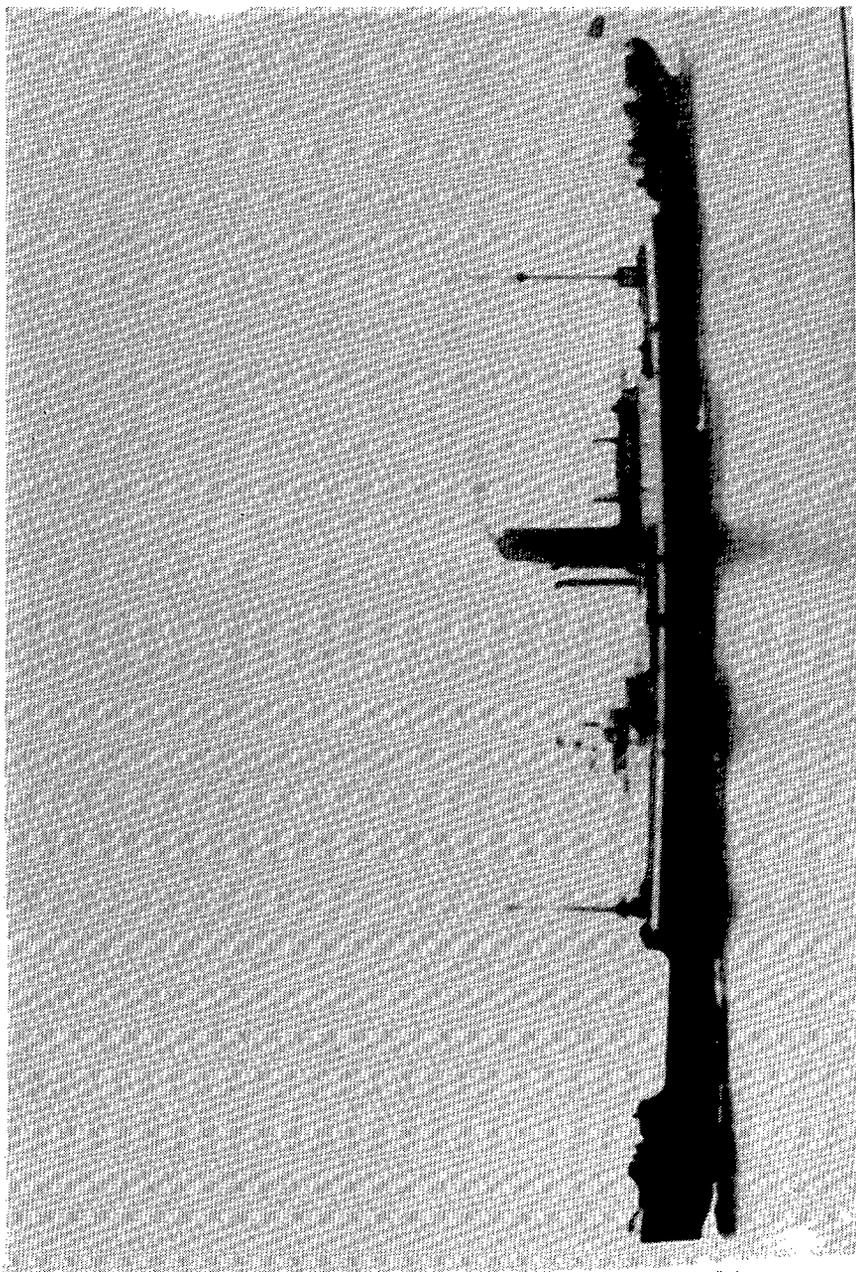
Después del combate de cabo Palos y de la pérdida del *Baleares*, el *Canarias* quedó en aguas de Palma de Mallorca hasta el día 2 de abril. De allí salió para El Ferrol a carenar y a primeros de mayo se incorporaba de nuevo a las Fuerzas Navales del Bloqueo en el Mediterráneo. El 19 capturaba al mercante griego *Ellinico Vouno* y siete días después detenía al *Skvortsov Stepanov* al sur de Cerdeña en situación 38°, 18'N y 08°, 27'E, conduciéndolo a Palma.

Declarado buena presa se rebautizó con el nombre de *Castillo Maqueda*, en calidad de transporte de guerra, comenzando a prestar servicios entre Palma y Cádiz. En noviembre pasa a la Gerencia de Buques Incautados y desde el mes de enero de 1939 aparece navegando constantemente entre Mallorca, Cádiz y Castellón. Está a punto de ser alcanzado por las baterías de costa enemigas durante el fracasado desembarco de Cartagena. Hace un viaje a Barcelona, y el fin de la guerra le sorprende en aguas de Palma.

En la paz navegó con Elcano y fue alquilado a la Trasmediterránea, que lo incorporó a sus servicios de línea regular de carga hasta que se desguazó en el año 1961.

Postishev.

Otro de los barcos europeos de segunda mano adquiridos por la Unión Soviética a raíz de la puesta en marcha de su primer plan de reordenación económica en los años treinta, fue el *Zwartewater*, vapor holandés de la *Nederlandsch Lloyd*, que se compró en 1936. Este buque fue construido en el año 1921 con el nombre de *Zanndijk* para Solleveld Van der Meer —una importante naviera holandesa— en los astilleros de Rotterdam Droog. Tenía 3.545 toneladas de arqueo bruto, unas 5.500 de carga y era un buque con la clásica línea holandesa de los veinte, es decir, de silueta estilizada arboladura recta, callejones cerrados y pozos en las bodegas 1 y 5. Tenía 361,3 pies de eslora, 49,8 de manga y 22 de puntal y cinco bodegas, contando la adicional entre el puente y el guardacalor; bien pertrechado, en aquella época era un *tramp* excelente y no demasiado viejo. Con ocasión de su trágico final se ha repetido muchas veces que era un vapor viejo y destartado: no es cier-



Postishev, luego Castillo Oltte.

to; era un mercante como la inmensa mayoría de los que navegaban por todo el mundo en 1936 y, desde luego, mejor que el promedio de las presas que se hicieron en España a lo largo de toda la guerra civil.

Cuando se incorporó a la *Sovtorgflot* tomó el nombre de *Postishev* matriculándose en Odesa poco antes del comienzo de la guerra de España. Fue detenido la primera vez en el Estrecho por las Fuerzas Navales del Norte de Africa, cuando navegaba con un completo de asfalto, siendo liberado. La segunda vez, el 31 de mayo de 1938, llevando carbón, fue capturado por el crucero auxiliar *V. Puchol* y conducido a Cádiz. Declarado buena presa pasó a la Gerencia como transporte de guerra con el nombre de *Castillo Olite*.

Al mando del capitán Monasterio viajó de Cádiz a Palma a primeros de noviembre; de Palma a Castellón; de Castellón a Palma y de Palma a Cádiz, ya en diciembre, regresando a Palma y Barcelona con material de guerra.

El 16 de febrero de 1934 se desplazó a Palamós para tomar a bordo parte de la 12.ª División que desembarcó en Tarragona el día 18, continuando a Palma con tropas de Infantería de Marina. El día 21 de febrero salió con material y personal rumbo a Castellón de la Plana, donde fue sorprendido con la noticia —todavía confusa— de la sublevación de Cartagena, cuando se preparaba para tomar parte en la prevista operación de desembarco sobre Valencia.

El *Castillo Olite*, junto con el *Castillo Peñafiel*, el *Castillo Gibralfaro* y el *Castillo Monforte*, fue aprestado para zarpar de inmediato con refuerzos para los levantados en la ciudad departamental. Tomó a bordo unos 2.200 hombres de la 83 división que mandaba el general Martín Alonso. Esta fuerza estaba compuesta por los batallones 2.º y 3.º del Regimiento de Infantería de Zamora n.º 29, un grupo de tres baterías de 100 mm. del Regimiento de Artillería n.º 48 y una sección de transmisiones. Embarcó además un equipo jurídico militar con el coronel auditor Martín de la Escalera. La fuerza estaba mandada por el teniente coronel de Infantería Hernández Arteaga y el mando militar del buque lo detentaba el alférez de navío D. Juan Bautista Lazaga, conservando el mando náutico el capitán Monasterio.

El día 5 el *Castillo Olite* salió de Castellón, el último de los cuatro transportes, con la telegrafía sin hilos averiada y fuera de servicio, cosa no demasiado importante en los cortos y silenciosos viajes que hasta entonces había hecho, pero sí en el que ahora comenzaba, que iba a ser claramente una acción de guerra combinada sobre territorio enemigo.

El día 6, siguiendo la instrucción entregada antes de salir, se abrió de la costa para recalar después en Cartagena, a la vista de la isla de Escombreras. El día 7, a eso de las once de la mañana, sin haber avistado ni un solo buque de los veintidós que más o menos abiertos de la costa esperaban acontecimientos, cuando ya la sublevación había sido abortada. Enfiló la bocana suponiendo que la ciudad estaba ya ocupada y, de repente, recibe un cañonazo disparado desde el dique de la Curra. Inmediatamente mete toda la caña a babor y comienza a alejarse, entrando involuntariamente dentro del

sector de tiro de la batería 380 de la Parajola, que ahora es ya de nuevo republicana.

El buque es alcanzado al tercer disparo, produciéndose la correspondiente matanza entre todo el personal que se apiñaba sobre cubierta. El capitán intenta varar el buque en la costa, cuando un nuevo disparo lo alcanza a la altura de la bodega adicional, haciendo explotar —muy probablemente— las calderas o acaso la munición de la artillería que transportaba. Lo cierto es que se parte en dos, sumergiéndose enseguida totalmente la mitad de proa. Sin medios de salvamento, los soldados van ahogándose en una espantosa hecatombe. Los que consiguen llegar nadando a tierra son atendidos por los pescadores, los carabineros y la heroica mujer del torrero, María del Carmen Hevia de Saavedra. Arracimados en el palo de popa, que emerge, varios soldados aguantan aún horas y horas, mientras los supervivientes van cayendo prisioneros en tierra.

Según las versiones más fidedignas, el número de personas salvadas pudo ser de unas setecientas, de las que, aproximadamente la mitad, fallecieron después a causa de las heridas recibidas. El número de muertos, contando además con la propia tripulación mercante del buque, puede estimarse en unas mil ochocientas personas, con lo que la catástrofe del *Castillo Olite* es, por descontado, la más importante de la guerra en cuanto a pérdidas humanas, por encima del hundimiento del *Baleares* y de la explosión del *Jaimé I*; a un mes escaso de la paz, para mayor sarcasmo.

Los palos del *Olite* fueron recuperados años después y regalados a los acuartelamientos del Regimiento de Artillería 48 y del de Infantería 29, cuyos hombres fueron, en su mayoría, protagonistas del luctuoso suceso.

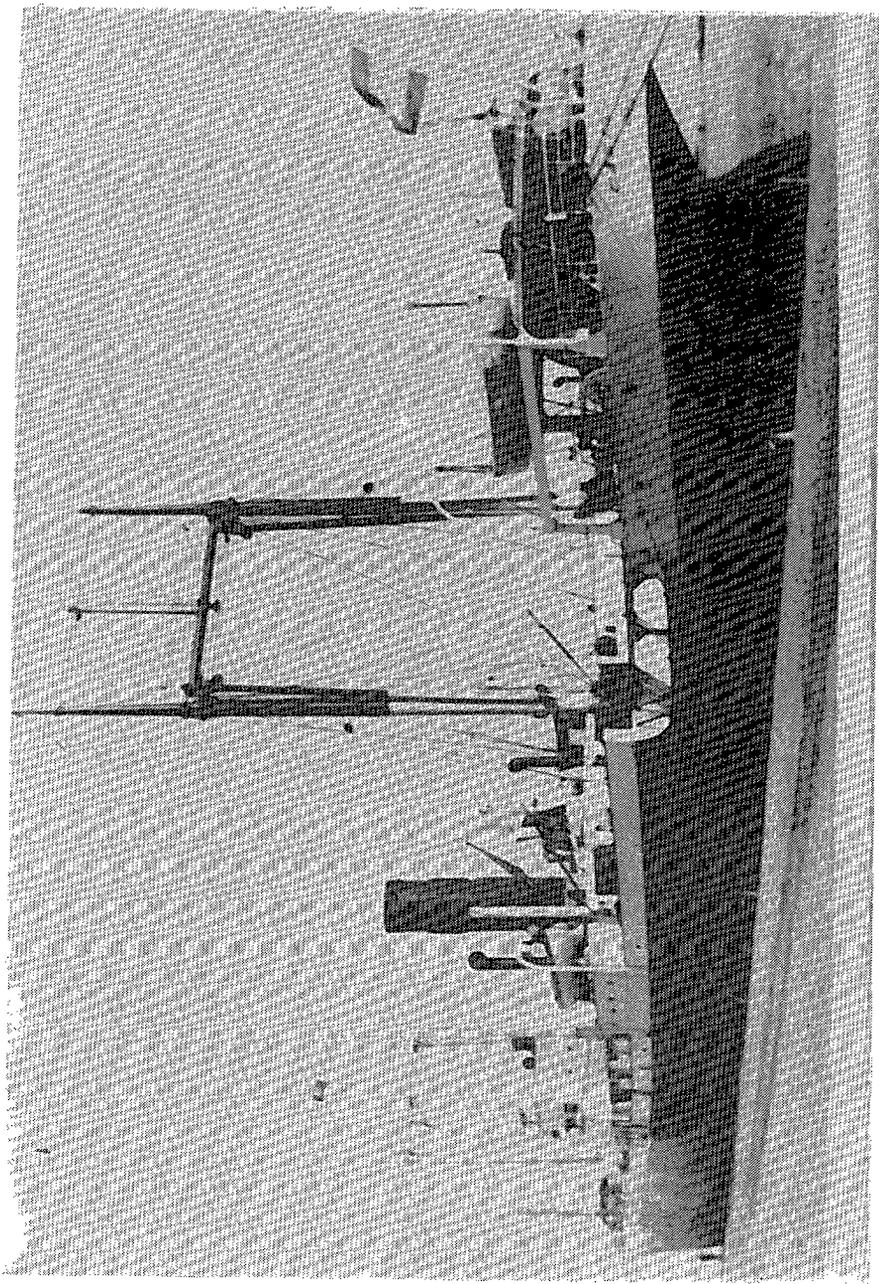
Katayama.

El 17 de octubre de 1938 el minador *Vulcano* capturaba en aguas del Mediterráneo al mercante ruso *Katayama*, un vapor de silueta particular cuyo recuerdo perdura todavía en la memoria de muchos marinos españoles.

Era un barco de aspecto chocante, con cuatro largos palos guindados dos a dos en sentido transversal, como gigantescas porterías de rugby. En realidad era ya viejo; pero magnífico; viviría nada menos que 55 años.

Había sido construido en el año 1912 por los astilleros Rykeë de Rotterdam para la conocidísima naviera holandesa KNSM —la de la bandera azul con corona real y las chimeneas negras con franjas blancas— con el nombre de *Charon*, que cambió enseguida por el de *Jason* para evitar confusión con un competidor inglés de la *Blue Funnel*.

Era un hermosísimo buque concebido como prototipo para el servicio trasatlántico de carga general, con posibilidad de operar fondeado descargando o cargando por ambas bandas sobre gabarras con los puntales de a bordo. De aquí su extraña arboladura. Además de los palos dobles llevaba cuatro pares más de *samsons* de proa a popa, un total de 18 puntales de car-



Castillo Ampudia, ex Katayama.

ga más otro real y 16 maquinillas de vapor en cubierta y tenía alojamientos —que luego se dedicaron a carga— para 90 pasajeros.

Registraba 3.209 toneladas y cargaba 5.200, cifra importante para su época. Medía 105,58 m. de eslora, 14,75 de manga y 7,3 de puntal. Andaba nueve nudos y medio con una máquina de triple expansión de 1.600 caballos y tres calderas. Su sistema de construcción era longitudinal con una gran cubierta alta, que permitía tres sollados en tres bodegas y dos pozos en las escotillas 1 y 5.

En 1934 se vendió a la URSS, en donde tomó el nombre de *Katayama*. Durante la guerra de España fue repetidamente detenido por las Fuerzas Navales del Estrecho; una llevando carga general, por el patrullero *Larache*, y otras dos cuando llevaba sendos cargamentos de carbón inglés, por los cañoneros *Canalejas* y *Laya*. La vencida fue a la cuarta, por obra y gracia del *Vulcano*.

Incorporado a la Gerencia con el nombre de *Castillo Ampudia*, en los primeros días de 1939 fue alistado para participar en el proyectado desembarco de puerto La Selva con el *Castillo Rioseco*, el *Castillo Mombeltrán*, el *Castillo Coca* y el *Castillo Simancas*. Hizo un viaje con trigo a Tarragona y otro más con alimentos a Barcelona tras la victoria de los nacionales en estas plazas, regresando a Palma con munición y explosivos y continuando a Sevilla.

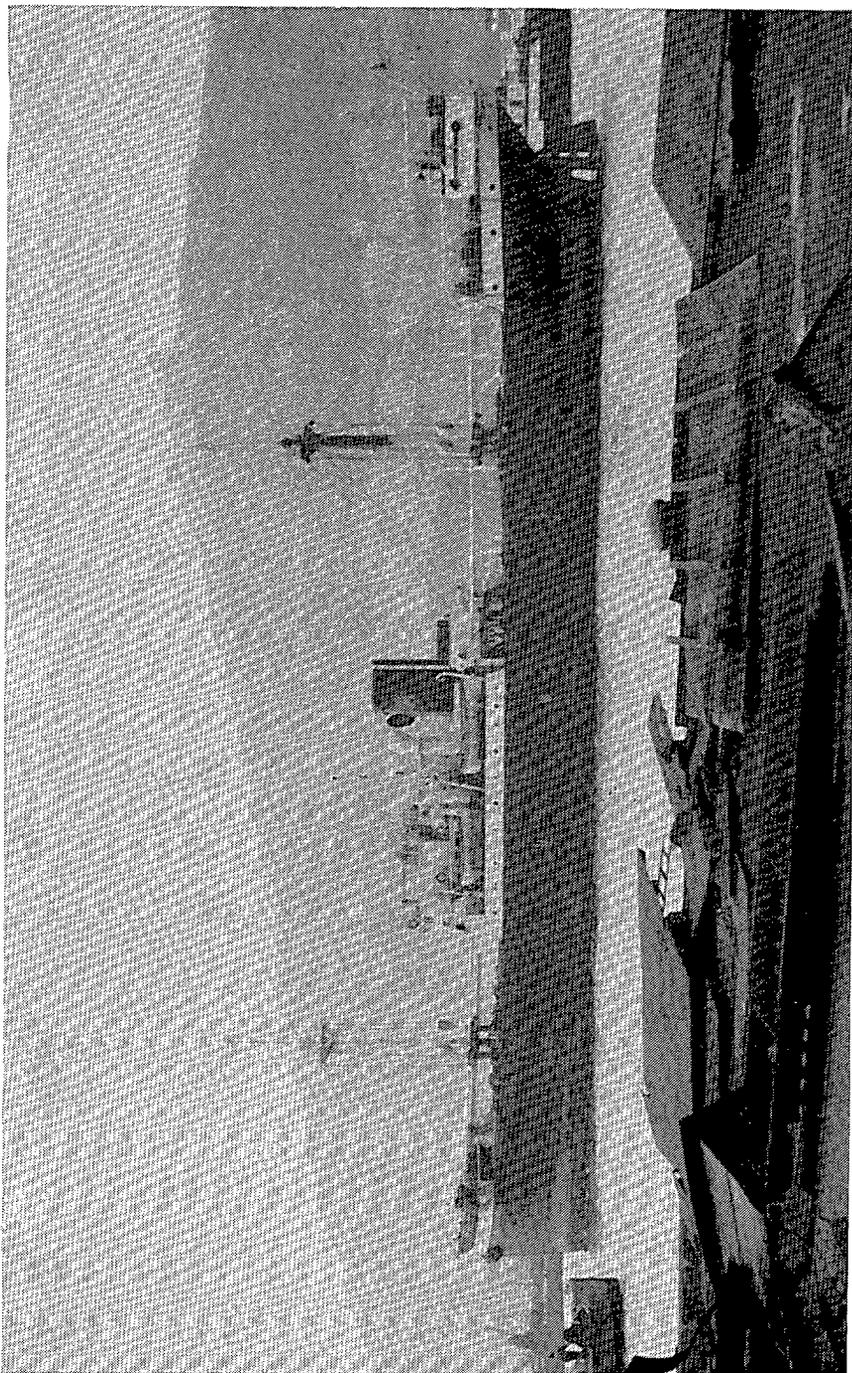
Después de la guerra fue cedido en alquiler por la Empresa Elcano a la Compañía Trasatlántica, quien lo puso en la línea de carga general de América, haciendo escalas en puertos norteamericanos. Así estuvo una porción de años hasta que en 1956 lo compró la Naviera Morey, de Barcelona, que, en 1964, lo llamó *Ampuries* y, finalmente, en 1967, lo exportó a Italia—donde se desguazó. Fue, pues, un barco de muy larga vida —buena construcción— y bien concebido para los servicios de línea regular.

Tsyurupa.

Como antes se ha dicho, el último barco de la serie *Timiryazev*, que fue el *Tsyurupa*, también cayó en las operaciones de bloqueo de las costas españolas. Fue detenido por primera vez en aguas del Estrecho por el *Lauria* y capturado el 23 de octubre de 1938 por el *Almirante Cervera*, siendo llevado a Palma. El 20 de noviembre, declarado buena presa, pasó a la Gerencia con el nombre de *Castillo Villafranca*.

El primer día del año 1939 zarpó de Cádiz a Palma con carga general, continuando después a Castellón con víveres; desde allí fue a Cádiz y regresó a Palma. A partir de entonces no vuelve a participar en transportes de guerra, limitándose a viajes estrictamente comerciales.

Después de la guerra pasó a la Trasmediterránea, en pareja con su gemelo el *Castillo Maqueda*, haciendo cabotaje nacional. En 1950, al entrar en servicio el frutero *Villagarcía* cambió su nombre por el de *Castillo Aulencia*



Castillo Aulencia, ex Tsyurupa.

para evitar confusiones, y así perduró hasta su desguace en Castellón de la Plana en el año 1964.

Max Hoelz.

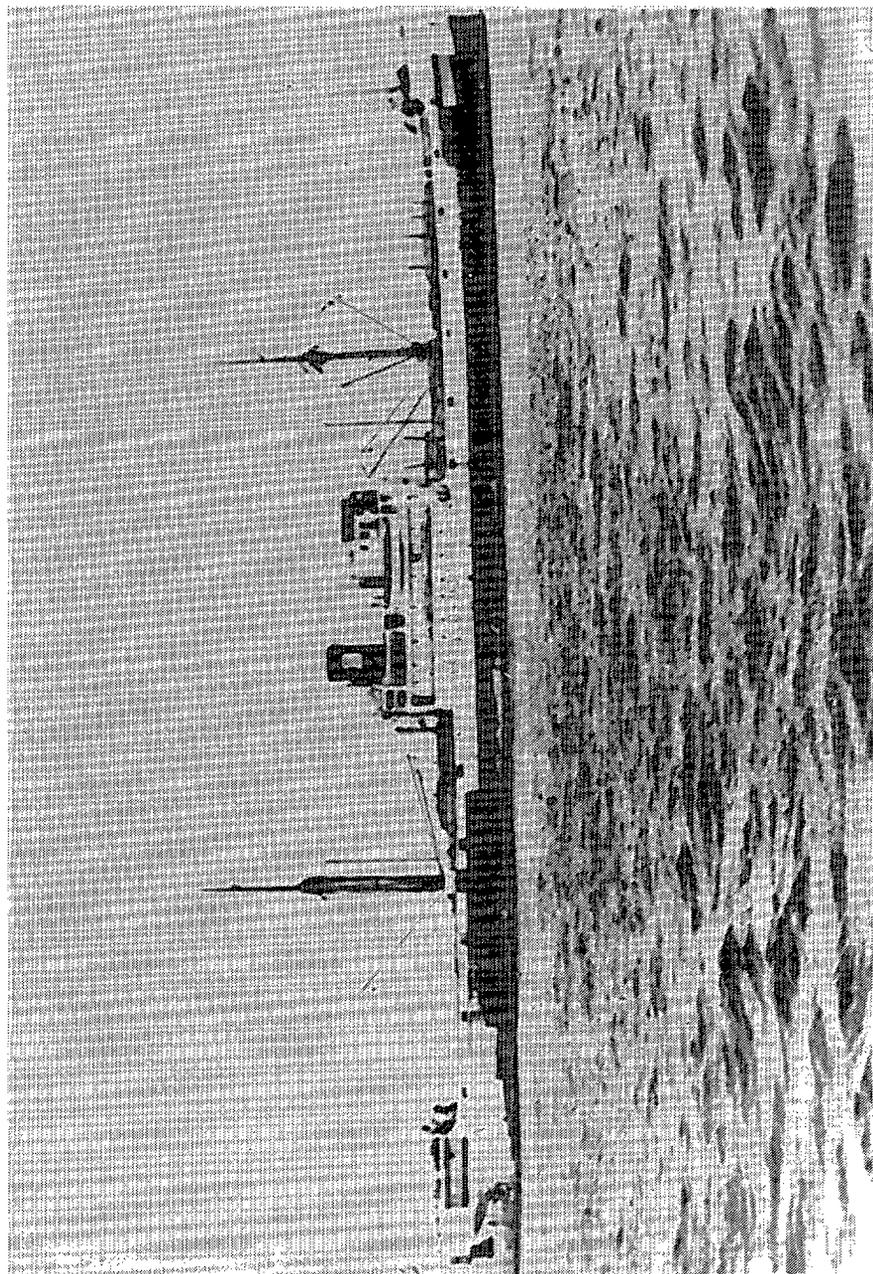
El último buque mercante soviético fue capturado el día 2 de noviembre de 1938. Se llamaba *Max Hoelz* y fue detenido por el minador *Vulcano* en las proximidades del Estrecho.

Era éste un barco producto de los astilleros Severney de Leningrado; una versión mejorada y agrandada de la serie *Timiryazev*, con 3.972 toneladas de registro y 6.200 de peso muerto; 105,88 m. de eslora, 14,87 m. de manga y 8,29 de puntal. Llevaba un motor diesel de 1.800 caballos y andaba 11,5 nudos. Se construyeron nueve buques de esta clase con pequeñas variantes entre sí. Eran de silueta típicamente rusa y se distinguían de la serie anterior en un par de posteleros que llevaban en el castillo y en que su línea era algo más esbelta y proporcionada.

Se entregó a la Gerencia el 25 de febrero de 1939 con el nombre de *Castillo Montealegre* y navegó con tropas y pertrechos entre Cádiz, Palma de Mallorca, Mahón y Barcelona; estuvo a punto de participar en las operaciones de Cartagena, zarpando de Málaga junto con el *Castillo Simancas*. Días después fue a Tenerife, regresando a Bilbao, en donde estaba cuando acabó la guerra de España.

Cedido por Elcano a la Trasmediterránea, fue puesto en la línea regular de Guinea y cuando el 9 de abril de 1943, mandado por el capitán D. Francisco Zamora Esclarans y cargado de trozos de madera, regresaba de Fernando Poo a Santa Cruz de Tenerife, en 09° 46' N y 16° 50' W, a unas 200 millas de Freetown, fue atacado por un submarino que se supone pudo ser el italiano *Archimede*, de la base atlántica de Burdeos, mandado por el comandante Guido Saccardo. El buque español, sin previo aviso, recibió tres torpedos que lo echaron a pique instantáneamente, sin que diese tiempo a su tripulación ni siquiera a arriar los botes. Varios de los naufragos consiguieron subir a una balsa y a una ballenera que iba sobre cubierta y que había quedado flotando entre los troncos. Perdido el contacto entre la balsa y el bote, éste pudo, más tarde, ser recogido por la corbeta británica *Inkpen* que formaba parte de un convoy que se cruzó en la ruta. De 47 hombres que componían la dotación del buque español, desaparecieron para siempre 18, trece de los cuales eran los que iban en la balsa, que nunca pudo ser encontrada.

El torpedeamiento del *Castillo Montealegre* no tuvo justificación alguna, porque, si bien es verdad que por una avería en el servomotor venía gobernándose a mano y por ello daba guiñadas como solían hacerlo precisamente los buques beligerantes para desorientar a los submarinos enemigos que pretendían atacarlos, lo cierto es que las señales de identificación del buque español iban claramente pintadas en su costado, que el barco iba pintado ade-



Castillo Monteculegre, ex May Hock.

más de blanco y que el ataque se produjo en pleno mediodía y con buen tiempo.

El *Archimede* nunca regresó de este crucero. Fue atacado frente a Fernando Noronha por aviones norteamericanos que lo echaron a pique el 15 de abril. Sólo se salvó un tripulante que permaneció 27 días en un bote de goma y fue recogido por unos pescadores brasileños.

Esta es la breve historia de los buques soviéticos perdidos con ocasión de la contienda española, unos por pasar a nuestro pabellón y otros por haber sido hundidos en acción de guerra.

Todo ellos está muy lejos, casi olvidado por todos, y su recuerdo es ya historia naval.