

SUBMARINOS REPUBLICANOS ESPAÑÓLES BAJO MANDO SOVIÉTICO (I)

WILLARD C. Frank, Jr.
Old Dominion University
Norfolk, Virginia (EE.UU.)

Presentación

Cuando, en 1982, el entonces capitán de navío Gonzalo Rodríguez Martín-Granizo y el que suscribe publicamos el libro *Submarinos Republicanos en la Guerra Civil Española*, no cabe duda de que, por falta de información documental de procedencia soviética, nos permitimos emitir algunos juicios peyorativos sobre el rendimiento y preparación profesional de los oficiales rusos que estuvieron al mando de submarinos españoles al servicio de la República durante la contienda.

Sin embargo es de justicia consignar que estábamos equivocados, a juzgar por los informes que enviaron a sus superiores dos de los citados mandos: I. A. Burmistrov y N. P. Eguipko, y que, gracias a la amabilidad del incansable investigador de la guerra civil española Willard C. Frank, Jr., hemos tenido acceso a ellos, y hoy se dan a conocer por primera vez.

Al agradecer al señor V. G. Mishanov, director del Archivo Estatal de la Marina Rusa, la gentileza de permitir su publicación, deseo expresar mi emocionado recuerdo, como antiguo comandante de submarino, a aquellos otros comandantes soviéticos que, con medios tan precarios y en situaciones tan adversas, supieron desempeñar sus cometidos con abnegación y entrega al servicio de su patria.

José Ignacio GONZÁLEZ-ALLER HIERRO
Contralmirante director del Instituto de Historia
y Cultura Naval

En el norte, en Francia y hacia Cartagena (octubre de 1937-junio de 1938)

La apertura de los archivos militares y navales soviéticos ha permitido a los investigadores obtener nuevas informaciones y puntos de vista, tanto sobre la guerra civil española, 1936-1939, como sobre la participación soviética en ella. Entre los documentos más interesantes de estos archivos relativos a la participación de oficiales navales soviéticos en ayuda de la República, se encuentran los informes de submarinistas soviéticos al mando de submarinos españoles. El personal naval soviético actuaba generalmente en calidad de consejero pero, habida cuenta de la falta de oficiales españoles cualificados y dignos de confianza, los jefes de la Flota, Miguel Buiza y posteriormente Luis González de Ubieta, designaron a varios oficiales soviéticos para el mando directo de submarinos y, posteriormente, para el de lanchas rápidas torpederas desde comienzos de 1937 hasta los últimos meses de la guerra. Las fuentes rusas no sólo nos han permitido conocer estos informes, sino también ampliarlos en lo relativo a las circunstancias y al contexto en que se redactaron, habiéndose obtenido así un conocimiento más completo de ellos. Los datos que contienen dichos informes son a veces parciales o ambiguos, por lo que se estima que con futuras nuevas aportaciones podrá ir actualizándose la información que se expone a continuación.

Durante los últimos meses de la campaña del norte operaron en el Cantábrico tres submarinos republicanos: el *C-2*, bajo el mando del alférez de navío José Luis Ferrando Talayero; el *C-4*, bajo el del teniente de navío Jesús Lasheras Mercadal, y el *C-6*, al mando del oficial soviético *kapitan-leutenant* (grado que puede considerarse comprendido entre teniente de navío y capitán de corbeta) N. P. Eguipko. A finales de agosto, con la caída de Santander, Ferrando y Lasheras llevaron a Francia sus submarinos necesitados de reparaciones: el *C-2* a Brest y luego a Saint-Nazaire, y el *C-4* a Le Verdon y, posteriormente, a Burdeos. El 18 de septiembre el teniente coronel Julián Troncoso, en unión de otros varios partidarios de la causa nacional, fracasó en un intento de dominar las dotaciones republicanas y apoderarse de estos submarinos para el bando nacional, tras lo cual Ferrando y Lasheras se evadieron a zona nacional, haciendo también lo propio algunos miembros de las dotaciones. Eguipko hundió deliberadamente el *C-6*, quedando los otros dos submarinos, *C-2* y *C-4*, carentes de comandantes y sometidos a reparaciones en Francia.

Los submarinos inmovilizados en obras no contaban con comandantes y disponían únicamente de unos núcleos de dotación, debiendo enfrentarse a la ejecución de reparaciones importantes y posteriormente a un azaroso tránsito, a efectuar con vistas al regreso de los buques a la base operativa republicana de Cartagena. Esta situación constituyó un reto importante para el mando naval republicano y para el Ministerio de Defensa Nacional, organismos en los que existía tensión entre elementos comunistas y no comunistas, pero necesitados ambos de ayuda soviética. El mando naval encomendó al capitán de corbeta Pedro Prado Mendizábal, favorito de los comunistas, la función de supervisar desde París los proyectos de las reparaciones y, posteriormente,

solicitó la designación de oficiales navales soviéticos para incorporar nuevamente los submarinos a las filas republicanas. Esta solución presentaba la doble ventaja de constituir un medio factible de recuperar para el servicio los dos submarinos expatriados y de exiliar, al mismo tiempo, a Prado a un puesto donde su comunismo habría de tener una influencia poco perturbadora para el mando naval republicano. De añadidura, podría proporcionar una útil conexión con los oficiales soviéticos que habrían de ser nombrados comandantes de los submarinos. En estas circunstancias, a finales de octubre de 1936, N. P. Eguipko fue destinado nuevamente a Barcelona desde Amberes, donde se encontraba esperando transporte de regreso a la Unión Soviética, y el *kapitan-leutenant* I. A. Burmistrov fue reclamando a su vez desde este país.

Los siguientes documentos constituyen los informes rendidos al Cuartel General Naval de la Unión Soviética por Burmistrov y Eguipko sobre sus experiencias en el mando de los submarinos republicanos en Francia, así como en lo relativo a la reconstitución de sus dotaciones, a la ejecución de sus obras y, por último, a la realización del tránsito seguro de los buques a través de aguas controladas por los nacionales, especialmente por el peligroso estrecho de Gibraltar, hasta llegar a Cartagena para ulterior servicio operativo en el seno de la Marina republicana. En su informe Burmistrov, comandante del *C-4*, relata los acaecimientos comprendidos desde octubre de 1937 hasta abril de 1938, y Eguipko, comandante del *C-2*, desde octubre de 1937 hasta junio de 1938.

El *kapitan-leutenant* Ivan Alekseevich Burmistrov (bajo seudónimo de «capitán de corbeta Luis Martínez») fue operario en una factoría durante la guerra civil rusa y organizador de un grupo del *Komsomol* (1) en ella, habiendo combatido por la causa bolchevique en las montañas del Cáucaso. En 1923, el *Komsomol* promovió su ingreso en la Marina de Guerra, sirviendo como fogonero en el crucero *Komintern*. Posteriormente, fue formado como maquinista y en 1931 se graduó como oficial en la Escuela Naval Frunze. Sirvió como segundo comandante en un submarino basado en Sebastopol y posteriormente como comandante de submarino. En noviembre de 1936 fue enviado a España, donde el jefe del equipo asesor naval, N. G. Kuznetsov, le nombró primer oficial naval soviético destinado a incrementar la efectividad de los submarinos republicanos. Asignado al submarino *C-4*, comenzó su tarea estudiando los problemas de la fuerza submarina republicana, sus deficiencias materiales y, sobre todo, el bajo nivel de disciplina y preparación para el combate por parte de las dotaciones de los submarinos. Como resultado de las recomendaciones de Burmistrov, y debido a la falta de oficiales submarinistas en la Marina republicana, el jefe de la Flota, Miguel Buiza, le designó el primero de febrero de 1937 para mandar el submarino *C-6* y, más tarde, el *C-1*, siendo así el primer oficial soviético que mandó directamente buques de guerra de la Marina republicana, con los que llevó a cabo largas patrullas de combate en el Mediterráneo y en el Cantábrico. Regresó a la Unión Soviética

(1) Organización Juvenil Comunista (nota del traductor español).

para ser destinado nuevamente a España en octubre de 1937, con la misión de incorporar el C-4 desde Francia a las fuerzas operativas republicanas del Mediterráneo. En diciembre de 1937 se encargó de constituir una nueva dotación para el C-4, regresando a la Unión Soviética tan pronto como llevó a cabo dicha tarea, y la de trasladar en condiciones seguras el submarino a Cartagena en abril de 1938. Burmistrov fue ascendido posteriormente al grado de *kapitan I-go ranga* (capitán de navío) en la Armada soviética.

El *kapitan-leutenant* Nicolai Pavlovich Eguipko (bajo los seudónimos en España de «don Severino Moreno» y «Matisse») era ya en aquellas fechas un experimentado comandante de submarino de la flota soviética del Pacífico, habiendo obtenido la Orden de la Estrella Roja al haber establecido a principios de 1936 un récord de permanencia en la mar (cuarenta días) en el submarino de tipo medio *Shch-117*. Enviado a España en junio de 1937, relevó en julio a Burmistrov en el mando del C-6 en el Cantábrico, encontrándose este submarino con tal cúmulo de problemas en los sistemas de lanzamiento de torpedos, en su capacidad de batería y con una dotación mal adiestrada, que fracasó en sus ataques al crucero nacional *Almirante Cervera* desde de junio hasta octubre de 1937. Eguipko y su comisario «Paolo» sofocaron un complot de elementos anarquistas de la dotación para apoderarse del submarino. En agosto, Eguipko evacuó en el C-6 las reservas de oro y otros tesoros desde Santander, antes de su caída. Posteriormente, las averías causadas por ataques aéreos le decidieron a hundir el C-6 frente a Gijón en la noche del 19 al 20 de octubre de 1937, horas antes de que las fuerzas nacionales ocupasen la ciudad. Eguipko pudo escapar a Francia en un pequeño avión deportivo francés, encontrándose en Amberes, preparando su regreso a la Unión Soviética, cuando fue destinado nuevamente al servicio en España a finales de octubre, para asumir el mando del C-2, a la sazón en obras en Saint Nazaire, y con objeto además de constituir una nueva dotación y volver a llevar el submarino a Cartagena, a través de aguas controladas por los nacionales. De regreso a la Unión Soviética, en julio de 1938, Eguipko alcanzó al final de su carrera el grado de vicealmirante. Por sus servicios en España, Burmistrov y Eguipko fueron los primeros marinos soviéticos nombrados «Héroes de la Unión Soviética».

Ninguno de estos comandantes soviéticos conocía el castellano, por lo que hubieron de valerse de intérpretes para cualquier tipo de comunicación significativa con sus dotaciones, totalmente españolas. El intérprete de Burmistrov fue Anatolii M. Gurevich, oficial de defensa antiaérea y estudiante de francés, quien a finales de 1937 estudió español en un curso especial destinado a su capacitación como intérprete entre Burmistrov y su dotación. Gurevich actuó en España bajo el seudónimo de «teniente de navío Antonio González». El intérprete de Eguipko fue un experimentado oficial submarinista yugoslavo y militante comunista, cuyo nombre oficial fue el de Vokshin, aunque fue conocido en España por el de «Juan Valdés». Este oficial había servido ya con Burmistrov y Eguipko en el C-6, en misiones de combate, en 1937. Vokshin era tan experto en los detalles técnicos de los submarinos de la clase «C» —y

en los procedimientos y órdenes para su manejo—; como en idiomas, lo que unido a poder disponer además del submarino *C-1* como aula flotante, facilitó grandemente su tarea de formar a Gurevich como intérprete de submarinos. Ambos intérpretes representaron un elemento vital en la estructura del mando de los submarinos. No obstante, los propios comandantes soviéticos prepararon unos vocabularios de órdenes básicas en español para poder dirigirse directa y rápidamente a sus dotaciones en situaciones de emergencia, sin tener que valerse para ello de sus intérpretes.

Los textos de los dos citados informes fueron redactados a mano como borradores por sus autores, habiéndose puesto en limpio y mecanografiado posteriormente por otros miembros de la burocracia naval soviética.

En el texto original ruso de dichos borradores aparecen tachados una serie de párrafos que, por considerarse de gran interés, se han conservado en la traducción también tachados.

Al traducirse al inglés los textos de los originales rusos se efectuaron algunas correcciones de estilo que no aparecen señaladas en el texto de dichas traducciones. El informe de Eguipko está redactado en un estilo mucho más literario y gramatical que el de Burmistrov, por lo que el de éste ha sido corregido en la traducción inglesa a fin de darle mayor corrección gramatical. Las notas a pie de página no figuran en los textos originales rusos.

DOCUMENTOS

Rossiiskii Gosudarstvennyi Arkhiv Voenno-Morskogo Flota
Archivo Naval Estatal Ruso

Fuente r-1529, Inventario 1, Carpeta 115, páginas 445-472

- 445 Doklad kapitana-leitenanta Eguipko o prichinakh potople-
niya podlodki C-6 i o perekhode iz Frantsii podlodki C-2

**Informe del *kapitan-leutenant* Eguipko sobre las razones del
hundimiento del submarino C-6 y sobre el tránsito del
submarino C-2 desde Francia**

- 446 ~~En mi informe trataré de corregir algunas inexactitudes existentes
en el del camarada Burmistrov, probablemente inintencionadas ya
que él desconocía algunas cuestiones de detalle.~~

Los submarinos españoles C-2 y C-4, bajo el mando de oficiales españoles, no se dirigieron a puertos franceses después de la liquidación del frente norte, como señalaba el camarada Burmistrov, sino que dichos comandantes abandonaron los buques sin autorización del Gobierno español, dos meses antes de la caída del frente norte. Después de la caída de Santander y según órdenes del Ministro de la Guerra, Prieto, la Flota comenzó a tomar como base el pequeño, abierto y desprotegido puerto de Gijón. Santander fue rodeado el 23 de agosto de 1937, quedando cortadas sus líneas de retirada. Durante la noche del 23 al 24 de agosto, los submarinos C-2 y C-4 embarcaron a bordo el mando español y yo embarqué a bordo del C-6 a todo nuestro mando (1), compuesto por 18 personas así como el ilegal tesoro del Partido [Comunista], incluyendo varios objetos de valor y moneda, por un total de 15 millones de pesetas. Los tres submarinos llegaron sin problemas a Gijón en la noche del 24 al 25 de agosto.

- 446 rev En esos momentos se encontraban en el puerto muchos mercantes y buques de guerra. A lo largo del día 25 de agosto el enemigo inició duros bombardeos aéreos sobre este puerto. Como resultado, los submarinos C-2 y C-4 y el destructor [*José Luis*] Díez sufrieron ligeros daños y varios grandes mercantes resultaron hundidos. En la

(1) Significa soviético.

tarde del día 25, el Jefe de las Fuerzas Navales (2) convocó a una reunión a todos los comandantes de los buques. Los comandantes de los submarinos, entre los que me encontraba yo, expusieron que consideraban peligroso permanecer en puerto, por lo que deberíamos hacernos a la mar. Todos los comandantes y comisarios fuimos francos en nuestras exposiciones, diciendo que no regresaríamos a Gijón. El Jefe de las Fuerzas Navales fingió no entendernos. Esa misma noche los tres submarinos salieron hacia sus zonas de



El *kapitan-leutenant* de la Marina soviética Nicolai P. Eguipko.

operaciones y a partir de entonces no volvieron a regresar a Gijón. La razón de esta salida no autorizada residía en el hecho de que si los submarinos resultasen destruidos, los oficiales y dotaciones temían no poder salir de Gijón para pasar luego a Francia. Después de una serie de aventuras con los timones de buceo de proa inutilizados, y teniendo que forzar un intenso bloqueo de Gijón logré volver a este puerto al cabo de siete días.

447

El bloqueo se mantenía con siete unidades mayores y un número desconocido de grandes unidades torpederas. A mi regreso fui atacado ocho veces por unidades torpederas, pero gracias a las maniobras de nuestro submarino estos ataques no obtuvieron resultado. El submarino se reparó chapuceramente en Gijón. Después de esto, dependiendo de las condiciones del material y del tiempo, salía periódicamente para llevar a cabo operaciones en la mar. En este informe debo explicar las razones de la destrucción del submarino C-6, porque el camarada Burmistrov, que había sido llamado a

(2) Capitán de navío Valentín Fuentes López, jefe de las Fuerzas Navales del Cantábrico.

Moscú a principios de noviembre de 1937 para que llevase su submarino de Francia a Cartagena, al ser preguntado por Shpelevskii (3) —según se me dijo— por las causas de la destrucción del C-6, sin conocer las condiciones técnicas del submarino en aquellas circunstancias, dijo irresponsablemente que fue por culpa del comandante, ya que el submarino tendría que haber permanecido en la mar y no en puerto. ~~No puedo entender sus razones para comprometerme sin conocer las circunstancias y la situación.~~

447 rev ~~Posteriormente, en febrero, cuando le vi por segunda vez en la España republicana en presencia del camarada Basistyi (4), consejero del jefe de Estado Mayor de la Marina, sugerí que ya que todos los testigos vivos de la destrucción del C-6 se encontraban presentes en esos momentos, se realizase una investigación acerca de las causas de dicha destrucción y que si resultase de ella que yo era el culpable se me castigara, pero que si se tratase de un comentario infundado e irreflexivo debería él admitir su error e informar de ello al camarada Shpelevskii. A esto replicó que no me culpaba de la destrucción y que tampoco llevaría a cabo una investigación.~~

Breve descripción de las causas del hundimiento del submarino C-6

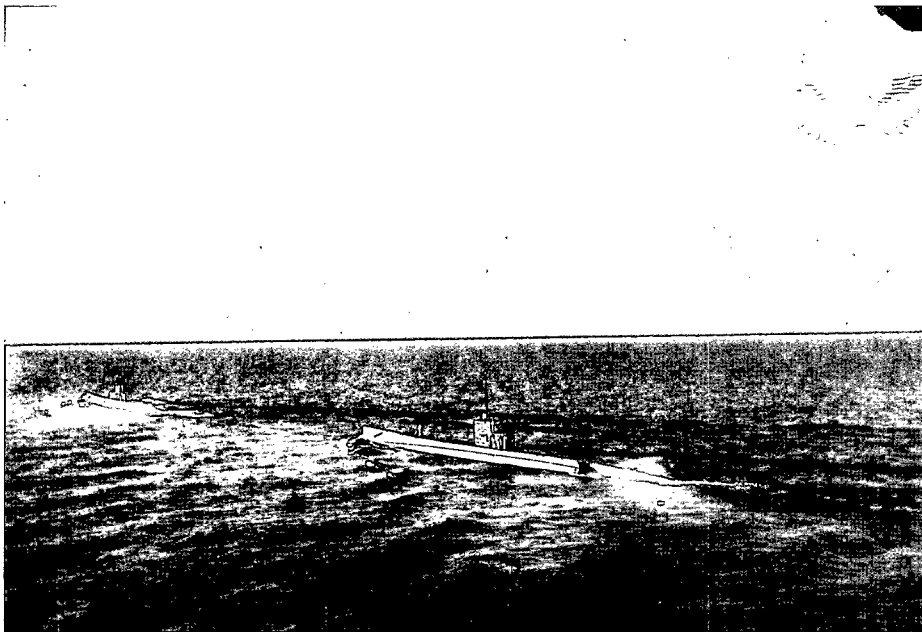
448 Cuando quedó claro a ~~nuestro consejero naval~~ que Santander estaba predestinado a caer, resultó obvio que la totalidad de la Flota del norte no podía basarse en el puerto de Gijón, pues ello conduciría a su destrucción. Esta opinión fue trasladada a nuestros jefes de Valencia y al Ministerio de Defensa Nacional. Se recibió un telegrama de respuesta del ministro, ordenando «que la Flota quedase basada en el puerto de Gijón». Las condiciones técnicas del submarino C-6 eran muy pobres. Hasta un total de quince equipos distintos de la maquinaria estaban totalmente inoperativos, no siendo posible su reparación, por no contarse allí con una base de reparaciones. En octubre de 1937 la batería suministraba únicamente la mitad de su potencia, de 3.000 a 3.500 amperios hora. Fue precisamente el camarada Burmistrov quien en su informe de 19 de junio de 1937, dirigido al jefe de la Flota del norte, había dejado ya expuesto que las condiciones de la batería eran tan pobres que en dos meses quedaría fuera de servicio. A pesar de las relativamente pobres condiciones técnicas del submarino salí a la mar periódicamente para realizar operaciones de combate en las que el submarino jugaba un papel más importante como apoyo moral que como medio capaz de infligir daños materiales al enemigo. Salí para efectuar la última de estas operaciones en la noche del 14 al 15 de octubre. Al

(3) Coronel jefe del Servicio de Inteligencia "X" [español] del Ejército Rojo.

(4) Nilolai Efremovich Basistyi.

amanecer atacamos con éxito al enemigo mediante un fondeo de minas, ya que los torpedos no funcionaban. En la noche del 15 al 16 de octubre regresé a la base. Esta salida tuvo una duración de un solo día, porque al estar la batería agotada se elevaba tanto su temperatura al cargarla, que esta operación tenía que realizarse fraccionadamente a lo largo de dos o tres noches.

448 rev La batería no podía cargarse durante el día debido a los inesperados ataques de aviación al puerto de Gijón. Se inició una carga en la noche del 16 al 17 de octubre, continuándose durante la noche siguiente y las horas diurnas del 18, día en que suponíamos que podríamos terminar la reparación de la única bomba de achique de sentinas de que disponíamos y que podríamos salir en la noche del 18 al 19 de octubre. En la mañana de ese mismo día entró en Gijón un mercante panameño con armas. Fue descubierto por el enemigo, el cual inició un bombardeo aéreo excepcionalmente intenso sobre el puerto, continuándolo hasta que el buque se hundió. Durante este bombardeo cayeron dos bombas en las proximidades del costado del submarino C-6, originándose orificios en el pantoque de sus cascos exterior y resistente, y el desprendimiento de muchos remaches. Estallaron todos los elementos de la batería de popa,



El submarino C-6 en maniobras el 7 de julio de 1933. Fotografía del Servicio Fotográfico Aeronaval. Museo Naval, Madrid.

derramándose el electrolito en el poceto del cajón de ésta. Estallaron también algunos elementos de la batería de proa y quedó fuera de servicio la aguja giroscópica. Se produjeron fendas en los diésel e importantes deformaciones en mamparos. Muchos elementos de la maquinaria fueron arrancados de sus basadas y otros quedaron totalmente averiados. En tales condiciones el submarino quedó incapacitado para salir a la mar, tanto en superficie como en inmersión.

449 Con objeto de determinar las condiciones técnicas del submarino, el jefe de la Flota designó el 19 de octubre una comisión constituida por un maquinista de la Flota y dos ingenieros civiles pertenecientes a la industria militar. ~~A instancias mías, esta comisión vino a mi buque durante las horas diurnas del día 19, aunque por mostrarse temerosos de los bombardeos diurnos se resistían a ello.~~ Este mismo día se llegó a la conclusión de que Gijón sería capturado por el enemigo en uno o dos días. Dada mi responsabilidad sobre el submarino y preocupado porque no cayese en manos del enemigo, insistí enérgicamente en que la citada comisión realizase sus trabajos a bordo del submarino en horas diurnas, incluso aunque hubiese bombardeos. La comisión llegó a la conclusión de que era imposible la salida a la mar del submarino. El jefe de la Flota envió un telegrama al Ministerio de Defensa solicitando autorización para hundir el submarino, autorización que se recibió al final de la tarde. Como no me fue posible encontrar al jefe de la Flota, y dado que esta noche era la última de que se disponía, saqué el submarino a la mar a 2330 horas, sin notificarlo y utilizando un remolcador y uno de los motores diésel.

449 rev Hundí el buque a unas 2,5-3 millas del puerto. El equipo de once hombres que realizó el hundimiento vino en una lancha y regresó en ella a Gijón. Al amanecer de esa misma noche, nuestro último grupo ruso, incluyéndome a mí, abandonó Gijón en avión. Esta ciudad fue capturada por el enemigo en la tarde del día 20 o en la mañana del 21 de octubre.

450 **Constitución de la dotación del submarino C-2**

Las reparaciones de los submarinos C-2 y C-4 fueron supervisadas por el oficial comunista español don Pedro Prado. A la llegada de Burmistrov a París nos reunimos los tres, informándonos Prado del estado de las reparaciones de los submarinos. No pudimos entrar en el detalle de estas reparaciones debido a nuestro escaso conocimiento del español, pero supimos que las reparaciones de los dos submarinos terminarían en fechas distintas. ~~Fuimos auxiliados por el~~

camarada Vasilchenko y por un joven intérprete que casualmente se encontraba con él (5) (Está ahora en Moscú). Quedó absolutamente claro que el camarada Burmistrov y yo necesitábamos un intérprete. El primer submarino que llegase a Cartagena se necesitaría inmediatamente para participar en operaciones de combate y por lo tanto haría falta que nuestro comandante de ese buque, comenzase a trabajar sobre la marcha.

450 rev Burmistrov dijo que tenía orden de partir para Moscú e ir a casa. ~~Debido a estas circunstancias se suponía que las reparaciones de los submarinos terminarían en fechas distintas, por lo que sugerí al camarada Burmistrov desde aquí que yo tomase el mando del primer submarino que terminase sus reparaciones y que continuaría navegando en este buque en aguas del sur, hasta que se me relevase. Se mostró de acuerdo con ello. Juntamente con Pedro Padro estimamos que el C-2 sería el primero en terminar mucho antes sus reparaciones. Consecuentemente, yo habría de ser comandante del C-2 y sugerí ser enviado a Cartagena para constituir la dotación de éste y al mismo tiempo levantar una relación de personal para el C-4 de lo que informaría telegráficamente al camarada Burmistrov a través del camarada V. Por consiguiente, yo debería empezar inmediatamente a constituir la dotación del C-2. A tal efecto y con el consentimiento del camarada Burmistrov, me trasladé a Barcelona, llegando el 31 de diciembre. Las responsabilidades del camarada Burmistrov consistían en seguir las reparaciones y en averiguar la fiabilidad del personal que ya se encontraba a bordo de los buques, informándome de aquel que no no fuese digno de confianza para que yo pudiese sustituirlo. El camarada Burmistrov no pudo realizar esto. El 31 de diciembre volé sobre la frontera y llegué a Barcelona. Con objeto de formar personal apropiado, designé un núcleo de unos cuatro o cinco submarinistas comunistas y de elementos izquierdistas que yo había conocido en el norte. En Barcelona, a principios de enero, conocí a un intérprete, el camarada Vokshin (6), que había trabajado en un submarino con el comandante Burmistrov y conmigo. Aunque iba a regresar a Moscú, le propuse que viniese conmigo para formar a la dotación y luego participase en el tránsito del submarino, a todo lo cual accedió de buen grado. Vokshin constituyó una gran ayuda para mí porque conocía muy bien las condiciones reinantes en España y a muchos submarinistas. En ocasión de mi visita al~~

(5) N. N. Vasilchenko era el agregado aéreo soviético en París. El intérprete no ha sido identificado todavía, aunque posiblemente fuera A. M. Gurevich.

(6) Vokshin, bajo el seudónimo en España de «Juan Valdés», era un experimentado oficial submarinista yugoslavo, comunista y voluntario, que había servido ya en submarinos españoles en misiones de combate.

~~Subsecretario de Marina don Valentín (7), fui nombrado comandante del submarino C-2, con antigüedad del 1.º de enero. Al principio no encontré obstáculos en la selección del personal, pero posteriormente varios buenos especialistas en submarinos (elementos izquierdistas) fueron excluidos y reemplazados por otros por el mando, siendo ocupados sus puestos por elementos poco fiables, a los cuales tuve que arrestar posteriormente y trasladar a España desde Francia.~~

451 rev No protesté de estos reemplazos porque no quería que me pudiesen inculpar de nada. Además quedaba la cuestión más crucial para mí que era la del nombramiento del comisario. Solicité que se designase a mi antiguo comisario del submarino C-6, un comunista que era muy respetado (8) por la marinería y siempre honesto y veraz. ~~Expongo una pequeña historia sobre este comisario del C-6. Después de regresar del norte, escribí una carta al Gobierno, en la que culpaba a un anterior jefe de la Flota del norte, don Valentín, de las grandes derrotas sufridas por esta Flota. En aquellos momentos, don Valentín había sido nombrado subsecretario de Marina (un protegido de Prieto) (9). Don Valentín inició varias intrigas contra el peligroso comisario del C-6 y como consecuencia de ellas, fue degradado a mecánico y destinado a un remolcador. Al principio, cuando le propuse como candidato, «don Ub» (10) (sic) no mostró oposición a ello, como tampoco lo hizo el comisario general de la Flota, Bruno Alonso, quien dio orden de que se le nombrase comisario del C-2. Pero tan pronto como don Valentín se enteró de este nombramiento, inició varias intrigas en contra de él llegando la cuestión a conocimiento del ministro Prieto. En mi informe al camarada Grigorovich (11) manifesté que el nombramiento de mi comisario resultaría muy deseable para mí y que ya se había firmado la orden para su nombramiento.~~ El camarada Shtern estuvo de acuerdo conmigo y dijo que si querían que yo mandase el submarino deberían tener en cuenta mis opiniones. Cuando regresé a Cartagena, informé al camarada Alafuzov (12) de mi conversación con el camarada Shtern. También le expuse mi conversación con el camarada Grigorovich y la opinión de éste. Alafuzov, expresando su punto de vista personal, dijo que todo el asunto relativo a mi comisario no tenía mayor importancia, debiendo tenernos sin cuidado a quien

-
- (7) Fuentes.
(8) «Paolo», puede que fuese el auxiliar de Torpédos y Electricidad Ernesto Conesa Avilés.
(9) Ministro de Defensa Nacional, Indalecio Prieto Tuero.
(10) Luis González de Ubieta.
(11) Seudónimo del general Grigorii Mikhailovich Shtern, jefe del grupo asesor militar soviético en España.
(12) *Kapitan III-ranga* (capitán de fragata) Vladimir Antonovich Alafuzov, jefe del grupo asesor naval soviético en España.

nombrasen y no debiendo tampoco interferir en la formación del personal. Este punto de vista fue respaldado por el camarada Burmistrov. ~~Al no tener el apoyo de Alafuzov en una cuestión tan importante para mi, exploté y dije allí mismo que si esa era su opinión acerca de dicho asunto, no tomaría el mando del submarino sin mi antiguo comisario. Después recapacité sobre mi comportamiento y llegué a la conclusión de que había cometido un error al explotar tan imprudentemente, ya que todo esto podría ser interpretado y utilizado por distintas personas de varias maneras.~~

452 rev

~~La opinión del camarada Burmistrov sobre la formación de la dotación era similar a la del camarada Alafuzov. En mi opinión, esta formación determinaría el funcionamiento de los submarinos, tanto en lo concerniente a sus reparaciones, como a sus actividades en combate. Creo que siendo relativamente positivos y razonablemente diplomáticos, nuestros jefes navales podrían haber insistido ante el mando español para que tomase en consideración nuestras opiniones, puesto que todos los oficiales españoles tenían miedo de salir a la mar en submarinos y solicitaban la presencia de comandantes rusos.~~

453

Pronto recibimos noticias negativas de la pobre formación del personal de la dotación: hasta doce hombres del submarino C-2 estaban relacionados con los fascistas y trabajaban para ellos. Todos estos hombres habían sido nombrados en contra de mi voluntad. Pocos días antes de mi llegada dejaron fuera de servicio la nueva batería y explotó la bomba de achique de sentinas. Este acto de sabotaje supuso un retraso de dos meses en las obras del submarino. A mi llegada al buque, bajo mi responsabilidad y sin autorización arresté a todos ellos y los envié a España bajo custodia de gendarmes franceses. Esta acción purgó completamente la dotación de elementos fascistas. Posteriormente establecí un control especial sobre el personal, no volviendo a desertar nadie de mi submarino. La formación de la dotación del submarino C-4 se estaba realizando básicamente por el mando español, con el resultado de que este personal se mostró de muy baja calidad: las reparaciones se realizaban pobremente y como consecuencia se produjeron muchos accidentes en los diesel durante el tránsito del C-4.

453 rev

Justo antes de la salida del C-4 se pasaron nueve hombres a los fascistas, informándoles del apellido de su comandante y aclarándoles que era ruso. La emisora de radio de Salamanca dijo abiertamente antes de la salida del C-4 que el comandante de este buque era el ruso «Luis Martínez» y que había otro oficial ruso a bordo. Debido a la deserción de estos nueve hombres, el C-4 no podía realizar el tránsito, por lo que tuve que auxiliarle con mi personal. Envié a mi segundo comandante

y a seis hombres de distintas especialidades. Después, estos siete hombres regresaron e hicieron el tránsito conmigo. Cuando yo iba de regreso a mi país, vi en Barcelona al camarada Kuzmin (13) comandante del C-4. Se lamentaba de la baja calidad de su personal y de que casi pagó por ello un día en la mar. De todo esto se deduce lo importante que resultaba en estas condiciones la formación del personal.

454 Prado reveló indecisión en la purga del personal, porque Prieto y el mando naval estaban tratando de dejarle en evidencia por ser comunista. ~~Se le envió a Francia a reparar los submarinos no porque fuese submarinista, sino porque no se le quería mantener en la Flota, debido a la popularidad de que gozaba entre la marinería. Durante su estancia en Francia consiguieron dañar en forma importante su natural autoridad. Al principio se enviaba gente indigna de confianza a integrarse en las dotaciones con el especial encargo de los protegidos de Prieto de vigilar las acciones de Prado. Las primeras peticiones de éste, encaminadas a desembarcar a varios hombres pocos dignos de confianza, fueron recibidas en el Ministerio como inspiradas por su política comunista. Evidentemente, en esas condiciones no fue capaz de cribar al personal poco fiable. Tras la caída del Ministro de Defensa, Prieto, Prado empezó a actuar inspirando más confianza y actualmente desempeña el cargo de jefe de Estado Mayor de la Marina.~~

455 ~~En algunas cuestiones relativas a los submarinos, yo tenía mis propias opiniones, que no coincidían con las de Alafuzov. Por ejemplo, el mando naval español pidió a su asesor ruso el envío de comandantes de esta nacionalidad para los tres submarinos. Nuestro asesor Alafuzov solicitó el envío de éstos, pero no se tomaron las medidas pertinentes para asegurar el éxito de éstos en sus nuevas funciones, con lo cual uno puede imaginar la siguiente escena: llega nuestro nuevo comandante, no sabe español, desconoce el diseño de los submarinos y no conoce al personal de la dotación. Resulta claro que en tales condiciones no podía tomar parte inmediatamente en patrullas de combate, necesitando por lo menos un mes para hacerse con el buque.~~

~~Por otra parte, nuestro mando no insistió en que el mando español tomase en consideración las opiniones de nuestros comandantes en cuanto a la formación de las dotaciones.~~

~~En las dotaciones hay elementos semifascistas, pero hay también gente simplemente temerosa de salir a la mar, que llevan a cabo actos de sabotaje en la maquinaria para que el submarino no pueda navegar. Resulta claro que en estas condiciones el deseo de nuestros~~

(13) *Kapitan-leutenant* (capitán de corbeta) German Kuzmin.

455 rev ~~comandantes de conseguir éxitos puede reducirse a cero y su autoridad quedará deteriorada.~~

~~Además, pensé que ya que nuestros comandantes navegan en submarinos, nuestros jefes deberían insistir para que se tengan en cuenta por el mando español las opiniones de nuestros asesores en cuanto al empleo operativo de los submarinos. Y esto no tendría que conseguirse a base de peticiones y poniendo condiciones, sino por medio de un trabajo conjunto bien organizado y juicioso y consiguiendo un cierto grado de autoridad. Hice todo lo posible en relación con la primera cuestión. Sugerí a través del camarada Golovko (14) la formación de tres jóvenes intérpretes en Barcelona, para auxiliar a los comandantes de los submarinos. El camarada Golovko comunicó esto al camarada Alafuzov el cual cursó la petición. Después pudieron conseguirse tres intérpretes tras grandes dificultades. También por petición de Alafuzov, organicé su instrucción y adiestramiento a bordo de un submarino y redacté un diccionario de términos para mandar un submarino.~~

457 ~~Posteriormente, actuaron muy eficazmente. Uno de ellos no actúa con nuestro comandante en un submarino, en tanto que el camarada Burmistrov llevó a uno de ellos en su tránsito y el otro navega todavía con un comandante ruso en un submarino.~~

~~A finales de febrero o principios de marzo, una vez concluida la formación de la dotación, el camarada Burmistrov y yo, antes de ir a Francia, fuimos a Barcelona para entrevistarnos con el delegado del camarada Grigorovich y recibir instrucciones finales. El camarada Burmistrov, basándose en sus observaciones personales obtenidas en Francia, sugirió que no embarcásemos en los submarinos hasta que faltasen de tres a cinco días para la salida, debido a la vigilancia que ejercían los fascistas y la policía francesa. No estuve de acuerdo con esto y sugerí que todo debería quedar claro cuando fuésemos a París y que deberíamos embarcar en los buques de acuerdo con las condiciones existentes y con las instrucciones vigentes. Ningún mando español nos había dado dichas instrucciones para embarcar en los submarinos de tres a cinco días antes de su salida. Y aun en el caso de que estas instrucciones se hubiesen dado, yo hubiese estado en desacuerdo con ellas, porque resulta imposible tratar de prepararse personalmente para hacerse cargo del buque de tres a cinco días antes de salir a la mar. Por el contrario, el jefe de Estado Mayor de la Marina entendió que deberíamos embarcar en los submarinos tan pronto como llegásemos a Francia.~~

(14) Arsenii Grigorevich Golovko, asesor del jefe de la base naval de Cartagena.

456 ~~Una vez en París nos reunimos los dos con Prado en el hotel Modérie en presencia de dos intérpretes. Pedro Prado pidió al camarada Burmistrov que se incorporase al submarino lo antes posible y se alojase en él, puesto que ya se había embarcado una batería. El camarada Burmistrov se negó a ello, argumentando que el submarino todavía no estaba limpio y que el camarote del comandante no estaba terminado. Intervine y corregí este error del camarada Burmistrov.~~

Estos hechos demuestran que el mando español quería que embarcásemos lo antes posible, pues la presencia de comandantes rusos a bordo de los submarinos reforzaría su seguridad y elevaría la moral del personal.

457 rev *Reparaciones en el submarino C-2*

458 Casi todos los astilleros franceses rechazaron la reparación de submarinos españoles. Un astillero («Chantiers») de St. Nazaire accedió reparar el C-2, pero a condición de que no hubiese marineros españoles a bordo del buque durante las horas de trabajo. Prado, que en esa época estaba a cargo de las reparaciones, insistió en que al principio debería haber cinco marineros españoles a bordo del submarino. El astillero accedió a regañadientes. Prado continuó insistiendo en incrementar el número de españoles, logrando su propósito. El ritmo de las reparaciones se fijaba básicamente por el astillero, en lugar de hacerlo la dotación. El personal de ésta terminó su parte en los trabajos mucho antes de que lo hiciera el astillero, ya que la dotación podía trabajar a lo largo de las tardes, noches y días festivos. Por lo tanto, no es correcto culpar a Prado de la lentitud con que se terminaron las reparaciones.

458 rev Tan pronto como llegué al submarino, fui incluido en la lista de su dotación como oficial maquinista subalterno, e inscrito en los registros de la policía francesa. Las funciones propias del comandante en cuanto a las relaciones con los mandos franceses, con la policía y con el astillero que efectuaba las reparaciones, le fueron asignadas a un oficial maquinista muy inteligente, que hablaba francés y digno de confianza sin lugar a dudas, Celestino Ros (15). Siempre se presentaba a sí mismo como comandante del submarino. De esta forma, yo dirigía realmente las reparaciones del buque y la preparación para el tránsito. ~~Ordené a toda mi dotación que nunca dijese a nadie que yo era un ruso que se encontraba a bordo y que, al mismo tiempo, fuera del buque tratasen con el debido respeto al comandante nominal.~~

(15) Segundo maquinista Celestino Ros Martínez.

459

~~Como señalé anteriormente, una vez que hube arrestado a doce hombres de la dotación y de que se hubiesen producido daños importantes, asumí la gestión de todas las cuestiones con mis propias manos y tras bastantes dificultades conseguí establecer unas condiciones según las cuales nuestra gente podía permanecer en el astillero en que se reparaba el submarino. De esta forma, mi gente vigilaba el avance de las reparaciones y me informaba inmediatamente de cualquier anomalía. Después de esto, me dediqué a presionar para que los trabajos se ejecutasen en los tiempos previstos. A veces, para detener los sabotajes en los talleres en que se realizaban los trabajos, teníamos que pagar dinero en bonos a sus ingenieros y técnicos de las factorías. Por otra parte, ya que la semana laboral francesa es de 40 horas y que muchos días eran festivos debido a la Pascua de Resurrección, tuvimos que establecer contacto con el presidente del sindicato, quien nos autorizó para la realización de trabajos durante los días festivos, con objeto de que las reparaciones de los submarinos españoles pudieran llevarse a cabo en los tiempos previstos. Durante estos días, la comisión técnica española dobló y a veces triplicó el salario de los obreros, ya que no teníamos restricciones económicas.~~

Los periscopios se repararon durante la Pascua y en fines de semana por miembros de la comisión técnica francesa de auxilio a la República española. Figuraban en ella dos profesores, uno de los cuales era el jefe del laboratorio óptico en París que construía periscopios para los submarinos franceses.

459 rev *Espionaje fascista*

Existía una organización fascista española, encabezada por el cónsul de Cuba en el puerto en que se llevaron a cabo las reparaciones del C-2. Esta organización estaba apoyada por el partido francés de Jacques Doriot (16) y tenía conexiones con el director fascista de la planta de «Chantiers» que reparaba el submarino y con muchos ingenieros que simpatizaban también con estas ideas. Por todo esto, los fascistas disponían de información sobre el progreso de las reparaciones del submarino.

El periódico reaccionario de St. Nazaire «La Faro» (17) (*sic*) publicaba fotografías del C-2, con descripciones relativas al progreso de las reparaciones y de los preparativos para la salida a la mar, ya que recibía toda esta información del director de la planta. Un día en que estábamos efectuando pruebas, programé una de ellas para las cuatro en punto de la tarde en el puerto, después de haber solici-

(16) Jacques Doriot, del *Parti Populaire Français*, de orientación fascista.

(17) Probablemente *Le Phare de la Loire* (Nantes).

tado autorización del director de la planta y del capitán del puerto. Al día siguiente, en la mañana del día de la prueba, apareció una foto del C-2 en «La Faro» con una descripción detallada de lo que el submarino iba a realizar y cuándo. Después de leer esto en el periódico decidí dejar a «La Faro» en evidencia ante sus lectores, reprogramando la prueba para las cinco de la madrugada del día siguiente, ~~hora a la cual todo el mundo estaría durmiendo~~. De acuerdo con la información del periódico, la gente empezó a llegar a las cuatro de la tarde, incluidos operadores cinematográficos de documentales. Todos se sintieron defraudados al no empezar a maniobrar el C-2 a la hora anunciada. Al día siguiente apareció un artículo exculpatorio en el mismo periódico, explicando que el submarino no había podido realizar la prueba, debido a una nueva avería. Y en la madrugada de ese mismo día, a las cinco en punto, pude realizar las maniobras necesarias para la prueba. El equipo editor del periódico se enteró de todo esto algunos días después y publicó un artículo en el que decía que el comandante del C-2 «nos está ocultando sus movimientos». Posteriormente volví a repetir la triquiñuela con el periódico dos o tres veces, después de lo cual comenzaron a escribir con menos frecuencia sobre el C-2 y siempre después de los acontecimientos ~~y con artículos menos enfáticos y llenos de disculpas~~. Después de utilizar este método varias veces, solicitaba autorización y ejecutaba una prueba en el mismo día, de forma que ~~aunque el periódico escribiese sobre ello, lo hacía siempre después de su ejecución~~.

460 rev

~~Después de su fracaso en el C-2 (18), los fascistas concentraron sus esfuerzos sobre el C-4, ya que el C-4 (19), partió tranquilamente para Cartagena.~~

Los fascistas disponían de muchas mujeres agraciadas, cuya misión consistía en trabar conocimiento con el personal del submarino, lograr que se enamorasen de ellas, corromperlos y atraer a los más prometedores a domicilios de fascistas, donde algunos varones de estas ideas pudieran influir sobre ellos. Los objetivos de los fascistas eran los de conseguir la desertión de marineros y la organización de sabotajes a cambio del pago de grandes sumas.

461

De esta forma consiguieron captar a uno de nuestros maquinistas, el cual les dijo únicamente que había un comandante ruso en el submarino. Según me contaron no les dijo su apellido. Tan pronto como este hombre regresó de tierra, le arresté y al día siguiente le envié a España bajo custodia de un gendarme francés.

A los dos días, el jefe de policía requirió una relación de toda la dotación del submarino, insistiendo en que había extranjeros a

(18) Cambiada la numeral en el informe por la de C-4.
(19) Cambiada la numeral en el informe por la de C-2.

bordo, cuyos apellidos desconocía. Esta investigación del jefe de policía no tuvo éxito.

Debido a la acción de las mujeres fascistas, di estricta orden de prohibición absoluta de reuniones y de establecimiento de contactos con mujeres y hombres desconocidos, restringí las salidas de francos y reforcé el control sobre la marinería con el auxilio de marineros firmes y dignos de confianza. Estas medidas paralizaron la labor de las mujeres fascistas. La policía republicana española envió dos agentes secretos al submarino C-2, que se infiltraron en la organización fascista y consiguieron cierto ascendiente en ella. Me informaban en todo momento del trabajo de los fascistas, de las gentes que les visitaban y de los sabotajes y acciones subversivas que estaban planeando.

461 rev

Cada vez que el cónsul español venía a informarme personalmente sobre los sabotajes y acciones subversivas planeadas por los fascistas, se quedaba siempre sorprendido de que yo ya conociese todo eso. Únicamente el cónsul general de España conocía la existencia de los dos agentes de policía. Durante mi permanencia en el submarino C-2 tuvieron lugar muchos acontecimientos de distinta índole, pero en ningún caso pudieron los fascistas causar daños al submarino, así como tampoco fueron capaces de organizar la deserción de un solo marinero.

Pruebas del submarino y recepción de aprovisionamientos

El puerto de St. Nazaire es una ensenada cerrada. Esclusas y compuertas permiten la entrada y salida del mismo. En esta zona tienen lugar grandes mareas entrantes y vaciantes, con diferencias de altura del orden de los ocho metros. El nivel del agua en la zona portuaria se mantiene igualado al de la pleamar, por lo que sólo puede salirse a la mar a través de las esclusas durante esta fase de la marea. Habida cuenta de estas características del puerto y de la situación política preparé un plan de pruebas de la maquinaria y del buque que no hubiesen de efectuarse en la mar. Era consciente de que el Gobierno francés no permitiría que el C-2 realizase pruebas en sus aguas territoriales. Por lo tanto me apresuré a ejecutar en puerto mis pruebas de inmersión antes de recibir una aprobación oficial. Escogí para ello un domingo, día en que los funcionarios franceses no trabajaban y salían fuera de la ciudad. El sábado por la tarde solicité autorización del capitán del puerto para hacer inmersión, con el ruego de que mantuviesen secreta mi solicitud. En la madrugada, a 0500 horas, realicé mi primera prueba en inmersión. Se apreció que el submarino estaba sobrecargado, por lo que fue necesario ajustar el lastrado, el trimado y la estabilidad.

462

Ese mismo día efectuamos rápidamente los cálculos necesarios y el reajuste del lastre. A primeras horas de la mañana del lunes efectuamos una prueba final en inmersión (la profundidad del puerto es de 10 metros) que se desarrolló satisfactoria y rápidamente.

462 rev Ese mismo día, el mando naval superior de la zona marítima, almirante embarcado en el acorazado francés *Strasbourg* (20), citó a nuestro comandante nominal y le entregó unas instrucciones del Gobierno francés, según las cuales, el C-2 no podía hacer inmersión en puerto o en aguas territoriales francesas. Asimismo precisaban, que después de su salida a la mar, el buque no podría regresar a ningún puerto francés, so pena de quedar internado. Se incluían también algunas otras condiciones. En cierta medida estas instrucciones carecían ya de valor para mí, puesto que ya había realizado las pruebas en inmersión. Cuando el almirante le entregó estas instrucciones a mi comandante nominal le felicitó por la eficaz y puntual realización de todas las actividades del submarino. Este almirante era simpatizante de la España republicana y siempre nos ayudó durante las reparaciones.

463 El resto de la maquinaria se probó atracados en el muelle. Presté especial atención a la estanqueidad de los tubos lanzatorpedos de popa, porque solamente podían probarse a cota profunda.

Se comprobó también el funcionamiento de la aguja giroscópica Anschütz, de Kiel, durante la maniobra del buque y en el muelle, pero no pudo obtenerse su desvío porque no se dispuso de enfilaciones en tierra. La aguja magnética llevaba años sin funcionar y no se dispuso de personal especializado para ponerla en servicio. El resto de la maquinaria se comportó satisfactoriamente durante las pruebas.

Embarqué víveres solamente para 35 días y agua potable para 15, ya que el submarino estaba sobrecargado. Con mi especial autorización se embarcaron, además de los citados aprovisionamientos los siguientes efectos: 25 bicicletas, 2 motocicletas, 3 silletas de niño, 1 coche de niño y 5 grandes cajas con repuestos para las lanchas torpederas. Cada marinero embarcó no menos de 50 kilos de alimentos y algunos de ellos estibarón hasta algo más de 500 kilos. Todos estos efectos y víveres se estibarón debidamente en el submarino. ~~Se dejaron libres todos los accesos a la maquinaria y a los puestos de control del buque. Se dieron instrucciones al efecto y todo ello se ejecutó únicamente con mi permiso.~~

463 rev La cuestión de la comida era muy importante para los españoles, por lo que les autoricé a embarcar tantos alimentos como permitiesen las posibilidades de funcionamiento del submarino.

(20) Probablemente el vicealmirante Jean de Laborde, jefe de la Escuadra del Atlántico.

De acuerdo con las condiciones establecidas por los franceses, se embarcaron los proyectiles y las cabezas de combate de los torpedos con un solo día de antelación a la salida final.

Una vez que se embarcaron las municiones, los periodistas obtuvieron fotografías, que aparecieron en los periódicos del día siguiente, con sus correspondientes comentarios. Los preparativos para la salida fueron totalmente abiertos al público, por lo que los fascistas quedaron enterados de todo. ~~Dejé todos los recortes de los periódicos y fotografías del C-2 al camarada V en París.~~

Preparación para la salida del submarino C-2

464

Las condiciones políticas para el submarino C-2 se fueron deteriorando ya que la policía y la gendarmería reforzaron su control sobre el submarino y su dotación. El jefe de policía comenzó a ejercer control y citaba a todos aquellos que tenían que venir al submarino para que le viesen en persona, a fin de comprobar su nacionalidad. En aquellos momentos faltaban diez especialistas en la dotación del buque, estimándose que habría de transcurrir mucho tiempo antes de que pudiesen destinarse, de modo que decidí salir a la mar sin ellos. Distribuí a la dotación a dos guardias, en las cuales incluía al personal de cifra, auxiliares sanitarios y reposteros. ~~Dicho en otras palabras, mantuve ocupado a todo el mundo con alguna clase de servicio.~~

Fijé la salida para el 17 de junio, dado que así, al aproximarnos al Estrecho de Gibraltar, la Luna estaría terminando su cuarto menguante y la noche estaría muy oscura. ~~Debido a esta sincronización con la fase lunar, no pude esperar ya más la llegada de los respetos para equipos eléctricos que me habían sido enviados desde Cartagena.~~

464 rev

Antes de la salida trimamos el buque en la siguiente forma: proa, 2 toneladas, popa 1 1/2 toneladas y centro, 3 toneladas. El tanque central del trimado no se llenó en puerto para hacer inmersión, porque en ese caso, el submarino hubiese tenido 10 toneladas de flotación negativa. La densidad en este puerto era 1,016. En el golfo de Vizcaya su valor era 1,025 y en el Mediterráneo 1,027. En cuanto al desplazamiento del submarino esta diferencia de densidades equivalía al volumen del tanque central de trimado, por lo que salí con este tanque vacío y después, cuando me encontré a 30 millas de tierra, lo llené totalmente mientras me sumergía, sin que variase el trimado, quedando éste finalmente bien ajustado.

Envié un telegrama al jefe del Estado Mayor de la Marina a través del servicio de telégrafos francés y utilizando el código del submarino, dándole cuenta del grado de alistamiento del buque a la salida y solicitando autorización para realizar ésta, autorización que me fue concedida.

Salida

A medida que se aproximaba la hora de la salida, la policía, los gendarmes y el personal directivo de la planta se congregaron cerca de las esclusas. Llegó entonces el práctico francés, quien tuvo que embarcar porque los franceses no nos permitían pasar a través de las esclusas sin él. Aparecieron unos cuantos periodistas y nos fotografiaron desde todos los ángulos. Nos despedimos amistosamente de las autoridades y de los directivos de la planta. Cuando nos encontrábamos en la esclusa, la administración del puerto nos presentó su última factura, correspondiente a nuestro paso por esta esclusa, paso que fue dirigido por el comandante naval del puerto de St. Nazaire. A 1820 horas salimos del puerto y quedamos en franquía.

465 Durante nuestra salida, el secretario del partido comunista de St. Nazaire, un pescador, despachó un bote pesquero a motor para explorar la zona, comunicándome con él por medio de mi intérprete, camarada Vokshin. La labor de este secretario del Partido Comunista fue de gran utilidad para nosotros.

El tránsito

Navegué 30 millas en superficie, porque no había suficiente profundidad para hacer inmersión. Al llegar a una sonda de 35 metros hice inmersión para comprobar el casco y diversos equipos de la maquinaria. ~~Me posé en el fondo y efectué las comprobaciones necesarias.~~ Me quedé en el fondo durante dos horas. Se realizaron las comprobaciones del casco y de la maquinaria con resultado satisfactorio. Por la mañana, fallaron los periscopios, igual que sucedió en el C-4. El periscopio de ataque se inundó y el de observación se llenó de condensaciones, no pudiéndose ver nada a través de él. Con los periscopios en estas condiciones y faltando diez especialistas a bordo, era imposible la ejecución de operaciones frente a los puertos del norte de España. Por ello inicié el tránsito a Cartagena. El hecho de la inutilización de ambos periscopios no afectó mucho a la moral de la dotación, ya que era posible realizar el tránsito sin ellos. No convoqué ninguna reunión para tratar de la inutilización de los periscopios, por no ser necesario. Durante los días 17 a 26 de junio, en pleno tránsito, las noches eran las más cortas del año, por lo que a veces corté de día las derrotas de los mercantes. No hice muchos esfuerzos por ocultarme de ellos, dado lo difícil que resultaba evitarlos.

465 rev

De haber tratado de hacerlo, tendría que haber realizado el tránsito en inmersión durante el día y en superficie por las noches y de

466 haberlo hecho así, la duración de este tránsito hubiese sido de veinte días, en lugar de los seis o siete de que disponía para llegar al estrecho de Gibraltar en condiciones lunares favorables. Por todo ello decidí no preocuparme mucho por estos encuentros. Cuando observaba la presencia de buques de guerra en el horizonte hacía inmersión. Aproveché el tránsito hacia el estrecho de Gibraltar para el adiestramiento y la organización de la dotación. Fui tenaz en esto y logré formar una buena dotación. Durante el segundo día de navegación, avistamos la ciudad de Ferrol. Yo llevaba mi derrota por estima, pero cuando tuvimos una situación astronómica, comprobé que había un error de 50 millas con respecto a tierra. Tendría que haberme encontrado a 80 millas de Ferrol, pero la realidad fue que sólo estaba a 30 millas. Durante los siguientes días, la discrepancia entre situaciones estimadas y astronómicas era de unas 30 ó 40 millas. En la primera oportunidad que tuve, hallé el desvío de la aguja giroscópica, que resultó ser de 9° cuando en el momento de la salida había sido sólo de 3°. Decidí entonces comprobar este desvío con mayor precisión. Como la noche estaba clara y podía verse la estrella Polar, me aproximé al faro situado en el límite sudoeste de Portugal y una vez en la enfilación de este faro con la estrella Polar fui gobernando a distintos rumbos, observando que el desvío de la aguja giroscópica no se mantenía constante a cada uno de ellos. Inicié entonces una caída circular y comprobé que los desvíos aumentaban y no se mantenían constantes, lo que demostraba claramente que esta aguja no funcionaba bien y que por tanto, resultaba peligroso navegar en inmersión a través del estrecho de Gibraltar sin periscopios y sin aguja giroscópica. Al conocer esto, toda la dotación se sintió muy preocupada, pero la animé diciéndole que pasaríamos el Estrecho.

466 rev El oficial de derrota y el contramaestre me advirtieron que, de acuerdo con su experiencia, la aguja giroscópica se inutilizaría totalmente en dos o tres días, por lo que empecé a ingeniar algún procedimiento para solucionar este problema, pues si cursaba un mensaje a Cartagena informando a nuestra gente y al mando español de nuestra situación, no podrían hacer nada por nosotros y si me dirigía al puerto francés de Casablanca, el submarino, de acuerdo con las instrucciones de sus autoridades, sería internado y perdido consecuentemente para la República española. Así que tuve que tomar la decisión de asumir el riesgo, aun cuando las probabilidades de efectuar el paso con seguridad eran muy pequeñas, ~~quizá no más de un veinte por ciento. Con el asesoramiento del segundo comandante y del oficial de derrota, estudié las condiciones de la navegación por el Estrecho en esa época del año.~~ Nos faltaba un solo día para embarcarlo, de modo que decidí dirigirme a él y actuar de acuerdo con la

467

situación existente. Afortunadamente el tiempo era bueno y podía verse la estrella Polar en todo momento. Aproveché esta singladura para estudiar detenidamente el anormal comportamiento de la aguja giroscópica. Para ello, me dirigí a un punto situado 30 millas al sur de las derrotas más transitadas y arrumbé al Estrecho. Mientras navegaba a este rumbo, obtuve constantemente desvíos de la aguja giroscópica valiéndome de la estrella Polar y aprecié que cuando navegábamos en círculos, la aguja actuaba perezosamente, señalando cada vez un rumbo distinto y que el desvío era diferente a cada uno de estos rumbos. A 40 millas de Gibraltar avisté destructores en el horizonte, por lo que hice inmersión, no volviendo a superficie hasta unas 30 millas del Estrecho, en plena oscuridad. Anteriormente ya había tenido algún encuentro con buques de guerra: una vez, a 40 millas de la costa meridional de Ferrol, en una mañana de baja visibilidad, surgieron súbitamente de la neblina, a unas 3 millas, dos destructores que cayeron hacia mi. Me sumergí inmediatamente y pasaron sobre nosotros, pudiendo oírse con toda claridad el ruido de sus hélices. Otra vez, a la altura de Lisboa y a unas 30 millas de la costa, tropecé con una agrupación compuesta por dos cruceros y cuatro destructores. A pesar de que navegábamos solamente a ocho nudos, como ellos iban a una velocidad muy superior, nos encontramos en seguida en medio de ellos. Estimamos por sus siluetas que se trataba de buques portugueses. Como este encuentro tuvo lugar mientras estábamos comprobando la aguja giroscópica por medio de un faro y de la estrella Polar, me costó bastante trabajo zafarme de esta agrupación. La noche siguiente, cuando estaba volviendo a comprobar la aguja giroscópica por el mismo sistema, avisté dos pequeños buques de guerra, pero esta vez pude romper el contacto y ~~terminar la comprobación bien hacia mar abierta~~. Efectué el paso del Estrecho de Gibraltar en la noche del 23 al 24 de junio, con tiempo tranquilo y claro, lo que me permitió valerme de la Polar en todo momento.

467 rev

Después de salir a superficie antes de llegar al Estrecho, empecé la carga de las baterías y la aproximación a éste, tratando de emplear al máximo todos los medios técnicos del submarino para efectuar este paso. Proyecté con antelación una derrota de un solo tramo recto que me permitiría atravesarlo sin tener que efectuar cambios de rumbo. A fin de poder adoptar un desvío de la aguja giroscópica que resultase fiable, empecé a navegar a este rumbo dos horas antes de la prevista para hacer inmersión y efectuando frecuentes comprobaciones por medio de la Polar. De esta forma, determiné que el desvío era de 14°. Como navegábamos en avance toda, a las dos de la madrugada nos encontramos a unas 10 ó 12 millas del faro de cabo Espartel. Mientras me aproximaba al Estrecho y estando a unas 8 millas de este faro, se presentó un mercante aproximándose

a nosotros a rumbo de colisión. Si no alteraba el rumbo, la colisión sería inevitable, pero si lo hacía variarían las condiciones en que se había estabilizado la aguja giroscópica. Al no haber otra solución, caí a babor, describí un círculo y volví al rumbo anterior, apreciando entonces un desvío de 10°. Continué a este rumbo durante una hora aproximadamente. A las tres de la madrugada y estando a 2 millas tanto avante del faro de Espartel y a unas 6 ó 7 millas del de Malabata, vino directamente hacia mí una lancha torpedera a gran velocidad. Después de hacer inmersión inmediatamente, nos encontramos en medio de un hilero de corriente, teniendo que navegar a velocidad máxima para poder gobernar. Cinco minutos después de la inmersión, oímos explosiones lejanas de cargas de profundidad. Caímos en ese hilero porque tuve que hacer inmersión antes de embocar el Estrecho, en el banco de 80 metros de sonda, llamado «~~Ridge o~~ ~~Majuán~~».

468 rev Este banco está situado en el centro de la entrada ~~de poniente~~ (21) del Estrecho de Gibraltar. Debido a las intensas corrientes y contracorrientes existentes en él, se produce un remolino (22) sobre el banco. La lancha torpedera me obligó a hacer inmersión 10 millas antes del punto en que se sumergió anteriormente el C-4. Al cabo de diez minutos salimos del hilero y el submarino se estabilizó. Puse entonces a velocidad mínima y mantuve una cota de 30 metros. Hubo anteriormente una situación muy preocupante cuando para mantener la máxima velocidad en el seno del hilero, se originó un consumo eléctrico muy elevado, precisamente cuando teníamos que entrar en el Estrecho en inmersión y mantenernos navegando así durante todo el día. Después de este incidente, tratamos de ahorrar energía eléctrica todo lo posible, pasando a posición manual todos los mecanismos que contaban con esta modalidad de manejo.

469 Antes de hacer inmersión, aproveché todas las ocasiones posibles para situarme antes de llegar a la zona más angosta del Estrecho. Para ello utilicé la Polar y dos marcaciones a dos faros. Después, una vez en inmersión y ya dentro del Estrecho, empecé a situar bien en la carta el punto de inmersión, mientras que el segundo comandante y el oficial de derrota mantenían la derrota que habíamos planeado seguir, gobernando para situarnos sobre ella «a ojo marinero». El punto de inmersión estaba aproximadamente a _____ (23) millas del faro. En tanto que realizábamos estos cálculos un electricista se dedicó a reparar el sondador acústico, que estaba en función en ese momento. Este equipo nos ayudó mucho, ya que fue el único medio con que pudimos contar para obtener una imagen clara de

(21) De poniente.

(22) Un hilero.

(23) En blanco en el documento original ruso.

nuestra situación y poder realizar así el paso con confianza. Para contar con la mayor garantía posible, habíamos empezado a puntear nuestra situación a partir de una zona alejada dos millas del hilero y que aparecería señalada en la carta con unos veriles de sonda muy característicos. Tuvimos que alterar el rumbo hasta cinco veces, de acuerdo con lo que iban indicando el perfil del fondo por el sondador. ~~Cuando estábamos en Burdeos sugerí que nos instalasen en el submarino un buen sondador acústico de un pesquero español.~~ Vino después un ingeniero de la compañía británica fabricante del sondador, para comprobar su instalación. Ahora puedo afirmar que este sondador salvó al submarino C-2.

469 rev

Pasé por la zona más angosta del estrecho de Gibraltar a las 1000 horas de la mañana y arrumbé entonces al 065, contando con un desvío estimado de la aguja giroscópica de 10°. Navegué en inmersión durante todo el día a una cota de 30 metros. Salí a superficie a 2200 horas, a 25 millas de Gibraltar. Pude ver muchos mercantes navegando por la línea del Acuerdo de Lyon (24). ~~Pude ver también en el horizonte la luz del faro de Gibraltar.~~ Esto nos permitió situarnos. El tiempo era bueno y por lo tanto, nuestra navegación a partir de entonces se guió por la estrella Polar. A 2400 horas, y estando tanto avante con Málaga, dos horas después de haber salido a superficie, avisté dos cruceros italianos con su alumbrado encendido (los identifiqué por sus siluetas) y navegando a gran velocidad. Me resultó difícil maniobrar para abrirme de ellos, ya que la aguja giroscópica prácticamente no funcionaba. Tuve que orientar la alidada de un taxímetro a la estrella Polar y la del otro hacia uno de los cruceros, ya éste fue el único medio disponible para poder comprobar que me abría de ellos.

470

Después de este incidente me aproximé a la costa y con la ayuda del sondador y de la Polar empecé a navegar en demanda de Cartagena. Intenté enlazar por radio con esta base el día anterior a mi llegada, pero no lo conseguí. Esa misma noche el radiotelegrafista estableció enlace con una estación que, según él, era la del crucero *Libertad*. Transmitió mi mensaje y recibió el «enterado», indicándonos además mediante código que esperásemos una respuesta a las 0400 horas. Al no recibir esta respuesta envié un mensaje solicitando confirmación de haber recibido el nuestro. Este mensaje se transmitió también al crucero. Una vez en Cartagena, pudimos comprobar que ningún barco republicano había recibido estos mensajes. El jefe de la Flota se interesó por este asunto y pidió que se presentasen las instrucciones de comunicaciones. Cuando se compararon los originales con las copias, se vio

(24) Quiere decir «Nyon».

que ambas contenían el mismo texto, pero no así los indicativos de llamada, que eran distintos, así como también lo eran las frecuencias asignadas y las horas señaladas para establecer enlaces.

470 rev Las citadas instrucciones estaban firmadas por el jefe del Estado Mayor de la Flota. Según las emisiones de las radios fascistas, éstos estaban sumamente interesados en el C-2. A los dos días de abandonar el puerto francés, habíamos recibido un radiograma de Salamanca indicando que el C-2 había salido el 17 de junio y se dirigía a uno de los puertos republicanos del Mediterráneo. Cuando llegué a Cartagena me contaron que la radio fascista había dicho que se esperaba que el C-2 estuviese en Gibraltar del 21 al 22 de junio. También, antes de mi llegada a Cartagena, los fascistas transmitieron un radiograma que decía que el C-2 había sido hundido. ~~Como consecuencia de esta noticia las madres de dos marineros se desmayaron y hubieron de ser llevadas al hospital de Murcia.~~ Tan pronto llegamos a Cartagena, se les comunicó inmediatamente la noticia de nuestra entrada en Cartagena. A los dos días de esta llegada, la radio fascista comunicó la captura del C-2, dando también una relación exacta de toda su dotación y especificando que sus mandos, constituidos por cinco personas, incluyéndome a mí, estaban prisioneros en una fortaleza. Según me informaron después de mi llegada, basándose en informes de nuestros agentes, se habían enviado muchos buques fascistas para cazar al C-2. Cuando se empezaron a confrontar mis datos sobre avistamientos y encuentros con buques de guerra y con la información de nuestros agentes, se vio que coincidían en una gran medida. Según la información de los agentes, destructores alemanes, cruceros italianos, las numerosas lanchas torpederas operando en el Estrecho y casi toda la Flota fascista fueron movilizados para cazarnos. Durante el tránsito no hubo averías, con la excepción de las de la aguja giroscópica y los periscopios, no imputables a la dotación. Después de la llegada, el submarino comenzó a efectuar un periodo de pequeñas reparaciones. En primer lugar se montó un nuevo giróscopo en la aguja periscópica y se desmontaron los periscopios para ser reparados.

471

~~El jefe de Estado Mayor de la Marina (25) pensó en elevar una recomendación para que la dotación fuese condecorada por el éxito del tránsito, pero después de una conversación con el Subsecretario de Marina (26) se decidió conceder a la dotación una gratificación en metálico, equivalente al valor oro de los haberes devengados durante el tiempo pasado en el extranjero.~~

(25) Capitán de corbeta Miguel Buiza Fernández.

(26) Alfonso Játiva García.

En ocasión de mi última entrevista con el jefe del Estado Mayor de la Marina, me pidió que transmitiese su cordial saludo a nuestros
471 rev jefes y les expresase su petición de que nos enviasen camaradas bien experimentados.

Conclusión

1. El paso a través del estrecho de Gibraltar no es difícil y todo comandante normal de submarino soviético debería ser capaz de realizarlo satisfactoriamente.
La dificultad y el éxito del paso dependen fundamentalmente de la forma en que el comandante prepare y repare el submarino y de la clase de dotación que logre constituir.
2. Este paso ha demostrado que resulta muy difícil cazar a un submarino, siendo necesario para ello el empleo de fuerzas considerables.
3. Teniendo en cuenta las posibilidades de todos los medios técnicos actualmente existentes, vale la pena asumir este riesgo en tiempo de guerra.
- 472 4. El estado del material con el que realizamos el tránsito de nuestro submarino era tan deficiente, que de haberse tratado de un submarino soviético en tiempo de paz, no se le hubiese permitido salir a la mar. Por tanto, llego a la conclusión de que nuestros submarinos poseen un potencial tal que puede ser utilizado con éxito por nuestros comandantes en tiempo de guerra para efectuar operaciones de combate, aun cuando algunas de sus condiciones técnicas sean inferiores, como puede suceder en tiempo de guerra por diversas causas.
5. Es sumamente importante contar con un sondador acústico fiable y en buenas condiciones de funcionamiento a bordo de todos nuestros submarinos.
Agrego a este informe la carta del estrecho de Gibraltar que utilicé para efectuar el paso, así como un gráfico del sondador (27).

(27) No se han localizado.

Rossiiskii Gosudarstvennyi Arkhiv Voenno-Morskogo Flota
Archivo Naval Estatal Ruso

Fuente r-1529, Inventario 1, Carpeta 115, páginas 413-444

**Perekhod p/I C-4 iz Frantsvzskogo porta Bordo [v] Kartakhena [u]
Tránsito del submarino C-4 del puerto francés de Burdeos a Cartagena**

Informe del
Kapitan-leutenant Burmistrov

413 Después de la liquidación del frente del norte, los submarinos C-2 y C-4 tuvieron que dirigirse a puertos franceses (1). Como resultado de bombardeos quedaron perforados los cascos resistentes de ambos submarinos, resultando también dañados un eje y elementos de la maquinaria, quedando fuera de servicio los cañones por acción de fragmentos de bombas.

Durante el tránsito a Francia los comandantes de los submarinos C-2 y C-4 (2) concibieron un plan para entregar los submarinos a los fascistas. Trataron de persuadir a las dotaciones para dirigirse al puerto de Santander o al de Bilbao. Al no lograrlo ambos submarinos entraron en puertos franceses, el C-2 en el de Saint Nazaire y el C-4 en el de Burdeos.

414 Desde los primeros días en Francia, organizaciones fascistas comenzaron a actuar sobre el personal por medios morales y materiales como, por ejemplo, sobornos, para que las dotaciones accediesen a trasladar los submarinos a puertos fascistas.

El comandante del C-2, con parte de la dotación, realizó un intento para apoderarse del submarino, intento que fracasó. El comandante del C-4 se evadió a territorio de Franco. En las dotaciones de ambos submarinos existían fascistas cuyo objetivo consistía en perturbar de todas las formas posibles el desarrollo de las reparaciones necesarias y organizar acciones de sabotaje durante el tránsito a España. Los dos submarinos requerían reparaciones importantes en el casco y en la maquinaria, así como la sustitución de las baterías.

(1) No es exacto. Ver la introducción y el informe de Eguipko que sigue.

(2) Alférez de navío José Luis Ferrando Talayero, del C-2, y teniente de navío Jesús Lasheras Mercadal, del C-4.

El comandante Prado (3) (comunista) fue nombrado para gestionar las reparaciones. El gobierno francés accedió a velar por la seguridad de los submarinos y designó a este efecto una fuerza especial de policía. Durante el periodo de reparaciones, Prado depuró las dotaciones de ambos submarinos, enviando algunos de los marineros a Cartagena por encontrarse desmoralizados e incapaces de trabajar. Tales cambios tuvieron lugar antes de mi llegada, por lo que al producirse ésta sólo habían quedado cuatro marineros y un oficial en el C-2 y un 50 por 100 de la dotación en el C-4. Todo esto bajó el ritmo de las reparaciones, ya que era la primera vez que especialistas franceses se enfrentaban con este tipo de submarino, familiarizándose lentamente en su conocimiento. En estas condiciones, el control sobre las reparaciones resultaba insuficiente y facilitaba a los agentes fascistas la ejecución de las acciones de sabotaje. El sabotaje progresaba mucho y los fascistas contaban con una pronta victoria en el frente sur. Las reparaciones se desarrollaban bien en algunas instalaciones poco importantes, pero en cambio, se avanzaba muy lentamente en los diesel, motores eléctricos principales y baterías. Únicamente una parte de las dotaciones se alojaba a bordo de los submarinos. Los marineros no percibían sus pagas, recibiendo tan sólo pequeñas cantidades de dinero en concepto de anticipos. Recibían también malas noticias de sus casas, todo lo cual contribuía a su desmoralización. Combinando el descontento de las dotaciones con su situación económica, los agentes de Franco trataron de sobornar al jefe de máquinas del C-4 (4) para que obstaculizase las reparaciones o desertase, ofreciéndole por ello 75.000 francos. Pero entonces el éxito del Ejército republicano en el frente al capturar Teruel elevó la moral de la dotación, que prosiguió las reparaciones del submarino, a fin de poder llevar a cabo el tránsito a Cartagena lo antes posible.



El kapitan-leitnant I. A. Burmistrov de la Marina soviética.

416 Una vez llegado a París solicité y logré que me pusiesen en contacto con Prado. Cuando nos reunimos, Prado me informó detalladamente acerca del progreso de las reparaciones y de las condiciones del personal. Como resultado de esta información quedó claro que ya tendría que tomar en mis propias manos las reparaciones y el manejo del personal, quedando Prado conforme con ello y

(3) Capitán de corbeta Pedro Prado Mendizábal.

(4) Probablemente Francisco Molino Sánchez, auxiliar maquinista.

acordando con él la localización de un lugar permanente para nuestras reuniones. Yo enviaba mis instrucciones a través de él, instrucciones que se referían a todas las cuestiones de detalle y a la forma en que habrían de aprobarse las reparaciones de la maquinaria. Posteriormente, y según un acuerdo con el camarada V (5), decidí comprobar personalmente las condiciones de ésta. En términos generales, Prado se mostraba conforme con mi presencia en el submarino, pero le preocupaba mucho que pudiesen reconocermelo debido a mis facciones y a mi desconocimiento del español.

417

Una vez que Prado me instruyó minuciosamente acerca de la forma en que habría de conducirme y de los temas sobre los que debería hablar, pasé a bordo del C-4. Nos recibieron seis policías, habiendo sido advertida la dotación para que no me saludase o me hablase en presencia de operarios. Después de echar una ojeada al submarino, di instrucciones al jefe de máquinas e inspeccioné la batería. Me di cuenta de que las reparaciones durarían no menos de mes y medio, siempre que los trabajos marchasen bien, que yo pudiese ejercer un control total sobre ellos y que la seguridad del jefe de máquinas lo siguiera: «Eso puede hacerse en la URSS, donde no hay fascistas, pero aquí, las reparaciones van a durar de 4 a 5 meses».

Presté gran atención al personal y atendí las protestas de varios hombres. Todas estas protestas se referían generalmente a las pobres condiciones económicas de los propios marineros y a las de sus familias en Cartagena. La dotación manifestó su deseo de volver a la España republicana. Respondiendo a una sugerencia mía y a fin de lograr un alivio, se asignaron 100.000 francos al C-4 y al C-2, con lo que pudo mejorarse la alimentación y la situación económica de los marineros.

Cuando llegué a París sugerí al camarada V, que el camarada Eguipko fuese enviado a Cartagena para formar una dotación para el submarino C-2. ~~Entretanto yo tenía grandes deseos de comprobar el estado del C-2 dado que se suponía que sería el primero en terminar sus reparaciones,~~ aunque no pude hacerlo debido a la intensa acción desarrollada por organizaciones fascistas en ese buque.

Planeamiento del tránsito

Al ser Prado más antiguo que yo, sugirió que los dos submarinos efectuasen juntos el tránsito. Inmediatamente me mostré en desacuer-

(5) «V» era el agregado aéreo soviético en París, Nikolai Nikolaevich Vasilchenko, que hablaba excelente francés y coordinaba las relaciones entre el personal militar soviético en Francia y las autoridades de este país.

418 do, ya que la intención de Prado era la de que los buques estuviesen bajo mando español durante el tránsito. Prado se mantuvo firme, a pesar de la falta total de medios para controlar un grupo de submarinos en inmersión y de la absoluta carencia de experiencia práctica por parte del personal.

Para nosotros resultaba obvio que esta forma de tránsito sería catastrófica, tanto para las dotaciones como para los submarinos. Resultaba claro que Prado no tenía ningún plan, en tanto que el camarada Eguipko y yo habíamos elaborado uno en Cartagena. Finalmente, Prado fue relegado a navegar en condición de pasajero.

~~Prado es comunista en cuanto a sus creencias. Según sus palabras, no era tratado con respeto por parte de sus oficiales y además no le gustaba al jefe de la Flota. Por tanto, decidió llevar los submarinos a Cartagena o morir, probando así que era un verdadero republicano. Resultaba obvio que yo debería tomar el submarino en mis propias manos y autoproclamarme su verdadero comandante.~~

Asignación de los submarinos

Eguipko recibió instrucciones de tomar el mando del sumbarino C-2, dado que iba a ser el primero en terminar las obras. Además, existía la importante consideración de la formación de su dotación. Se suponía que ésta iba a constituirse a base de la del submarino C-6, en el cual había navegado el comandante Eguipko y por lo tanto, conocía a su personal. ~~Yo permanecería en el C-4, a fin de despedir al C-2 y concluir todos los asuntos de los submarinos en~~

419 ~~Francia.~~

Preparación en Cartagena

El 13 de marzo llegué a Cartagena. Para esas fechas, el camarada Eguipko había podido formar una dotación de 42 hombres, de los cuales un 90 por 100 procedían del C-6. Hubo grandes dificultades en lo tocante al nombramiento del comisario del submarino. Al principio, el comisario de la Flota, Bruno Alonso, estuvo conforme con el nombramiento del comisario que habíamos designado (6), pero posteriormente, siguiendo las instrucciones del Subsecretario (7), negó su conformidad, originándose con ello una larga corresponden-

(6) El nombre del comisario propuesto por los consejeros soviéticos no ha sido determinado, pero en algunos documentos figura como «Paolo». Tal vez era el auxiliar de Torpedos y Electricidad Ernesto Conesa Avilés, presidente del comité del C-6, bajo el mando de Burnistrov.

(7) Desde el 24 de diciembre de 1937 al 5 de abril de 1938 fue subsecretario de Marina el capitán de navío Valentín Fuentes López, siendo habilitado como contralmirante el 19 de febrero de 1938.

cia. El camarada Eguipko dijo que no tomaría el mando del submarino sin dicho comisario. El camarada Grigor (*¿ovich?*) (8) nos aleeccionó para que nos mantuviésemos firmes en nuestra opinión, en tanto que él negociaría con el ministro Prieto (9). En resumen, el comisario que proponíamos había sido acusado de bandidaje y de intento de asesinato del jefe de la flota del norte. Lo que resultaba absolutamente claro para nosotros era que no deseaban influencia comunista en el submarino ya que este camarada era un buen comunista. El camarada Eguipko se vio enfrentado a la siguiente pregunta por parte del mando: «¿sus comandantes navegan con las gentes que ellos desean y no han de obedecer las órdenes de sus ministros?».

~~Nos dimos cuenta de que debido a la situación, deberíamos contar con un cierto apoyo en los buques y que por lo tanto, habríamos de contar con comunistas a bordo. Pero por otra parte, desde un punto de vista diplomático deberíamos ceder.~~

420 Finalmente, después de una larga discusión, fue nombrado un comisario por orden de Bruno Alonso. Era un socialista, auxiliar electricista del submarino B-2 (10).

Plan y documentación para el tránsito

Preparé un plan cuyo objetivo principal era el de llevar el submarino a Cartagena. No estaba previsto atacar buques de pequeño porte hasta llegar al estrecho de Gibraltar. Únicamente se contemplaba la realización de ataques en el caso de encontrar cruceros rebeldes. Una vez en aguas del Mediterráneo, atacaríamos a todos los buques con bandera fascista. Se suponía que el tránsito duraría de doce a quince días y se harían víveres para 35 días. Las derrotas no pasarían a menos de 100 millas de las costas del norte de España y de Portugal. El plan tenía en cuenta la posibilidad de sabotajes, de fallos en el funcionamiento de la maquinaria y de accidentes. Asimismo consideraba el hecho de que la dotación carecía de experiencia en la ejecución de inmersiones rápidas en casos de emergencia y en navegación en inmersión. Por otra parte, el tránsito proporcionaría la posibilidad de adiestrar a la dotación en navegación oceánica. El plan fue aprobado por el camarada Reus (11) y sometido posteriormente a la aprobación del jefe de la Flota.

(8) El nombre no figura completo en el documento original, pero se trata probablemente de «Grigorovich», seudónimo del *komandarm II ranga* (general) Grigorii Mijailovich Shtern, jefe del equipo asesor militar soviético en España.

(9) Indalecio Prieto Tuero, ministro de Defensa Nacional.

(10) Debía ser Manuel Marcote Toba, auxiliar maquinista y no de Electricidad.

(11) No identificado. La designación de «camarada» usualmente significa un ciudadano soviético.

De acuerdo con el plan del jefe de la Flota (12), se pretendía que el submarino atacase a todos los buques fascistas que se encontrasen en aguas de Bilbao, Santander, Gijón y Ferrol y que hundiese a todos los mercantes provenientes de estos puertos o dirigiéndose a ellos. El resto del plan del jefe de la Flota, era el mío. Después de oír la exposición de su plan, indiqué que la situación podía cambiar no pudiéndose seguir entonces rigurosamente dicho plan. No se me permitiría entrar por segunda vez en puerto francés y si hubiese de parar cerca de las costas del norte de España, podría perder el buque. Después de una hora de conversación sobre la utilización de submarinos, el jefe de la Flota accedió a permitirme actuar según mi propia opinión y de acuerdo con las circunstancias que pudieran presentarse. La documentación de comunicaciones se había preparado de forma que el submarino pudiese enlazar con el crucero *Libertad* y con la estación de radio de Cartagena. Pero el jefe de la Flota no quiso que el submarino mantuviese enlace con una estación terrestre, lo que se demostró un gran error.

Viaje de España a Francia

~~La dotación fue enviada inmediatamente hacia Francia, pero al pasar el control de la frontera, fui retenido por no tener aspecto de español. El comisario de policía me hizo un par de preguntas y afirmó que yo no era español, a pesar de contar con un pasaporte de esta nacionalidad. No obstante, me permitió pasar, como a todos los demás.~~

422 *Preparación para el tránsito del submarino C-4*

El Ministerio de Marina nos dio instrucciones en Barcelona para embarcar en el submarino tres o cuatro días antes de iniciar el tránsito a Cartagena. Fuimos a París a recibir instrucciones de V. acerca del lugar en que íbamos a alojarnos y sobre la forma en que teníamos que llevar a cabo el necesario control de las obras y especialmente sobre la aprobación de las reparaciones de la maquinaria. Al llegar a París recibimos instrucciones del camarada V para dirigirnos al lugar donde se encontraba el submarino para registrarnos en el consulado español, dado que teníamos pasaportes españoles. Al llegar a Burdeos nos registramos y el cónsul sugirió que regresásemos inmediatamente a París pues estábamos siendo seguidos por fascistas, y era imposible informar al Gobierno republicano (francés) que había comandantes rusos sirviendo en los submarinos. Tuvimos que partir el mismo día y permanecer en París, trasladándonos de un hotel a otro y gestionando al mismo tiempo las reparaciones.

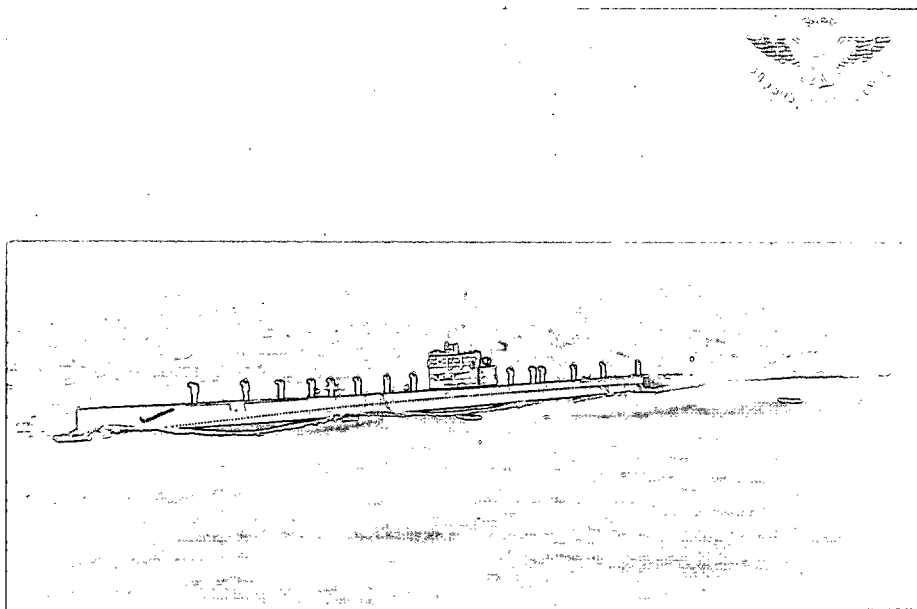
(12) Capitán de corbeta Luis González de Ubieta y González del Campillo.

El accidente de la batería del *C-2* había mostrado que de no haber personal a bordo, era necesario que éste se encontrase en las proximidades del submarino para incrementar además así el control sobre las reparaciones. Se informó de esto al camarada V, quien dio permiso para vivir en el puerto en que estuviesen los submarinos y tratar de permanecer a bordo de ellos siempre que fuera posible.

En Burdeos el submarino *C-4* estaba próximo al muelle (13), de forma que el paso al mismo se encontraba completamente franco, sin conexión con los terrenos de la planta, y custodiado únicamente por la policía.

La instalación de la batería estaba terminándose. Yo me alojaba en un hotel y gestionaba los asuntos por medio de un intérprete, el camarada Gurevich (14), que aunque no sabía gran cosa sobre submarinos seguía muy bien mis instrucciones.

Una vez instalada la batería suscité la cuestión de trasladar el submarino a un fondeadero más próximo a la salida a la mar. De esta forma tendría la oportunidad de cortar, los lazos de la dotación con tierra y dificultar así la labor de la organización fascista. Además se



El submarino *C-4*, en maniobras, el 7 de julio de 1933. Fotografía del Servicio Fotográfico Aeronaval. Museo Naval, Madrid.

(13) En el río Garona.

(14) El intérprete Anatolii M. Gurevich sirvió bajo el seudónimo de «teniente de navío Antonio González».

creaba con ello una situación favorable para mejorar la organización de la dotación ~~que era totalmente inexistente~~ y se facilitaba la salida del submarino a la mar.

El 25 de abril se puso el buque en movimiento con sus propios motores diesel y fondeó en el punto asignado (15).

El plan de preparación de la primera prueba

424 El gobierno francés autorizó la realización de pruebas en inmersión del submarino a más de tres millas de la costa, en aguas neutrales. A fin de controlar el cumplimiento de esta orden por nuestra parte, se asignó al submarino un cañonero de unas 400 ó 500 toneladas (16), encargado de que no saliésemos a la mar sin su autorización. El comandante del cañonero dijo que aunque él era fascista, simpatizaba con la República, indicándonos que había buques de Franco cruzando de Burdeos a Santander y atentos a la salida del submarino.

Mientras nos preparábamos para las pruebas, comprobé todos los equipos y descubrí que el periscopio de ataque estaba totalmente inútil y que el de observación había perdido un 40 por 100 de visibilidad. Cuando se arrancó un motor eléctrico y se puso a máximo régimen de revoluciones, se produjo un incendio, inutilizándose inmediatamente este motor. Se descubrió que todo el equipo eléctrico había sido reparado por un italiano, miembro de una organización fascista. ~~Perecieron dinero por el motor eléctrico de estribor pero no lo repararon.~~ Cuando requerí la inmediata reparación de los periscopios y de los motores eléctricos, los representantes de la República española en París me contestaron que no se disponía de especialistas, y solamente tras la intervención de V y de las presiones que ejercí, se encontraron especialistas y se efectuaron las reparaciones convenientes.

Es necesario indicar que después de la rendición de Teruel y del avance de las fuerzas fascistas en el sur, la moral de la dotación decayó notablemente. Empezaron a producirse pequeños accidentes. Creció el número de desertores. Los hombres desertaban de sus puestos, dejando abandonadas sus armas. En dos días desertaron siete hombres. Tuve que tomar la seguridad del submarino en mis propias manos con la ayuda del intérprete. Asimismo tuve que colocar candados en varios equipos y sellarlos (la aguja giroscópica), así como ordenar la prohibición de utilizar cualquier equipo sin mi permiso. Los periódicos no traían buenas noticias y el comisario no actuaba, por lo que hube de cortar el suministro de periódicos, con la excepción de *L'Humanité*. Todo esto se ejecutó perfectamente por el intérprete, camarada Gurevich.

(15) Le Verdon, en la desembocadura del río Gironda.

(16) Patrullero *Diligente*.

Incluso las cartas que llegaban al buque o salían de él tuve que censurarlas personal y secretamente. ~~Muchas de las cartas dirigidas a muchachas amigas de miembros de la dotación se referían a cuestiones de los submarinos.~~

El ayudante del comandante (17) y varios oficiales no querían salir a la mar, a la vista de la situación en España, pues decían que en uno o dos meses la guerra habría terminado ~~y que nunca volveríamos a Cartagena.~~ Prado ardía en deseos de regresar allí tan pronto como fuese posible. Compró regalos para los mandos de la Flota,teniéndole sin cuidado la situación del submarino.

De una de las cartas se deducía claramente que uno de los oficiales estaba relacionado con los fascistas, pero Prado no tomó acción alguna. La correspondencia con Barcelona relativa a las reparaciones y a los plazos para el alistamiento del submarino se encaminaba a través del servicio postal francés, con lo que resultaba muy difícil, o más bien casi imposible, mantener cualquier secreto.

- 426 Por contar con la orden del Ministerio nombrándome comandante del submarino ~~con la categoría del capitán de corbeta~~ ordené que no se envasen mensajes a Barcelona, sellé todas las cajas fuertes que contenían documentos y retiré las llaves. Estas medidas disgustaron a los oficiales, por lo que tuve que organizar un grupo de marineros para protegerme. Todas las armas, especialmente las pistolas (18 Mauser y 20 de otras marcas) tuvieron que llevarse a mi camarote. Únicamente doté de armas a un grupo adicto a la República y a aquellos que se habían distinguido en el desempeño de sus cometidos.

Trimado inicial y prueba del submarino

No fue posible realizar una prueba completa en puerto. ~~Había mareas, una sonda inferior a 11 metros y mucho tráfico en la canal, así como falta de medios de apoyo. La prueba de estanqueidad se realizó creando un vacío de 20 m/m. y el trimado de extremos sin haber trimado el centro con el buque fondeado.~~

- 427 La inmersión del submarino fuera de la zona de las tres millas tuvo que realizarse como si estuviésemos en combate, efectuando zigzagues y la prueba en inmersión con el personal listo para reaccionar inmediatamente ante emergencias. La primera prueba se realizó satisfactoriamente, funcionando correctamente todos los equipos. Al llegar a la cota de 25 metros se produjeron entradas de agua importantes por la limera del timón y las bocinas de los ejes. En el motor eléctrico de estribor se produjo un gran arco voltaico.

(17) Segundo comandante, tal vez el auxiliar naval Patricio Ballester Morales.

La aguja giroscópica funcionó bien. La dotación mostró una total ignorancia en el desempeño de sus cometidos.

El plan de tránsito a Cartagena

Al regreso de la prueba dijo el jefe de máquinas que la corrección de los fallos detectados llevaría unos quince días, transcurridos los cuales sería necesario realizar otra prueba a una cota no inferior a 70 metros. Como era habitual la conversación tuvo lugar en la zona del comedor, en la que se reunió toda la dotación para conocer la opinión del comandante. Estuve de acuerdo en que las reparaciones se llevasen a cabo en unos quince o veinte días, a condición de que todos los elementos del equipo fuesen reparados únicamente de acuerdo con mi plan, fijando yo además, el plan de reparaciones para los primeros cuatro días. El segundo comandante solicitó permiso para que la dotación saliese a tierra, permiso que concedí, después de decirles a todos que el submarino tenía problemas y no podrían salir a la mar debido a un importante accidente. En realidad el submarino se estaba alistando secretamente para la salida sin que la dotación se apercibiese de ello, al tiempo que se estaba acopiando a bordo víveres y municiones. El agua destilada, que se había inutilizado, fue sustituida, adquiriéndose víveres para 35 días que se almacenaron en uno de los buques mercantes. El combustible y las municiones se habían embarcado antes de la primera prueba. La dotación adquirió alimentos y regalos para sus familias.

El horario cotidiano incluía cuatro horas de clases sobre el material. El 13 de abril los principales equipos quedaron reparados y en esa fecha recibí un radiograma del jefe de la Flota que decía: «Salida cuando esté listo. Informe fecha y hora de la misma». Prado fue nombrado jefe del Estado Mayor del Ministerio de Marina y se marchó a Barcelona, quedando yo así libre para organizar y ejecutar la salida.

En la noche del 14 de abril ordené que se informase al comandante francés que el submarino iba a realizar una prueba de inmersión a cota profunda a 1000 horas de ese mismo día 14 y que si todo transcurriese bien, el submarino permanecería fuera para probar los diesel y regresaría a las 0800 horas del día 15 de abril para completar los preparativos finales del tránsito.

Durante la noche se dejó clara la cubierta y preparado para la navegación, ordenándose a la dotación que alistase el buque para la prueba de inmersión a cota profunda.

429 ~~Durante la noche del 13 al 14 de abril vino un coche al muelle pidiendo al jefe de máquinas que fuese a tierra. Vino también un bote de práctico que entregó al comandante una carta del jefe de~~

máquinas a una muchacha. Durante el resto de la noche no permití que se aproximasen botes al submarino sin estar yo presente.

El 14 de abril envié un telegrama ~~en código ruso~~ especificando que saldría a 1000 horas rumbo a la base. A 0930 levamos, con el cañonero en su puesto. Dejé el puerto a poca velocidad, arrumbando a mar abierta y aumentando velocidad hasta llegar a la máxima. ~~El cañonero empezó a levar apresuradamente. Adelantamos los relojes media hora en tanto que aumentamos la velocidad a régimen de avance toda. Antes de la salida el segundo comandante alistó el submarino para hacer inmersión. Una vez a dos millas de costa di la orden de inmersión rápida. Con ello, el cañonero no pudo fijar el punto en que hice inmersión. A 1400 horas empecé a izar el periscopio de cuando en cuando para explorar la superficie. Gradualmente, las bocinas de los ejes se inundaron de agua, comportándose bien la limera del timón. Empecé a aumentar la cota en escalones de cinco metros. Cuando llegamos a 35 metros, la entrada de agua por las bocinas comenzó a aumentar con la profundidad y súbitamente empezó a disminuir con gran rapidez. Pregunté al jefe de máquinas si creía que los diesel funcionarían bien a alta velocidad.~~

- 430 El jefe de máquinas me respondió que tenía confianza en la maquinaria aunque deberían repararse un motor eléctrico y los compresores de aire. Entonces le pregunté si funcionarían bien hasta Cartagena. El jefe de máquinas pareció quedarse cortado ante esta pregunta, respondiéndome que posiblemente fallarían, pero que también sería posible repararlos sobre la marcha.

Antes de salir a superficie, anuncié a toda la dotación que nos dirigíamos a Cartagena y que, como comandante del buque, nombrado por el Gobierno de la España republicana, ordenaba que todo el mundo cuidase bien el material ~~ya que no regresaríamos a Francia. La mayoría de la dotación, un 80 por 100, aprobó esta decisión, pero pudieron verse también las expresiones de varios de sus miembros que, aunque no eran fascistas, sí eran sobre todo cobardes, cosa que aún pudo apreciarse mejor cuando atravesamos el Estrecho.~~

-
- 431 *Plan de tránsito*

El plan de tránsito, tal y como había sido aprobado por el jefe de la Flota, no era posible en las actuales circunstancias. La maquinaria no se había probado debidamente después de ocho meses de repara-

ciones. El personal tampoco estaba preparado. Todo esto ponía al comandante en situación de no poder actuar debidamente en las proximidades de las costas enemigas. Por lo tanto, fijé como objetivo principal llevar el submarino a Cartagena. Partiendo de esta decisión, me fijé el siguiente plan.

1. Aprovechar el tránsito hasta el Estrecho de Gibraltar para adiestrar al personal.
2. Efectuar el paso del Estrecho de Gibraltar.
3. Tránsito por el Mediterráneo y entrada en Cartagena.

Tránsito hasta el Estrecho de Gibraltar y adiestramiento del personal

432 A 2020 horas del 14 de abril, nos encontrábamos ya a 25 millas de Burdeos, navegando en superficie a 100 millas de la costa norte de España. El adiestramiento del personal consistía en su preparación para hacer frente a emergencias durante la maniobra de inmersión y en el mantenimiento de la cota a media inmersión, con la cubierta a flor de agua. ~~Las condiciones de la carga embarcada limitaban la capacidad de navegación prolongada en inmersión del submarino.~~ A este respecto debe mencionarse que se transportaban a bordo catorce bicicletas, tres motocicletas, cuarenta mil cajas de cerillas, jamón, salchichas, aceite vegetal y no menos de tres maletas por persona, totalmente llenas de alimentos, con lo que el interior del buque parecía una tienda de ultramarinos. Bastante antes de la salida solicité del consulado español el desembarco de cosas innecesarias para la navegación, pero el consulado rechazó mi solicitud, por considerar que desertaría toda la dotación y sería muy difícil sustituirla por otra. Incluso Prado no sólo no apoyó mi solicitud, sino que además no se atrevió a explicar a la dotación mi punto de vista. Por tanto, tuve que admitir la existencia de todo este cargamento para tomar mis decisiones en lo relativo al tránsito.

433 En el tránsito hacia el Estrecho, hacíamos inmersión de acuerdo con los crepúsculos. La inmersión de la mañana duraba hasta las 1500 ó 1600 horas, permitiendo así el descanso del comandante.

Nos situábamos astronómicamente, tanto de día como de noche, trabajo éste que era muy bien ejecutado. ~~Los oficiales de derrota españolas poseían gran experiencia en la materia.~~ Me era posible conocer siempre la situación del submarino dentro de las dos millas.

Cortábamos de noche las derrotas de los buques mercantes que navegaban por el Atlántico. Nos manteníamos a 60 ó 70 millas de la

costa de Portugal. Navegando a rumbo sur a partir del tanto avante con Lisboa avistamos un destructor a unos 50-60 cables millas (18) por la proa. Tuvimos que hacer inmersión de emergencia. Como norma, el submarino se trimaba con flotabilidad negativa de unas dos o tres toneladas a fin de poder mantener la cota a media velocidad. A cota de 40 metros dimos una guiñaba para abrirnos del destructor y posteriormente decidí subir a cota periscópica con el periscopio de ataque, que a esta cota se inutilizó por haberse inundado su parte superior.

434

Debido a esto tuvimos que descender a cota de 30 metros y volver a cota periscópica con el periscopio de observación que resultó estar también averiado con una pérdida de visibilidad de un 60 por 100.

El fallo de los periscopios produjo un fuerte impacto moral en la dotación. Incluso algunos oficiales opinaron que sería imposible atravesar el Estrecho, por lo que sería mejor abrirnos más hacia el océano y navegar después en demanda de la costa de África.

A fin de conocer la opinión del comisario y de los oficiales, convoqué una reunión en la cual di oportunidad a todos ellos de expresar su punto de vista. Antes de esta reunión hablé con el comisario y con un oficial comunista, a fin de darles directrices para llevar el buque a Cartagena aun sin periscopios. Todos los asistentes a la reunión se mostraron conformes con la decisión del comandante.

Faltaban dos días para llegar al Estrecho, por lo que puse el máximo empeño en nuestra preparación para efectuar inmersiones rápidas de emergencia. De acuerdo con ello, el hacer inmersión hasta cota 18 metros desde la situación de navegación en superficie debería llevarnos unos 45 ó 50 segundos. El 20 de abril, estando tanto avante con cabo San Vicente y navegando en inmersión, se empezó a apreciar una inclinación del buque a subir. Después de soplar el tanque de seguridad, se llegó a una inclinación de 20°. Se dio la alarma mediante el claxon y salimos a superficie, pudiéndose comprobar entonces que todas las válvulas del colector de trimado estaban fuera de servicio y habían permitido el paso de cuatro toneladas de agua del tanque de nivelación de proa al de popa. Ni la batería ni otros equipos habían resultado dañados, pero algunos hombres sufrieron lesiones debido a la rápida inclinación adoptada por el submarino.

435

El jefe de máquinas informó que las reparaciones nos llevarían un día y que era necesario arrumbar a mar abierta, dado que todo el colector de trimado estaba inutilizado. Decidí comunicar el tanque de nivelación de popa y seguir este plan. El tiempo empeoró considerablemente ~~aumentó la nubosidad y refrescó el viento~~ lo que favoreció nuestra navegación en superficie, al hacerse más

(18) Una distancia de 50-60 cables equivale a 9-11 kilómetros, distancia a la que es posible distinguir visualmente otro buque, cosa que no es posible a unas 50-60 millas náuticas.

difícil nuestra detección por parte de hidroaviones, unidades menores y submarinos a cota periscópica. Coincidiendo con esta situación, recibimos información de que se encontraban en el Estrecho dos submarinos, tres destructores y dos flotillas de patrulleros.

436 Ya que mi intención era la de atravesar el Estrecho semisumergido, con la cubierta a flor de agua, comprobé los tanques de lastre, soplé el tanque de lastre número 2, arranqué un diesel y a continuación el otro. El intérprete, camarada Gurevich, estaba en la cámara de mando, habiéndosele instruido acerca de lo que debería hacer en caso de que aumentase la cota. Se comunicaron los manómetros de profundidad. De pronto, el submarino tomó una fuerte inclinación a bajar y empezó a sumergirse con gran rapidez. El comisario que se encontraba en la cámara de mando, empezó a cerrar la escotilla superior. Traté de mantener abierta esta escotilla con mis manos, mientras daba la orden de parar los diesels. El agua empezó a llegar al puente y en ese momento, el camarada Gurevich golpeó al comisario y destrincó la escotilla, que ya había sido cerrada por éste. Después permití que entrasen cinco o seis toneladas de agua en la cámara de mando, pudiendo controlarse la situación soplando los lastres en emergencia; descubrimos que el timonel de buceo había dejado desplegados los timones de proa, lo que de acuerdo con su diseño, obligaba al submarino a tomar su máxima inclinación a bajar. Como consecuencia, al aumentar el calado y navegarse a 8 nudos el submarino comenzó lógicamente a sumergirse.

437 La avería del tanque de nivelación de popa afectó seriamente a la navegación en inmersión. A lo largo de navegaciones prolongadas en inmersión se acumulaba bastante agua a popa, a través de la limera y bocinas de los ejes. El consiguiente destrimado podría haberse compensado achicando esta agua, pero esta operación no podía realizarse a causa del aceite y del combustible contenidos en ella, ya que la expulsión al exterior de esta agua contaminada originaría manchas en la superficie que podrían delatar la presencia del submarino. Los submarinos de la clase *C-4* carecen de un sistema de achique de sentinas a algún tanque de lastre. Por lo tanto teníamos que navegar en inmersión con la popa pesada, lo que dio lugar a que al tomar el buque una inclinación de 7 u 8 grados a subir, se produjese un incendio al acumularse aceite lubricante en las sobrecalentadas chumaceras de empuje. Se instalaron chumaceras de repuesto, se achicaron a la mar once toneladas de agua potable de un tanque de popa y se empezó a picar combustible de los tanques de proa.

Aproximación al Estrecho

438 Al carecerse de comunicaciones con Cartagena, no disponíamos de información acerca de la situación en el Estrecho. Por tanto, teníamos que llevar a cabo la descubierta por nuestros propios medios y mantenernos lo más alejados posible de la costa, a fin de mantener secreta nuestra aproximación al Estrecho. Mantuvimos una distancia de 30 millas hasta la anochecida. Según nuestros cálculos, el submarino, a una velocidad de 10 nudos y con los dos diesel en función, debería estar tanto avante con cabo Espartel a ~~2430~~ 2300 horas.

El estado del tiempo estaba mejorando para el submarino. El viento de levante era de fuerza 6 a 7, la mar de 4 a 5 y la visibilidad había caído a 4 millas. Decidí aprovechar estas condiciones meteorológicas y navegar en superficie hasta una distancia de 20 millas del Estrecho ~~y hacer inmersión únicamente para trimar~~. A 2200 horas del día 20 de abril arrumbé al 090°, moderé a 8 nudos, debido a las grandes olas y llegué al tanto avante con Espartel.

Paso a través del Estrecho

439 Después de situarme por los faros de Espartel y Tánger, enmendé el rumbo para embocar el Estrecho por su medianía, quedando después al rumbo 075°. Los proyectores situados en Punta Tarifa barrían a intervalos regulares y durante los periodos en que éstos dejaban de iluminar, lo hacían con los mismos intervalos los instalados en el Marruecos español. Decidí aprovecharme de la existencia de estos proyectores antes de aproximarme a la zona más angosta del Estrecho, en la cual, de acuerdo con mi plan, haríamos inmersión para continuar así durante el resto del paso. Avistamos varias unidades menores patrullando e iluminadas por la luz de los proyectores. A 2330 salió la Luna mejorando mucho la visibilidad. Como tenía una situación de confianza obtenida de los dos faros, decidí hacer inmersión antes de que pudieran descubrirme. ~~Estaba tratando de navegar en inmersión a una velocidad de 3 nudos, contando para ello con una reserva de energía eléctrica para 20 horas, 7.300 amperios hora con un consumo mínimo de 300 amperios hora~~. Los sistemas de gobierno se pasaron a «manual». Al llegar a Punta Tarifa y dejarla por mi babor, arrumbé al 080° e hice inmersión a cota de 20 metros. Todos los buques mercantes que navegan hacia el Mediterráneo se mantienen normalmente en la medianía del Estrecho, para aprovechar así la corriente, que suele tener una intensidad de 4 nudos. ~~Aproveché este tráfico para comprobar la derrota del submarino, escuchando el ruido de las hélices que nos pasaban de popa a proa.~~

440 Estimando que la velocidad del submarino sería de unos 5 nudos —incluidos los 4 nudos de la corriente—, enmendé el rumbo a 0400 horas al 085°, para mantenerme a más de 4 millas del faro de Gibraltar ~~con objeto de no ser localizado por detectores acústicos~~. A 1000 horas, navegando a cota de 20 metros, empezamos a notar el movimiento de las olas, lo que indicaba que el submarino se encontraba ya en el Mediterráneo. Aumenté la cota a 25-30 metros y después de arrumbar al 065°, navegué en estas condiciones hasta las 2030 horas ~~con idea de salir a superficie más allá del límite de la línea del Acuerdo de Nyon, dejando ésta hacia el sur~~. El 21 de abril, a 2030 horas, salimos a superficie, sucediendo que estábamos mucho más al sur de lo que habíamos calculado. Al hacer superficie avistamos muchos mercantes, en distintas direcciones.

441 Puse proa a Almería, navegando al 070° hasta la amanecida. Hicimos entonces inmersión y arrumbamos al 090°. ~~Al navegar en inmersión y sin periscopios, resultaba imposible situarse durante el día~~. Por la noche las nubes nos impidieron realizar observaciones astronómicas.

Durante la noche del 22 de abril fue imposible establecer enlace radio con Cartagena, si bien se detectaban transmisiones de radios republicanas. A 2250 horas del día 22 de abril decidí salir a superficie y navegar al rumbo 040° para intentar llegar a cabo Tiñoso no después de 0330 horas.

Entrada en la base de Cartagena

El 23 de abril, a pesar de la inexistencia del enlace radio, decidí entrar en la base, ya que era peligroso permanecer en la mar durante horas diurnas. La cuestión principal consistía en evitar ser atacado por la artillería de costa. Después de alistar el buque para hacer inmersión rápida continué navegando y decidí entrar en la base de Cartagena por la canal «A», adyacente a la orilla de poniente.

442 Una vez a la altura del cabo Tiñoso, el submarino quedó desenfocado de la artillería, informando los radioteléfonos costeros de la presencia de un submarino de superficie. Se avistaron petroleros por estribor, en la zona clara del horizonte, pero al permanecer nosotros en la oscura no nos distinguieron. Empezó a amanecer con gran rapidez, cuando sólo quedaban 3 millas para la base. Aumenté velocidad a 15 nudos y encendí las luces de navegación. Cuando informaron desde el cabo, la base de Cartagena ordenó salir a los patrulleros antisubmarinos, encontrándome con ellos en las proximidades de la entrada de dicha base. Me identifiqué ante el comandante de un patrullero antisubmarino, regresando éste a la base. A 0530 atraqué en ella.

443

Enlaces radio

De acuerdo con el plan del jefe de la Flota, todos los enlaces radio, excepto el «X» se establecieron con el crucero *Libertad*. Nuestras sugerencias y planes para comunicar con la estación terrestre de la base de Cartagena fueron rechazados por el jefe de la Flota. Como resultado, el submarino careció de enlaces en todo momento, recibiendo únicamente informaciones sobre la situación en los frentes y en la mar desde distintas emisoras de radio.

La documentación de las comunicaciones a establecer con el *Libertad* se había mecanografiado en tres ejemplares. Durante nuestro tránsito, este crucero quedó fuera de servicio, trasladándose el cuartel general de la Flota desde él al crucero *Cervantes* que estaba en servicio.

Pero al no recibir este buque instrucciones del jefe de la Flota en lo relativo al establecimiento de enlaces con el submarino, su radio no respondió a nuestras llamadas dirigidas al indicativo del *Libertad*.

444

~~De haber realizado buques de la Flota algunas operaciones en la mar probablemente no hubiese sido necesario en determinadas circunstancias haber puesto en contacto al *Libertad* con un buque que necesitaba información sobre la situación en las proximidades de la base. De esto puede deducirse que todo buque que regrese a su base debe tener enlace ante todo con ella, ya que ésta dispone de más libertad de acción y sus comunicaciones son más fiables que las de los buques (esto en caso de que no se disponga de una estación de radio en tierra, propia de la fuerza submarina).~~

I. Burmistrov, comandante.