

## PREZENȚA NAVALĂ ITALIANĂ ÎN MAREA NEAGRĂ, ÎN TIMPUL CELUI DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

*Dr. Andreea ATANASIU-CROITORU\**,  
*Dr. Dan-Dragoș SICHIGEA\*\**

Pregătirea „Operației Barbarossa” de către Comandamentul Suprem al Forțelor Armate Germane (O.K.W.) a inclus o componentă navală restrânsă, mai ales în zona de operații a Mării Negre. Campania a fost pregătită aproape exclusiv terestru, alocându-se, însă, misiuni de pază și auxiliare micii flote române. În fața mult mai puternicei forțe navale sovietice<sup>1</sup>, era evident că nu se putea pune problema unor operații ofensive cu cele patru distrugătoare și submarinul din dotarea Marinei Regale Române. Încă de la începutul campaniei din Est, comandantul Marinei Germane, amiralul Erich Raeder, aprecia că forțele navale trebuie concentrate împotriva Angliei, mai ales că viitoarea ofensivă împotriva Rusiei sovietice nu promitea mari confruntări pe mare. Optimismul debordant al generalilor a „contaminat” și cercurile Marinei și se aștepta ca problema flotei sovietice din Marea Neagră să fie rezolvată rapid, prin ocuparea bazelor ei din Crimeea și din Caucaz.<sup>2</sup>

Ofensiva germană împotriva U.R.S.S., declanșată pe 22 iunie, a debutat cu succes, mai ales în sectoarele central și nordic, chiar dacă în sud s-a întâmpinat o rezistență acerbă din partea armatelor sovietice. La performanțele mai scăzute ale Grupului de Armate Sud, din care făceau parte și forțe române, a contribuit și oboseala resimțită de diviziile germane care participaseră la campaniile din Iugoslavia și Grecia. La sfârșitul toamnei, Grupul de Armate Sud a ajuns pe Nipru și pe coasta Mării de Azov, amenințând orașele industriale Harkov, Kursk și Stalino, fiind oprit

---

\* șef secție Istorie - Muzeu Constanța, Muzeul Național al Marinei Române.

\*\* șef secție Istorie - Muzeu Mangalia, Muzeul Național al Marinei Române.

<sup>1</sup> Un cuirasat de 23.000 tone, două crucișătoare noi, de 8.000 tone, un crucișător modernizat, de 8.000 tone, 2 crucișătoare de 6.900 tone, 3 distrugătoare lideri de flotilă, de 2.900 tone, 10 distrugătoare de diferite tipuri, 47 de submarine, 84 de vedete torpiloare și un număr mare de nave de mici dimensiuni, dar bine înarmate. De asemenea, aviația navală sovietică dispunea de peste 600 de avioane, însă multe dintre ele învechite și slabe. Friedrich Ruge, *The Soviets as Naval Opponents 1941-1945*, United States Naval Institute, Annapolis, 1979, p. 63.

<sup>2</sup> Edward J. Marolda, „The Failure of German World War II Strategy in the Black Sea”, în *Naval War College Review*, Summer 1975, volume XXVIII, p. 39.

doar în Crimeea, la Sevastopol.<sup>3</sup> Inițiativa strategică a trecut, însă, la acel moment, în tabăra sovieticilor, care au profitat de blocarea ofensivei germane și de condițiile meteo din ce în ce mai dificile, pentru a încerca să recâștige măcar unele poziții în Crimeea și să elimine blocada din jurul Sevastopolului.

Deși operațiile de debarcare nu și-au atins țelul final și, în cele din urmă, trupele debarcate au fost respinse, ele au produs o îngrijorare serioasă în cadrul structurilor centrale ale Armatei Germane, unde s-a manifestat pentru prima dată intenția de a disloca forțe navale în Marea Neagră, în sprijinul celor ale României. Modalitățile de a transporta navele către noua zonă de operații erau limitate, astfel că, încă de la începutul discuției, adică în iarna dintre 1941 și 1942, era clar că nu putea fi vorba decât despre nave cu tonaj redus – vedete torpiloare și, eventual, submarine mici. Posibilitatea aducerii unor nave de război germane a fost discutată pentru prima dată în decembrie 1941, când amiralul Raeder i-a raportat lui Adolf Hitler dificultățile mari de ordin logistic pe care le presupunea o asemenea operațiune. Hitler a acceptat varianta conducerii Marinei și a insistat pentru transferarea vedetelor torpiloare, care se pare că urmau să fie cedate României și Bulgariei, înainte ca o criză navală în Marea Neagră să impună păstrarea lor în serviciul Marinei Germane și mutarea lor către noua zonă de acțiune.<sup>4</sup>

Comandamentul Marinei Germane considera că este important ca înainte de declanșarea ofensivei din vara lui 1942, să se elimine prezența militară sovietică din Crimeea, atât din Peninsula Kerci, dar mai ales de la Sevastopol. Contribuția forțelor navale ale Axei la cucerirea orașului era însă aproape imposibilă, fiindcă singurele nave de război mai mari din Marea Neagră, adică distrugătoarele românești, erau refuzate de către conducerea politică a României, care nu dorea să le riște în operațiuni pe coastele Crimeii. Pe de altă parte însă, amiralul Raeder și colegii lui nu erau entuziasmați de teatrul de operații navale din Marea Neagră, nici de altele, precum cel din Marea Baltică, pe care le vedeau ca fiind secundare față de obiectivul central – concentrarea tuturor forțelor împotriva Angliei.

Începând cu luna martie, s-a cristalizat tot mai mult ideea că forțele navale din Marea Neagră, pe lângă rolul lor central de a asigura

---

<sup>3</sup> Antonello Battaglia, „I mezzi navali italiani nel Mar Nero durante la campagna di Russia”, în Antonello Biagini, Antonino Zarcone, *La campagna di Russia Nel 70° anniversario dell'inizio dell'intervento dello CSIR Corpo di Spedizione italiano in Russia*, Roma, Edizioni Nuova Cultura, 2013, p. 151.

<sup>4</sup> *Fuhrer Conferences on Matters dealing with the German Navy*, 1941, vol. II, Washington, Office of Naval Intelligence, Navy Department, 1947, p. 80.

transporturile necesare Armatei, trebuiau să fie capabile să atace traficul naval sovietic, care se derulase până la acel moment nestingherit. Hitler punea accent pe cucerirea rapidă a Sevastopolului, o reușită care ar fi adus numeroase avantaje Germaniei în vederea ofensivei de vară către Volga și către Caucaz. Pe de-o parte, pierderea orașului-fortăreață priva Flota Roșie de principala ei bază, iar pe de altă parte, ocuparea Sevastopolului garanta un nivel de siguranță mult mai mare pentru transporturile proprii, prin care se puteau aproviziona trupele care avansau spre Est. Atingerea acestui obiectiv însemna, însă, forțe navale mult mai active în Marea Neagră, astfel că Hitler a impulsionat efortul de transferare de resurse către această zonă.<sup>5</sup>

Din păcate pentru Marina Germană, tratatele internaționale, mai ales cele care reglementau accesul prin Strâmtoarele Dardanele și Bosfor erau restrictive, astfel că singura variantă de a aduce mijloace navale în Marea Neagră era cea pe uscat. Din acest motiv, puteau fi luate în calcul doar nave de tonaj redus: vedete torpiloare, submarine mici, sau de „buzunar” etc. La capitolul „arme speciale” și nave mici, Marina Italiană avea o reputație excelentă, impresionând chiar și Berlinul cu reușitele navelor ei de asalt împotriva obiectivelor britanice din Marea Mediterană. Folosind o serie de vehicule subacvatice și de noi tipuri de arme, Flotila 10 M.A.S. italiană a reușit să pătrundă în baze navale inamice, la Alexandria, la Gibraltar și la Suda, motiv pentru care Comandamentul Marinei Germane a solicitat trimiterea de mijloace navale italiene și în Marea Neagră.

O soluție pentru întărirea prezenței navale a Axei în Marea Neagră, aleasă de Comandamentul Marinei Germane, a fost inițierea unor discuții cu partenerii italieni, în vederea trimiterii de forțe ușoare italiene pentru sprijinirea ofensivei de vară din 1942. Astfel, între 14-15 ianuarie 1942, a avut loc o conferință la Garmisch, în Bavaria, pe subiectul suplimentării forțelor navale ale Axei din Marea Neagră, cu mijloace de luptă italiene. Partea germană, reprezentată de amiralul Raeder, a solicitat o prezență navală a Italiei în Marea Neagră. Amiralul Arturo Riccardi, subsecretarul de stat al Marinei, a oferit cu această ocazie, pentru prima oară, sprijinul Marinei Italiene, cu mențiunea că tipurile și numărul navelor ce urmau să fie trimise trebuiau să fie alese de către Italia. S-a optat pentru 4 mini-submarine tip „C.B.”, plus alte 2 ulterior, și 4 vedete torpiloare „M.T.S.M.”, care ar fi putut să ajungă în teatrul de operații din Marea Neagră cel mai devreme în luna mai a anului 1942. Ulterior, se considera că se puteau

---

<sup>5</sup> Edward J. Marolda, *op. cit.*, p. 44.

suplimenta forțele italiene prin transferarea a 4 vedete torpiloare, tip „M.A.S.”<sup>6</sup>

Discuțiile au continuat, dar germanii au insistat pe ideea subordonării forțelor italiene către comandamentul naval german deja creat în Marea Neagră – Amiral Marea Neagră, care coordona toate acțiunile navale ale Axei. Deși s-a luat în calcul și cedarea navelor italiene către Germania, în cele din urmă s-a decis ca ele să fie operate cu echipaje italiene, la ordinele comandamentului german.<sup>7</sup> Sursele italiene menționează că solicitarea reprezintă singura cerere de ajutor militar adresată de cel de-al Treilea Reich, Italiei pe toată perioada de cobeligeranță.<sup>8</sup> Deși partea italiană era dornică să răspundă favorabil solicitării, era clar că forțele de care se putea dispensa erau limitate. Atașatul naval german la Roma a anunțat din martie că unitatea italiană urma să implice un număr minim de ofițeri și trupă.<sup>9</sup>

Marina Italiană a ales mai multe tipuri de mijloace navale, pentru diferite misiuni tactice preconizate în Marea Neagră:

- „- o flotilă de submarine de 35 de tone, cu 6 unități („C.B.” 1-6);
- o flotilă de M.A.S.-uri, de 20 de tone, cu 4 unități („M.A.S.” 570-573);
- o flotilă de vedete torpiloare tip „M.T.S.M”, cu 5 unități (204, 206, 208, 210 și 2016);
- 5 bărci mici „explozive”, tip „M.T.M.”<sup>10</sup>

Pe 2 martie 1942 Comandamentul Marinei Germane a raportat Comandamentului Suprem al Forțelor Armate că Marina Italiană a alocat „navele speciale” pentru Marea Neagră. Navele au început să fie livrate chiar din luna martie. Mini-submarinele și șalupele de asalt („M.T.M.” și „M.T.S.M.”) puteau fi aduse pe uscat, cu autocamioane speciale, în vreme ce pentru vedetele torpiloare se analizau alte variante. Toate navele trebuiau să fie acționate de către echipaje italiene, sub comanda tactică a Comandamentului Amiral Marea Neagră, care estima că întreg contingentul italian va fi de maximum 200 de oameni.<sup>11</sup>

---

<sup>6</sup> *War Diary German Naval Staff Operations Division*, part A, vol. 30, February 1942, Office of Naval Intelligence, Washington, 1948, p. 42.

<sup>7</sup> *Ibidem*, p. 206.

<sup>8</sup> Antonello Battaglia, *op. cit.*, p. 154.

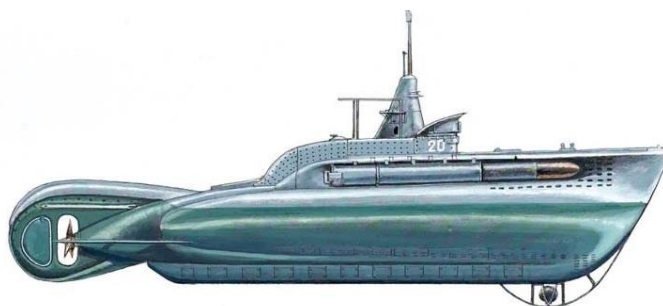
<sup>9</sup> *War Diary German Naval Staff Operations Division*, part A, vol. 31, March 1942, Office of Naval Intelligence, Washington, 1948, p. 6.

<sup>10</sup> Antonello Battaglia, *op. cit.*, p. 154.

<sup>11</sup> *War Diary German Naval Staff Operations Division*, part A, vol. 31, March 1942, Office of Naval Intelligence, Washington, 1948, p. 16.

Având în vedere dificultățile tehnice impuse de transportarea pe uscat a navelor, s-a optat pentru nave mici, deja testate în misiuni de luptă. Unitățile au format o nouă structură, Flotila 101, pusă sub comanda căpitanului de fregată Francesco Mimbelli.

Mini-submarinele „C.B.” se bazau pe experiența acumulată de către producătorul, șantierul „Caproni”, cu modelele anterioare, „C.A.”. „C.B.-urile” aveau ca misiune principală apărarea de coastă și protecția porturilor militare, fiind ceva mai mari decât versiunile precedente. Caracteristicile tehnice erau: deplasament: 35.4 t/44.3 t; lungime: 15 m; lățime: 3 m; armament: 2 tuburi lanstorpilor de 450 mm. Echipajul era format din 4 oameni. Deși Marina Italiană a comandat 72 de unități, au fost produse doar 22. În Marea Neagră au fost trimise primele submarine, cu numerele 1-6, fabricate în 1941.<sup>12</sup>



*Submarin „de buzunar” C.B.*

Sursa foto: Jaime Prenatt, Mark Stille, *Axis Midget Submarines*, New York, Osprey Publishing, 2014, p. 13.

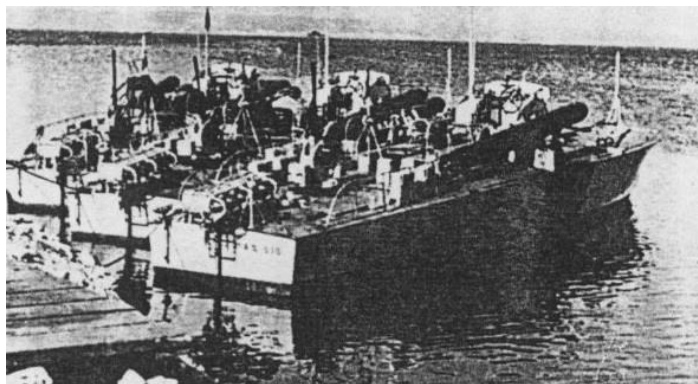
Vedetele torpiloare „M.A.S.”, adică *Motoscafo armato silurante*, în traducere „navă cu motor și torpile”, au fost folosite pe scară mare de către Marina Italiană, atât în Primul, cât și în Al Doilea Război Mondial. De fapt, ele au fost testate în Italia încă din 1906, dar doar după intrarea țării în primul conflict global, adică în mai 1915, s-a trecut la utilizarea lor pe scară largă. După ce au fost fabricate în număr mare, de-a lungul mai multor serii și modele, vedetele au dus la apariția altor nave speciale, „de asalt”, precum șalupe explozive, sau torpile dirijate de către scafandri. Putem afirma, deci,

---

<sup>12</sup> Robert Gardiner (coord.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1922-1946*, Londra, Conway Maritime Press, 1980, p. 311.

că Marina Italiană s-a specializat în aceste nave ușoare, adaptându-și doctrina navală în consecință.<sup>13</sup>

„M.A.S.-urile” care au ajuns în Marea Neagră erau din seria 555, deosebindu-se de precedentele serii prin corpul de lemn. Deplasamentul era de 25.2 t, lungimea 18.7 m, lățimea 4.7 m și pescajul 1.5 m. Vedetele erau foarte rapide, putând atinge 40 noduri. Armamentul era format din două tuburi lanstorpilor, de 450 mm, 1 mitralieră de 13.2 mm sau un tun antiaerian de 20 mm, plus 6 bombe antisubmarin.



„M.A.S.” 570, 571 și 572, din flotila Mării Negre, aprilie 1943

Sursa foto: Robert Gardiner (coord.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1922-1946*, p. 314.

Șalupele de asalt, tip „M.T.M.”, *Motoscafo Turismo Modificato*, în traducere „navă de agrement, cu motor”, o titulatură „ironică, dacă ținem cont de misiunile lor”<sup>14</sup>, erau o serie de nave mici, sau *barchini*, concepute la sfârșitul anilor `30. Ideea de bază era construirea unor ambarcațiuni de asalt de mici dimensiuni, care să permită apropierea rapidă de navele mai mari ale inamicului. În ultima parte a cursei, după ce ținta era fixată, pilotul trebuia să sară din șalupă, care exploda la contact sau se scufunda la o adâncime programată și exploda sub linia de plutire a navei inamice.<sup>15</sup>

Conceptul a fost analizat încă din 1936, cu unele propuneri care implicau transportarea lor de către hidroavioane „S.55” aproape de porturile-țintă. Șalupele puteau fi apoi descărcate în spatele plaselor și barajelor, de unde porneau cursa către navele expuse din port. Ideea a fost

---

<sup>13</sup> Piero Crociani, Mark Stacey, *Italian Navy & Air Force Elite Units & Special Forces 1940-45*, New York, Osprey Publishing, 2013, p. 6.

<sup>14</sup> *Ibidem*, p. 15.

<sup>15</sup> *Ibidem*.

abandonată și abia în anul 1939, Ministerul Marinei de la Roma a comandat șase prototipuri. Versiune îmbunătățită, „M.T.M.”, a fost testată la sfârșitul anului 1940. Ea avea o lungime de 6 m și o viteză maximă de 31 de noduri. Ca și modelul precedent, încărcătura explozivă de 300 kg era transportată la prova, dar noua versiune avea prevăzută o plută de salvare, pe care pilotul o folosea după ce „sărea” din navă, în timp ce aștepta să fie recuperat. Șalupele au fost transportate în majoritatea acțiunilor de luptă de către nave mai mari, precum distrugătoarele din clasa „Sella”, care erau echipate cu cleme speciale pentru atașarea șalupelor. Odată ajuns în zona de atac, pilotul, prevăzut cu costum de scafandru și amplasat la pupa, într-o carlingă protejată, dirija șalupa spre țintă, accelera și se arunca în apă, folosindu-se de pluta de lemn pentru a fi apoi recuperat. La impact se activau mici încărcături explozive de-a lungul carenei navei, care duceau la scufundarea cu prova în jos. După ce prova ajungea la adâncimea aleasă conform pescajului navei-țintă, presiunea hidrostatică activa încărcătura principală de 300 kg, ceea ce oferea șanse mai mari de distrugere sub linia de plutire a țintei.<sup>16</sup> Per total, Italia a construit peste 40 astfel de șalupe, iar 5 dintre ele au fost trimise în Marea Neagră.



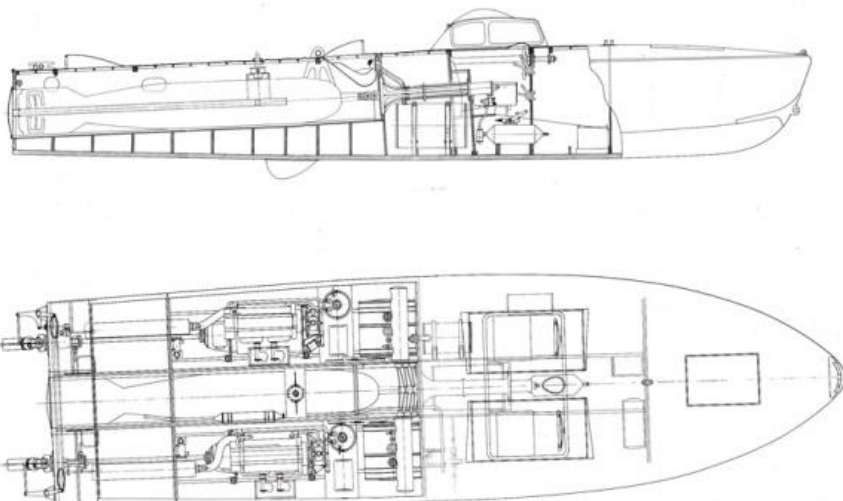
*Șalupă „explozivă” M.T.M.*

Sursa foto: Maurizio Brescia, *Baia di Suda 26 marzo 1941 L'esordio dei mezzi d'assalto di superfice della X Flottiglia MAS*, în „Marinai d'Italia”, august/septembrie, 2014, p. 34.

---

<sup>16</sup> <https://weaponsandwarfare.com/italian-mtm-boats-of-10th-mas/>, accesat pe 27.10.2020.

Șalupele „M.T.M.” au dus la crearea unui nou tip de armă, o variantă mai mare a șalupei, care poate fi plasată între o „M.T.M.” și o vedetă torpiloare. Este vorba despre șalupele torpiloare „M.T.S.”, *Motoscafi di turismo siluranti*, a căror construcție a început încă din anul 1939. Navele care au făcut parte din Flotila 101 erau „M.T.S.M.”, adică varianta modificată a primelor șalupe. Ele au fost realizate în 1941, cu scopul de a depăși problemele întâmpinate de „M.T.M.-uri”, mai ales prin creșterea tonajului și a dimensiunilor pentru o navigabilitate mai bună. Pentru aceasta, însă, a fost nevoie să se intaleză un al doilea motor, ceea ce nu a mai lăsat spațiu decât pentru un tub lanstorpilă. Armamentul a fost, deci, redus la un tub, plus două bombe antisubmarin, pe care șalupele le arunca atunci când ajungea aproape de nava-țintă. Italia a construit peste 100 de șalupe „M.T.S.M.” în perioada 1941 - 1943.<sup>17</sup>



### Șalupă torpiloare „M.T.S.M.”

Sursa foto: <https://www.naval-encyclopedia.com/ww2/Italy/motoscafi-di-turismo-series/>

Ne propunem ca în contribuții ulterioare să detaliem acțiunile de luptă ale flotei italiene din Marea Neagră, în perioada 1942 - 1943.

### **Italian Naval Presence in the Black Sea during World War Two**

- abstract -

Keywords: German Naval Staff, Black Sea, Italian Navy, pocket submarines, torpedoboats.

<sup>17</sup> Robert Gardiner (coord.), *op. cit.*, p. 315.



One of the solutions to increase the Axis naval presence in the Black Sea employed by the German Naval Staff was to try to get the Italians involved. The idea was to send Italian light craft to support the Axis offensive in the summer of 1942. In early 1942, Admiral Arturo Riccardi, the undersecretary of the Italian Navy was quick to offer his support, under the condition that the Italian Navy would be allowed to chose the ship types to be sent there. For the Black Sea the Italians went with a flotilla of pocket submarines (C.B. 1-6); a flotilla of M.A.S. torpedoboats (M.A.S. 570-573); a flotilla of smaller M.T.B.s (M.T.S.M. 204, 206, 210 and 2016) and 5 small assault craft, M.T.Ms.

## BIBLIOGRAFIE

BATTAGLIA, Antonello, „I mezzi navali italiani nel Mar Nero durante la campagna di Russia”, în Antonello Biagini, Antonino Zarcone, *La campagna di Russia Nel 70° anniversario dell'inizio dell'intervento dello CSIR Corpo di Spedizione italiano in Russia*, Roma, Edizioni Nuova Cultura, 2013;

CROCIANI, Piero, STACEY, Mark, *Italian Navy & Air Force Elite Units & Special Forces 1940-45*, New York, Osprey Publishing, 2013;

*Fuhrer Conferences on Matters dealing with the German Navy*, 1941, vol. II, Washington, Office of Naval Intelligence, Navy Department, 1947;

GARDINER, Robert (coord.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1922-1946*, Londra, Conway Maritime Press, 1980;

MAROLDA, Edward, J., „The Failure of German World War II Strategy in the Black Sea”, în *Naval War College Review*, Summer 1975, volume XXVIII;

RUGE, Friedrich, *The Soviets as Naval Opponents 1941-1945*, United States Naval Institute, Annapolis, 1979;

*War Diary German Naval Staff Operations Division*, part A, vol. 30, February 1942, Office of Naval Intelligence, Washington, 1948;

*War Diary German Naval Staff Operations Division*, part A, vol. 31, March 1942, Office of Naval Intelligence, Washington, 1948;

*War Diary German Naval Staff Operations Division*, part A, vol. 31, March 1942, Office of Naval Intelligence, Washington, 1948;

<https://weaponsandwarfare.com/italian-mtm-boats-of-10th-mas/>, accesat pe 27.10.2020.