

DARE DE SEAMĂ ASUPRA CĂLĂTORIEI EXECUTATE PE FRONTUL MARITIM DIN VEST ÎNTRE 29 MAI - 7 IUNIE 1943 DE CĂTRE COMANDORUL NICOLAE ANTONESCU

*Dr. Daniel Silviu NICULAE**

Câteva date privind cariera militară a căpitanului-comandor Nicolae, M. Antonescu, atașatul naval de la Berlin și Roma

S-a născut la 22 ianuarie 1899 în comuna Leordeni, plasa Podgoria, județul Muscel. A fost fratele lui Mihai Antonescu, fost ministru al Propagandei Naționale, ministru de externe și vicepreședinte al Consiliului de Miniștri între 6 septembrie 1940 - 23 august 1944.

Studii: a absolvit școala primară în anul 1910, liceul la Pitești în 1918, Școala Militară de Artilerie, Geniu și Marină la 1 august 1920 – șef de promoție, Școala de Pilotaj – 1922, Institutul Electrotehnic din București – neterminat, Școala Superioară de Război – 31 octombrie 1933.

Grade: sublocotenent la 1 august 1920, locotenent la 1 iunie 1924 conform Î.D.R. nr. 1800/1924, căpitan la 1 octombrie 1930, locotenent-comandor la 31 octombrie 1938 și căpitan-comandor la 21 ianuarie 1942.

Carieră: în timpul Primului Război Mondial a fost cercetaș, telefonist și înregistrator la Ministerul Justiției. A activat ca ofițer de ordonanță pe canoniera „A” din Divizia de Mare între 1 august 1920 - 15 aprilie 1921, îmbarcat pe monitorul „F” din Forța Fluvială între 15 aprilie - 13 octombrie, instructor la Școala Marinei, îmbarcat pe yachtul regal „Ștefan cel Mare” între 16 mai - 29 septembrie 1922, Apărarea Fixă Maritimă între 26 octombrie 1922 - 23 decembrie 1924, detașat la M.St.M. între 23 decembrie 1924 1 iunie 1927, îmbarcat pe canoniera STIHI, torpilorul Năluca, canoniera Ghiculescu, cargoul S.M.R. Bugeci între 8 iulie 1927 și 15 mai 1928, șef al Biroului Mobilizare la Baza Navală Maritimă Constanța între 15 mai 1928 și 31 octombrie 1931, M.St.M., Baza Navală Maritimă, Regimentul 6 de Gardă „Mihai Viteazul”, Regimentul 2 Artilerie între 31 octombrie 1933 și 31 decembrie 1936, comandantul monitoarelor Catargiu și I.C.Brătianu din Secția 2 Monitoare între 3 august 1937 – 1 mai 1938, pe distrugătorul Mărășești – 1 mai 1938, șeful Biroului Operații din C.M.R.

Dovedind o solidă cultură generală, pregătire profesională și putere de muncă a predat în paralel la Școala Superioară de Război cursurile: Tactica Forțelor de suprafață, Teoria Generală, Tactica fluvială, Despre Marinele Străine și Organizarea Maritimă.

Între 1 noiembrie 1940 și 16 ianuarie 1941 a condus Biroul 2 din S.S.M, apoi cu rezultate pline de laudă, Secția a I-a din Eșalonul I și Secția a III-a din St.M.M. A executat misiuni exterioare la Constanța și Sulina chiar sub

*Asociația Istorică „Dimitrie Cantemir” – A.S.I.C. București, e-mail: danielniculaie@yahoo.com.

bombardamentele aeriene ale sovieticilor. A organizat apărarea antiaeriană în Baza Navală Sulina. Prin Decretul nr. 3206 din 15 noiembrie 1941 a fost numit atașat naval la Berlin, acreditat și pentru Roma. S-a prezentat la post la 13 decembrie 1941.

Având o vastă experiență în marină, în noua funcție a reușit să-și creeze relații, fiind în măsură să trimită informații prețioase, clar expuse și bine informate, făcând dovada unei juste și bune judecări a situației. Cu un zel extraordinar își asuma răspunderea în orice ocazie.

La Roma i s-a dat un ofițer ca ajutor de atașat naval. În perioada 15 septembrie - 15 decembrie 1942 a girat și funcția de președinte al Comisiei pentru procurarea materialelor pentru marină, fiind apreciat de secretarul general al S.S.M., comandantul Dobrescu „că a depus toată munca de care este capabil acest ofițer de elită”.

Timp de trei luni cât a comandat comisia „a plasat circa 25 de comenzi de materiale de tot felul din planul de înzestrare al Marinei” cea ce nu se făcuse până atunci, avându-se în vedere greutățile „de plasare a comenzilor în Germania”. Prin puterea sa de muncă și prin tenacitate „a reușit ca toate materialele să fie de bună calitate și achiziționate la prețuri avantajoase, fără a lăsa în urma sa niciun fel de încurcătură. Activitatea sa a corespuns activității din toată cariera fiind apreciat ca un excelent ofițer”.

Ca atașat naval, s-a străduit să adune datele necesare informării autorităților de la București, înaintând în mod regulat buletine informative Președenției Consiliului de Miniștri, Marelui Stat Major și Statului Major al Marinei care au fost apreciate ca interesante mai ales atunci când se refereau la starea de spirit dedusă din observații proprii și a tras concluzii judicioase chiar uneori a fost nevoit să recurgă la informațiile presei pe care le-a triat și analizat sau la datele oferite sporadic de forurile superioare germane la rarele convocări.

O atenție deosebită a acordat elevilor trimiși în Germania pentru specializare în școlile navale pe care îi vizita și îi susținea cu sfaturi.

După 23 august 1944, odată cu ruperea relațiilor României cu Berlinul, a rămas în Germania. A fost internat împreună cu cea mai mare parte a membrilor Legației României din capitala Germaniei într-un lagăr din Silezia, refuzând orice colaborare cu nemții. La 9 mai a fost eliberat de către aliați.

După mai mute peripeții, a ajuns în Italia, stabilindu-se la Roma. După câteva luni, de aici s-a imbarcat pe motonava Transilvania cu ajutorul căreia a ajuns la 21 noiembrie 1945 la Constanța.

S-a prezentat la M.St.M. unde a fost supus unei anchete privind activitatea sa ca atașat naval. La 1 septembrie 1944 a fost trecut în rezervă. La 24 aprilie 1952 a fost scos din evidență, fiind inapt pentru serviciul militar.¹

¹ Moșneagu Marian, *Dicționarul Marinarilor Români*, Editura Militară, București, 2008, pp. 25 – 26.

*Dare de seamă asupra călătoriei executate pe frontul maritim
din vest între 29 mai - 7 iunie 1943*

Capitolul 1

Considerații generale

Scop. *Potrivit unei invitații a Înaltului Comandament al Marinei germane, atașatii navali acreditați în Germania au luat parte la o călătorie pe frontul maritim de vest, în scopul de a vedea la fața locului ultimele îmbunătățiri și gradul de dezvoltare al măsurilor de apărare luate pe acest front.*

Călătoria se integra, se pare, și în planul general al propagandei germane care în acel timp insista foarte mult asupra calităților excepționale ale Valului Aatlanticului.

Participanți. *Au luat parte atașatii navali ai Italiei, Japoniei, Spaniei, Suediei, României, Turciei, Finlandei, Danemaricii, Bulgariei, Tailandei. Ajutorii atașatiilor navali ai Italiei și Japoniei și 2 ofițeri de marină finlandezi. Conducerea călătoriei au avut-o Șeful Secției Atașatilor Navali din O.K.M.*

Itinerarul călătoriei. *Berlin – Bruxells – Brugges - La Panne – Calais - Cap Grisnez - Boulogne sur Me r- Abbeville – Amiens – Paris -Brest - Quinpert – Lorient – Paris - Berlin.*

Itinerarul a suferit o primă modificare chiar de la începutul călătoriei din cauza bombardamentelor aeriene care în prima noapte au fost îndreptate asupra localităților Duisburg, Bochum Dorthmund, Düsseldorf. Trenul a fost îndrumat spre Bruxelles prin Colonia unde am rămas câteva ore până la plecare.²

Capitolul 2.

Ziua 1. *Deplasarea în regiunea fontului maritim din Nord-Vest și vest cu trenul până la Colonia.*

Ziua 2. *Din cauza întreruperii călătoriei, vizităm incidental Colonia în cartierele mai tare bombardate. Din multiplele poduri peste Rin, numai unul fusese parțial lovit. Se repara.*

Pagube mari în cartierele orașului însă la data respectivă viața își urma cursul și orașul nu părea atât de mult distrus. De asemenea și fabricile erau în majoritate în funcțiune. Gara lovită parțial.

La trecere prin regiunea Essen, cerul era complet acoperit de fumul incendiilor din regiune. În cursul nopții au fost bombardate gările prin care urma să treacă trenul nostru. Seara sosim la Bruxelles, de unde continuăm drumul auto până la localitatea La Panne, unde trebuia să dormim. Programul în după-amiaza acelei zile era vizitarea portului Brugges și Zeebrugges, însă, nu s-a mai putut executa din cauza decalării orelor de sosire la Bruxelles. În regiunea coastei, obstrucțiile și șicanele pe comunicații se înmulțesc. Unul din automobilele noastre

² Arhivele Naționale Istorice Centrale (în continuare A.N.I.C), Ministerul de Război, Inspectoratul General al Armatei, Cabinetul Ministrului, Dosar 53, f. 89.

lovește în întuneric o poartă de fier a unor asemenea șicane, accidentul neavând urmări grave.

Ziua 3. Călătoria urmează în general un itinerar de-a lungul coastei până la Calais unde ne oprim pentru a vizita portul și lucrările efectuate pentru apărarea lui. Așa cum arătam în darea de seamă de anul trecut, Calais reprezintă spre est ceea ce Boulogne sur Mer reprezintă pentru vest, limitele celei mai tari regiuni de pe coasta Canalului Mânecii, având la centru Grisnez. Aceste două regiuni formează cei doi umeri tari ai acestei importante zone aflată la cea mai mică depărtare de coasta engleză.

Portul Calais este apărât de mai multe baterii de coastă, organizate în două principale grupări la est și vest de oraș. Organizarea defensivă a portului a fost mult sporită de anul trecut prin construire: de amplasamente de tunuri și armament automat; obstrucțiuni de tot felul pe apă și uscat din aceasta se observă aproape general întrebuițarea unor porți masive de grinzi de fier cu contrafise, capabile de a fi ușor transportate până la locul vrut unde pot fi legate într-un grilaj și ancorate în terenul înconjurător.

Schița anexă dă o idee asupra acestor construcții întâlnite aproape peste tot pe coastă³; adăposturi betonate pentru: tunuri și armament automat, materiale și combustibil, personal și posturi de comandă. Am vizitat unul dintre aceste buncăre destinat Comandamentului portului și regiunii Calais. Adăpostul de forma din schiță, cuprindea localuri destinate executării comandamentului în timpul atacului, P.C. transmisiuni, depozite, locuințe, uzină de energie electrică și era instalat într-unul din parcurile publice ale orașului. În Calais, ca și în majoritatea orașelor de coastă foarte multe străzi erau baricadate și rețeluite cu sârmă ghimpată. În general toate străzile care dau spre Mare în apropiere de plaje erau zidite, lăsând doar culoare obligate și bine păzite. O deosebită atenție se dă pazei ecluzelor porturilor. Ele dispun de organizare defensivă proprie și de personal anume destinat apărării lor.

Ramfluarea vaselor înecate în port semnalate anul trecut era terminată. Lucrări mici erau continuate. Portul în general gol. Activitate febrilă pentru desăvârșirea organizărilor de apărare. În timpul șederii în Calais, o formație engleză de bombardamnet a survolat portul spre sud-est la mare înălțime.

Călătoria este continuată apoi de-a lungul coastei până în regiunea Cap Grisnez. Organizările de apărare de coastă apar semănate pe întinsa plajă dintre Calais și Capul Grisnez. Obstrucțiile de genul celor semnalate mai sus sunt întâlnite din loc în loc, uneori chiar pe comunicația pe care circulăm. Nu ne putem da seama de adâncimea zonei defensive. Nu pare însă să fie prea mare.

Regiunea Cap Grisnez este în schimb o regiune larg fortificată. Fiecare baterie de mare calibru este sâmburele unui complex defensiv cuprinzând:

- amplasamente de luptă pentru infanterie;
- amplasamente de luptă pentru armament automat artilerie ușoară, aruncătoare de grenade și de flăcări;
- șanțuri anticar;

³ Ibidem, f. 90.

- obstrucții/rețele de sârmă/grilaje de tip câmpuri minate.

În afară de bateriile de anul trecut am vizitat bateria de 406 mm a cărei construcție era începută încă de anul trecut.⁴

Același sistem de organizare ca acela al bateriilor vizitate anul trecut. Fiecare piesă se găsește sub un bloc de beton, cu o largă ambrasură pentru trageri. Manevra piesei se face electromecanic și în timp foarte scurt. În această regiune am vizitat și cimitirul marinei lucrat în piatră chiar la marginea Mării. Foarte îngrijit și excelent construit. După vizitarea bateriilor am întrebat pe ofițeri germani în ce idee operativă au fost construite aceste baterii de mare calibru și dacă ele răspund unor reale necesități în cazul unei debarcări în regiune. Am rămas cu impresia că ele au fost proiectate într-o idee inițial ofensivă și că acum joacă un rol de artilerie în ființă. Nu am văzut decât de rare ori artilerie mijlocie și calibru mic, capabil să acționeze cu efect asupra unităților debarcate.

Dealtfel, călătoria noastră a atins cu caracter de sondaj, numai câteva puncte de pe litoral, neavând ocazia de a vedea în amănunțime o regiune fortificată și apărată contra debarcărilor. Vizitarea litoralului este continuată print-o scurtă oprire la Boulogne sur Mer. Portul dispune de un adăpost betonat pentru o flotilă de vedete torpiloare și de aceleași organizații defensive semnalate anul trecut în aceeași lucrare. Călătoria noastră părăsește coasta pentru a se îndrepta spre Amiens și de aici spre Paris. Rămânem noaptea în Amiens.

Ziua 4. De dimineață luăm parte la nord-vest de Amiens la o manevră combinată de către blindate cu aviație. Aplicația se desfășura în cadrul inspecției Comandamentului C.A. cu ocazia unei terminări de perioade de instrucție la o divizie Panzertruppen. Unități participante: 1 divizie și o escadrilă aviație distrugătoare. În regiunea unde am urmărit acțiunea ataca un batalion de care mijlocii încadrat de unități de panzergrenadier și susținut de artilerie șenilată și aviație și care avea misiunea să forțeze o poziție fortificată și să pună stăpânire pe trecerile peste Somme de la nord de Amiens. Carele Tigru nu sosiseră la această divizie. Artileria avea calibru 105 și 150, fiecare tun având circa 3 obuze pe aceeași trăsură restul urma la trenul divizionului. După terminarea exercițiului în cursul după amiezii ne-am continuat călătoria spre Paris de unde în aceeași seară am plecat spre Brest.⁵

Ziua 5. Brest. Trecând prin fața Școlii Navale ocupată acum de Comandamentul german local de marină ne îndreptăm spre port unde vizităm adăposturile betonate pentru submarine. Adăpostul vizitat avea o lungime de circa 200 - 300 m și cuprindea 15 buncăre din care: 6 cu apă cu câte 2 - 3 submarine; 9 docuri vacanțe cu câte un submarin. Ca și cele vizitate anul trecut, aceste adăposturi cuprindeau în interior ateliere specializate pentru toate lucrările de reparații și revizuii ale submarinelor. Se lucra cu intensitate la repararea și revizuirea submarinelor. Toate compartimentele erau pline. Unele submarine aveau unele amenajări ce diferea de la un tip la altul. Astfel, am observat

⁴ Ibidem, f. 91.

⁵ Ibidem, f. 92.

submarine cu cîte 3 pasarele/chioșc, pasarelă intermediară și pasarele deasupra punții pentru armament. Adăposturile betonate erau în curs de ameliorare sporindu-se grosimea planșeului superior cu încă 1 /1/2 m pentru a rezista bombelor de calibru mare. În Brest arsenalul și clădirle adiacente lovite de bombardamente aeriene, cele mai tari fiind anul trecut, se găseau aici cele două cuirasate Scharnhorst și Gneisenau. Intrarea adăposturilor pentru submarine era apărată cu rețele de plasă de sârmă contra atacurilor cu torpile aeriene, câteva baloane de bataj, fiind ridicate în același scop. Se continuau lucrările de adăposturi căutând a se profita de condițiile naturale ale regiunii stâncoase. Toate adăposturile pentru personal, materiale și lucrătorii atelierelor din buncăre se făceau în imediata apropiere a acestora însă prin săpături de galerii în stîncă la 40-50 m de la exterior și sub clădirea școlii navale. Prin aceasta se economisea și mai mult material de construcție - fier, beton - și se obținea și o mai mare siguranță contra bombelor. Tot în regiunea Brest vizităm una din bateriile de coastă: Bateria Graf Spoo 280 mm de model vechi instalată în semiturele pentru protecție de personal manevrate cu mîna/4 piese/. Camuflajul în curs de schimb. Bateria era apărată de :

- 4 piese 75 mm;
- o baterie 37 mm A.A;
- o baterie 20 mm.

Tot armamentul ce mai sosește ca și cel deja existent se amplasează pentru a deservi unui dublu scop⁶:

- apărarea contra debarcărilor;
- apărarea contra avioanelor.

Aparatele de conducerea tragerii erau instalate în adăposturi provizorii în pămînt. Un buncăr pentru postul de comandă al bateriei era nou construit cu mai multe etaje și un acoperiș pentru telemetru. Aparatele în curs de instalare. Ca și celelate baterii și aici, în jurul bateriei, se organizase un puternic punct de sprijin cu armamentul anticar grilaje de porți de fier tip amintit, sârmă ghimpată, lucrări în pămînt și șanțuri anticar. În cursul după-amiezii plecăm cu auto spre Lorient, rămînd noaptea la Quimpert în Bretania.

Din conversațiile cu ofițerii germani rezultă:

- rezerva în care se menține populația bretonă față de ocupanți;
- oarecare considerație și înțelegere pe care ocupanții o arătau acestei populații mîndre și viteze / ca luptători - tenacii apărători ai Verdului au fost bretoni și că în războiul actual tot bretonii s-au luptat mai bine.

Ziua 6. Lorient. De dimineața continuăm călătoria spre Lorient. Întîlnim trupe de uscat, pontonieri cantonați în diferite localități. Lorient, vizitat anul trecut este de nerecunoscut. Aproape în totalitate orașul este distrus de bombe explozive, dar mai ales incendiare. Germanii spun că populația franceză nu a vrut să concureze la stingerea incendiilor din care cauză focurile s-au întins pe străzi întregi făcînd adevărate ravagii. Populația este evacuată. În oraș nu au rămas

⁶ Ibidem, f. 93.

decât lucrătorii de la șantierele și atelierele buncărelor, cazați în cazărmi și adăposturi în apropierea acestora. Orașul este pustiu. Fabriciile și instalațiile sunt aproape în întregime distruse. Cazărmi, șantiere, baza flotantă de plecare a submarinelor vizitată anul trecut, acum înecate în port, să fi fost distruse și submarinele aflate și surprinse aici. Ni s-a spus că la darea alarmei submarinele plecau imediat și se scufundau pe fund în apropiere dacă nu aveau loc în buncăre. Buncărele construite în diferite puncte ale orașului nu erau lovite. Întrucât în cartierele din oraș se găseau comandamente, P.C., depozite, ateliere și parcuri de vehicule, bombardamentele au făcut mari pagube. Am vizitat din nou buncărele de submarine din care unul început anul trecut, era complet gata și în funcțiune acum. Și aici se sporea grosimea planșeului superior cu circa 1,50-1,80 m². Am vizitat un asemenea planșeu lovit de una din bombe engleze. Bomba lovind într-un brâu longitudinal extern de formă trapezoidală în secțiune și de circa 1 m înălțime 1,20 m bază a provocat în planșeu o gaură de circa 60 cm adâncime și 2-3 metri diametru. În interior nu s-a transmis efectul. În apropierea buncărelor se construiau alte adăposturi pentru personal, uzine, materiale și se repara efectele produse de bombe căzute lângă adăposturile de submarin. Este de remarcat rapiditatea cu care Organizația Todt a executat aceste gigantice lucrări.

Vizităm la sud de Lorient:

- o baterie de coastă tip francez de 340 mm pe calea ferată;
- un divizion de artilerie c.a. compus din 5 baterii din care 2 ușoare;
- postul lor de comandă.

Regiunea Lorient este apărată de mai multe grupări antiaeriene de Marină, înafară de acelea ale aviației. Ceța artificială și baloanele de baraj sunt întreținute pe scară întinsă pentru a proteja baza și adăposturile de submarine. Cu vizitarea porturilor Lorient călătoria pe coasta a luat sfârșit, în aceeași seară plecând spre Paris unde a doua zi, **în ziua a 7-a**, suntem primiți de Amiralul comandant în Franța dl amiral Kranke. Comandamentele de marină de aici de care vorbeam anul trecut în darea mea de seamă au fost simplificate. Comandamentul Amiralului Comandant-șef în Franța s-a contopit cu acel al Amiralului Comandant al Forțelor de Mare.

Ziua 8. Plecare din Paris către Berlin unde sosim în ziua 9 seara.

La trecerea prin regiunea renană am observat efectele puternice ale bombardamentelor aeriene în Duisburg, Düsseldorf, Bochum, unde în mare majoritate gările și cartierele în vecinătatea comunicațiilor feroviare erau puternic lovite. Circulația fusese reluată însă urmele distrugerilor se vedeau încă. În câteva gări garnituri de trenuri de persoane și marfă erau complet arse. Câteva fabrici total și parțial lovite. La unele lucrările de amenajări începuseră.

⁷ Ibidem, f. 94.

Capitolul 3

Observații generale.

În general acest capitol este asemănător celui din anul trecut al dării de seamă amintite și în care ar fi bine să fie revăzută odată cu aceasta. Pentru a nu mă repeta voi arăta la fiecare punct deosebiri constatate -îmbunătățiri - observații recente.

Baterii de coastă. Protecția apropiată a bateriilor a fost mult sporită organizându-se puternice puncte de sprijin în jurul fiecărei baterii de coastă, iar , în⁸ sectoarele mai importante, legându-se acestea în regiuni fortificate. Porturile și localitățile de pe litoral au fost înglobate în aceste organizații defensive. Aceleași observații referitoare la organizarea bateriilor, încadrarea lor, conducerea focurilor și condițiile de trai ca acelea semnalate anul trecut.

Organizarea apărării porturilor. Lucrările pentru sporirea capacității defensive se desfășurau în același ritm accelerat ca și mai înainte. Organizarea propriilor porturi este astfel făcută încât, în combinaire cu celelalte dispozitive de apărare:

- să împiedice accesul în port a oricărei nave sau ambarcațiuni rapide;
- să concure cu trupele de apărare proprii a portului la respingerea debarcărilor și să concureze cu piesele contra a aeronavelor la respingerea atacurilor aeriene.

Apărarea contra aviației. În zona de litoral marina are în general misiunea de apărare împotriva aviației. În zonele mai importante aceste unități de marină sunt întărite de unități de A,c,A, de uscat. Construcția buncărelor este întinsă la acopuri diferite/pesonal, ateliere, uzine, depozite. Acolo unde terenul se pretează ele fac în stâncă, economisându-se materialul de construcție și obținându-se o siguranță mai mare. Întărirea plafoanelor adăposturilor a fost întâlnită aproape peste tot, ceea ce denotă grija față de noile performanțe ale aviației adversare. Camuflajul mai ales prin ceață artificială este întrebuințat pe o scară întinsă.

Activitatea inamică. S-a manifestat prin atacuri aeriene repetate, uneori chiar ziua, contra bazelor și porturilor vizitate. Efecte majore la Lorient. Avioanele inamice lansează în preajma bazelor germane din Franța mine marine din avion care jonează foarte mult navigația la ieșirea și intrarea în bază. De aceea la plecarea și sosirea submarinelor în porturile de reședință, traiectul este parcurs inițial de vase spărgătoare de baraj/sperrrecher/ care fac să explodeze toate aceste mine/ în general magnetice sau acustice/ și eliberează astfel calea de intrare sau ieșire a submarinelor și celorlalte nave. Acțiuni între formațiuni de vedete rapide au fost semnalate în canal. Cu câteva zile înainte de călătoria noastră germanii au avut pierderi 1- 2 vedete. Aviația și vedetele atacă deseori convoaiele pe care germanii le aduc sau trimit din porturile franceze. Operațiunile se văd uneori de la coastă și după caz, intervin în sprijin și unitățile dislocate pe litoral.⁹

⁸ Ibidem, f. 95.

⁹ Ibidem, f. 96.

Submarinele. În general toate buncărele de submarine din diferite porturi vizitate erau pline la saturație cu submarine. Aveam impresia că se proceda la o revizuire generală la modificări importante care să contracareze procedeele noi ale adversarului într-o stare de pregătire generală pentru viitoarele noi acțiuni. Am văzut în buncărele de personal nr. 635 pentru denumirea unuia din submarine. Acțiunile dintre aviație și submarinele au fost tot mai dese din care cauză se pare că au fost necesare unele modificări în ceea ce privește amplasarea armamentului de bord pentru a se acționa mai cu succes în situațiile de imersiune pe jumătate. Se pare că în ultimul timp pierderile în submarine s-au accentuat. Întrebuințarea pe o scară tot mai mare a aviației în protecția convoaielor a zădărnicit multe atacuri de submarine iar aparatele de detectare cu care sunt dotate avioanele adversarului au provocat creșterea pierderilor de submarine. Bombardarea șantiierelor de construcție ca și a fabricilor de motoare sau a aparatelor diverse a putut provoca de asemenea o scădere relativă a submarinelor în construcție.

Starea de spirit a populației. Populația franceză nu se sfiește a arăta puțină prietenie trupelor de ocupație. Unele atentate se semnează destul de des. Populația îi ajută pe spioni, parașutiști/aviatori doborâți sau trupe de sabotori ascunzându-i și procurându-le cele necesare. Chiar atunci un proces cu sanțiuni capitale fusese terminat. Cu ocazia bombardamentelor nu a vrut să concureze la localizarea focului preferând să lase pradă focului întreg avutul lor. În fața noastră într-o gară, cu ocazia ambarcării în tren a unor aviatori americani prizonieri, francezii i-au aplaudat. De multe ori germanii nu mai dau atenție la aceste gesturi puțin prietenoase la adresa lor. Lucrătorii francezi, bine apreciați, sunt menținuți la lucrările care se execută în diferite ateliere, șantiere sau construcții. Primesc aceleași drepturi de hrană ca și lucrătorii germani, însă trebuie să prezinte cartele de alimente. Se lucrează în general fără multe incidente.¹⁰

De altfel acesta a fost în general unul din scopurile călătoriei și anume acela de a ne convinge la fața locului de tăria Valului Atlanticului, de care s-a vorbit foarte mult în presă în ultima vreme și care totuși, după părerea mea, oricât de tare ar fi organizat, în fața unui inamic superior în aer și pe apă va putea fi străpuns acolo unde inițiativa atacului va alege.

Nu va fi ușor, dar apărarea în cordon pe un litoral atât de întins nu poate fi tare peste tot, mai ales când superioritatea aeriană începe să fie tot mai mult contestată.

Atașatul Navalla Berlin, Cpt. Comandor

N. Antonescu¹¹

¹⁰ Ibidem, f. 97.

¹¹ Ibidem, f. 98.

*REPORT ON THE JOURNEY MADE ON THE WESTERN MARITIME FRONT
BETWEEN MAY 29 - JUNE 7, 1943 BY COMMANDER NICOLAE ANTONESCU*

-abstract-

Key Words: Second World War; Atlantic Wall; attached naval; Nicolae Antonescu; propaganda

After the defeat of France (22 June 1940), along the Atlantic coast was built by the German army, a powerful ensemble of fortifications, known as the Atlantic Wall, a defense system that was designed for long-term resistance against a possible Allied landing.

In the spring of 1943, at the invitation of the German High Command of the defence forces, the Oberkommando der Wehrmacht or O.K.W., the naval attachee in Berlin, also accredited for Rome, the captain - commander, Nicolae, Nicolae, M. Antonescu visited the fortification assembly on the Atlantic coast, following which he drew up a report which we reproduce entirely in the pages of this volume.