

FORȚA NAVALĂ MARITIMĂ ÎN MISIUNI DE CONVOIERE ȘI DRAGAJ PE „DRUMUL ODESSEI”, ÎN ANUL 1941

comandor dr. Ioan DAMASCHIN^{*}

„Continuarea operațiunii transporturilor pe mare, extrem de importante pentru armatele aliate, impune, tuturor celor de la nave și comandamente, execuție neîntreruptă, muncă neobosită, plină de încredere”.

Viceamiral Fleischer

Intensele atacuri aeriene ale aviației sovietice asupra portului Constanța din prima lună de război, au dezorganizat pentru un timp activitățile portuare, în special cele legate de încărcarea și descărcarea produselor petroliere. În același timp, blocada impusă de submarinele inamicului a avut ca efect stoparea transporturilor pe comunicațiile maritime în prima lună de război. Prima misiune de convoiere pe comunicațiile maritime, după începerea războiului, a fost primită de către Comandamentul Forței Navale Maritime, la data de 4 august 1941 și consta în asigurarea escortei pentru două tancuri petroliere italiene, „Albaro” și „Maya”, până la Varna, mai departe acestea fiind escortate, până la Bosfor, de forțe bulgare. Siguranța convoiului a fost încredințată unui detașament naval compus din torpilorul „Năluca” (căpitan Horia Popovici, navă comandant) ce trebuia să execute siguranța antisubmarină, împreună cu canoniera „Ghiculescu” (căpitan Florin Bădulescu) și torpilorul „Sborul” (căpitan Gheorghe Hristu) care aveau misiunea de a efectua dragajul de siguranță în prova navelor de transport.

Convoiul s-a pus în mișcare, din portul Constanța, la data de 5 august, orele 20.00, navele dragoare având drăgile la apă, iar navele de transport, navigând în pupa, în linie de front, sosind în portul Varna a doua zi, la orele 5 dimineața. Faptul că deplasarea convoiului s-a efectuat pe timp de noapte, fiind traversat un singur raion periculos, din punct de vedere al submarinelor, cel de la Mangalia, a dus la creșterea șanselor de ajungere în siguranță la destinație, iar navele care au efectuat escorta au reușit să se înapoieze în noaptea următoare la Constanța. Astfel, prima misiune de

^{*} Liga Navală Română, filiala Constanța.

escortare a unui convoi, de la începutul războiului, efectuată de navele românești, a fost încheiată cu succes.

Începând cu 8 august 1941, Armata a 4-a Română a declanșat operația ofensivă pentru cucerirea Odesei, principala bază terestră, navală și aeriană sovietică, situată la flancul sudic al frontului est-european. În noua situație, necesitățile crescânde de aprovizionare a frontului de uscat cu tehnică, trupe și materiale sau de retragere a răniților pe calea apei, impuneau o intensificare a transporturilor pe ruta Constanța - Sulina - Odessa, și, de aici, o reevaluare a misiunilor forțelor maritime pentru asigurarea acestor transporturi.

În conformitate cu planurile de cooperare româno-germane, Comandamentul Marinei Regale, prin Ordinul Nr. 956, din 18 august, stabilea ca începând cu 20 august 1941, Forța Navală Maritimă, aflată sub comanda comandorului Alexandru Bardescu, să fie subordonată operativ Misiunii Navale Germane. Ordinul mai stabilea că în funcția de Șef de Stat Major al acestor forțe, era numit comandorul german Kreish. Misiunea principală ce revenea acestei structuri, cu rang de mare unitate maritimă, era aceea de a efectua „*Siguranța transporturilor maritime, prin dragaje și escorte de convoiu*”¹. La acea dată, Forța Navală Maritimă cuprindea principalele nave maritime de luptă: 4 distrugătoare, 3 torpiloare, 3 canoniere, 3 vedete torpiloare, 2 crucișătoare auxiliare, un puitor de mine, o navă bază și 3 remorchere. O primă misiune încredințată Forței Navale Maritime în noua subordonare operativă, specifica: „*pentru viitoarele transporturi ce se vor executa de la Constanța spre Sulina și Odessa să se facă dragarea și balizarea unui drum de la Constanța la Sulina*”.



Comandor Alexandru Bardescu

În acest scop s-a format Gruparea de dragaj, comandată de comandorul Tudor Isvoranu, care cuprindea: un grup de dragaj format din torpilorul „Sborul”, canonierele „Dumitrescu” și „Ghiclescu”, un grup de siguranță, format din torpilorul „Năluca” (pentru escorta antisubmarină) și distrugătoarele „Regele Ferdinand” și „Mărăști” și un grup de observare aeriană cu hidroaviația, cu misiunea de a explora zona Tarchan – Sevastopol, până la 20 de mile marine vest de coastă și de a face permanent eclerajul grupului de dragaj.

¹ Arh. M. N., fond 564, dosar 6, f. 70.

Misiunea s-a executat în două etape. În prima etapă, desfășurată în zilele de 20 și 21 august, s-a efectuat dragaj între Constanța și Sfântu Gheorghe. În etapa a doua, după înlocuirea distrugătorului „Mărășești” cu „Mărăști”, s-a desfășurat în zilele de 24 și 25 august, sub comanda operațională a comandantului escadrilei de distrugătoare, comandorul Roman August (foto), s-a dragat între Sfântu Gheorghe și Sulina².

În Darea de Seamă asupra modului de îndeplinire a misiunii, comandorul Alexandru Bardescu specifica faptul că pe timpul acțiunilor nu s-a dragat nici o mină. Operațiunea s-a desfășurat însă greoi, datorită materialului învechit și a deselor avarii la nave dar și datorită fundurilor mici și a curentului puternic din raionul Sfântu Gheorghe care împiedicau funcționarea normală a drăgilor. Mai era menționat faptul că se simțea lipsa unei nave speciale pentru dragajul ușor, torpilorul nefiind o navă propice unei astfel de misiuni.



Comandor August Roman

La începutul lunii septembrie, Forța Navală Maritimă a primit o nouă misiune: executarea dragajului pe drumul navigabil Constanța – Cavarna și aducerea, în siguranță, de la Varna la Constanța, a 2 nave de transport, respectiv, „Tampico” și „Superga”. Comanda forțelor a fost încredințată comandorului August Roman care a constituit mai multe grupuri navale astfel: grupul de dragaj, format din canonierele „Dumitrescu” și „Ghiculescu” pentru efectuarea dragajului pe drumul Constanța – Cavarna, iar la înapoiere, efectuarea dragajului în fața convoiului; grupul de escorteare, format din torpiloarele „Sborul”, „Smeul” și „Năluca” pentru protecția antisubmarină; remorcherul „Basarabia”, cu misiunea de a împușca minele dragate; Grupul de distrugătoare– „Regele Ferdinand” și „Mărăști”, cu misiunea de a efectua apărarea împotriva navelor de suprafață, antiaeriană și antisubmarină. Aviația asigura eclerajul aerian.

În dimineața de 7 septembrie, navele au ieșit din portul Constanța, îndreptându-se spre sud. La orele 08.43, în raionul est Mangalia, canoniera „Ghiculescu” a dragat prima mină, urmată apoi de o alta, după o jumătate de

²*Ibidem*, ff. 143 -145.

oră, împușcate de fiecare dată de remorcherul „Basarabia”. Erau semne indubitabile că în raion se aflau submarine inamice.

Atacul submarinului inamic nu a întârziat să apară. În dreptul Capului Șabla, la orele 13.45, canoniera „Dumitrescu” a fost ținta a două torpile, lansate de un submarin sovietic, evitate de navă prin manevre specifice (prima a trecut prin prova și a doua prin pupa), urmate apoi de o a treia torpilă care a trecut paralel cu nava.

Torpiloarele „Sborul” și „Năluca” au manevrat imediat și au început grenadarea raionului unde a fost descoperit submarinul, dar nu au fost indicii de scufundare a acestuia. Până la Caverna s-a mai dragat încă o mină.

Convoiul, cu cele două nave de transport ce urmau a fi escortate spre Constanța, a intrat în dispozitiv în dimineața de 9 septembrie ajungând la destinație, fără incidente, în aceeași zi, la orele 18.25.

Modul de îndeplinire a acestei misiuni a relevat faptul că, deja, comandanții de nave și echipajele acestora aveau experiența de luptă necesară pentru a putea face față cu succes oricăror situații. În Darea de seamă asupra modului de îndeplinire a misiunii, comandorul Alexandru Bardescu a acuzat, din nou, materialul de dragaj, învechit, în special pe cel al navei „Dumitrescu” care, defectându-se, a determinat oprirea navei chiar și numai pentru câteva minute expunând-o, astfel, atacului submarinelor inamice.

Cucerirea orașului și portului Odessa, importantă citadelă sovietică la Marea Neagră, a marcat o nouă etapă în evoluția frontului spre est, în campania anului 1941. Imediat după evacuarea portului de către forțele navale și terestre sovietice, redarea acestuia traficului naval, a constituit o prioritate absolută pentru Comandamentul Superior al Frontului germano-român.

Primele măsuri ce trebuiau luate au fost cele legate de efectuarea dragajului și a deminării instalațiilor portuare. Misiunea deschiderii navigației în raion a fost încredințată unei Flotile de dragaj combinată. Aceasta era formată din 3 dragoare de fluviu și nava depozit „Therese Wallner” de pe Dunăre, aparținând „Donnau-flotille”, aflate sub comanda comandorului Petzel și din trei dragoare românești, aflate sub comanda căpitanului Nicolae Filip.

Sosită în portul Odessa, la 20 octombrie, această flotilă a trecut imediat la executarea misiunii de dragaj a raioanelor minate. În numai câteva zile au fost deschise, succesiv, mai multe pase astfel: la 21 octombrie, în barajul de la Ilișevka, la sud de Odessa; la 23 octombrie, în raionul Oceakov; la 24 octombrie, pe drumul spre Kerson³.

³*Ibidem*, fond 381, dosar 46, ff. 204 – 205.

Acțiunea a avut o mare importanță pentru deschiderea unui drum navigabil pe rutele Constanța – Odessa și Sulina – Odessa. Din păcate, această acțiune s-a soldat cu grele pierderi pentru forțele participante la misiune. Astfel, în ziua de 24 octombrie 1941, remorcherul-dragor „Drossel”, cu căpitanul Nicolae Filip și aspirantul Paul Apostolescu la bord, a lovit o mină și s-a scufundat, printre cei 11 marinari care și-au pierdut viața fiind și ofițerii amintiți. În ziua următoare s-au mai scufundat, în aceleași condiții, navele „Therese Wallner” și remorcherul-dragor „Brusteroft”⁴.

Pentru sprijinirea operațiilor armatelor româno - germane din sudul Rusiei, pe calea mării, se impunea o întărire urgentă a forțelor aliate în Marea Neagră. În acest scop, Comandamentul Suprem al Armatei Germane a luat hotărârea de a disloca pe teatrul de operații maritime, nave de război – dragoare, nave antisubmarine și vedete rapide, forțele navale românești fiind insuficiente pentru a face față cu succes intenselor acțiuni ale sovieticilor, în special cu submarinele. În sprijinul acestei opțiuni s-au înscris și solicitările repetate ale Comandamentului Marinei Regale Române, care atrăsese deja atenția asupra faptului că folosirea intensă a distrugătoarelor și a canonierelor românești, nave specializate în ducerea cu succes a luptei antisubmarine, în misiunile de escortă a convoaielor, lasă descoperite zona porturilor românești⁵.

Faptul că în Marea Neagră forțele Axei nu dispuneau decât de un singur submarin, cel românesc, „Delfinul”, care acționa pe comunicațiile sovietice, lăsa forțelor navale ale inamicului suficientă larghețe în mișcări, în special în efectuarea transporturilor de aprovizionare a frontului. Din acest motiv se impunea întărirea potențialului naval, ofensiv, în zonă, prin aducerea unor submarine germane în Marea Neagră.

După căderea Odessei, în conformitate cu Planurile de operații ale Armatei române, Marinei Regale Române i se trasa ca misiune principală, „siguranța transporturilor maritime” spre Nord, în special contra minelor, submarinelor și aviației. În acest sens, una din măsurile importante ce trebuiau luate era aceea de a se pregăti teatrul maritim de operații prin crearea unor „zone tari” pentru apărarea punctelor sensibile – Constanța, Sulina, Mangalia – atât în ideea împiedicării oricărei acțiuni ofensive a inamicului contra litoralului propriu cât și pentru a realiza siguranța staționării navelor în porturi⁶. Din punct de vedere organizatoric, conform Ordinului de Operații nr. 8 al Comandantului Marinei Regale Române, din

⁴*Ibidem*, fond 1683, dosar 1472, f. 111.

⁵*Ibidem*, fond 5488, dosar 187, ff. 144 – 145.

⁶*Ibidem*, dosar 1717, f. 52.

25 octombrie 1941, s-a luat măsura constituirii, de către Forța Navală Maritimă a unor grupări de siguranță, astfel: Gruparea de Dragaj, formată din canonierele „Dumitrescu” (căpitan Paul Ghenădescu) și „Ghiculescu” (căpitan Florin Rădulescu), cu misiunea de a efectua dragaj de siguranță în zonele unde pericolul de mine era iminent; Gruparea de Escortă, formată din torpiloarele „Sborul” (căpitan Dumitru Agarici) și „Zmeul” (căpitan Armand Dumitrescu), cu misiunea de a efectua căutare antisubmarină și Gruparea de Siguranță, comandor August Roman, formată din distrugătoarele „Regele Ferdinand” (căpitan comandor Arpad Gherghel) și „Regina Maria” (locotenent comandor Eugen Săvulescu), cu misiunea de a efectua siguranța navală, antiaeriană și antisubmarină a convoaielor.

Un prim convoi pentru transportul de materiale spre front, dinspre Constanța spre Odessa, căruia urma să i se facă siguranța, în perioada 25 – 27 octombrie trebuia să fie constituit din nava „Lola” până la Sulina, iar de aici urmând a i se alătura navele „Budapesta” și „Kasza” care veneau de pe Dunărea Maritimă. Ultimele două nave nesusind la punctul de întâlnire escorta s-a efectuat doar pentru prima navă⁷.

Escortarea navelor „Budapesta” și „Kasza” cărora li se va adăuga nava „Koloszvar”, spre linia frontului, a fost efectuată în zilele de 30 – 31 octombrie 1941, în siguranța convoiului intrând și nave de dragaj aparținând „Donauflottei”.

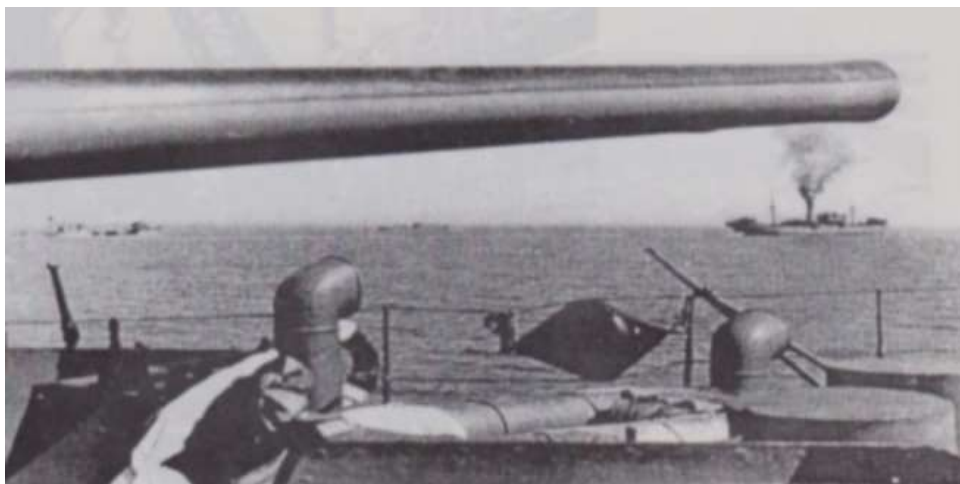
Un Ordin De Zi asupra modului de îndeplinire a misiunii, emis de Comandantul Misiunii Navale Germane, viceamiralul Fleischer (Nr. 12 din 12 noiembrie 1941) arăta:

„Prima operațiune de convoiere care prevedea escortarea vapoarelor „Koloszvar” și „Kasza” la Nicolaev și a vaporului „Budapesta” la Kerson a fost încununată de succes și-mi dă prilejul să exprim tuturor unităților care au luat parte la operațiune, întreaga mea admirație și mulțumire.

Aceasta este adresată, în primul rând Flotilei de Dunăre Germane și Forței Navale Maritime Române, care au dus la bun sfârșit misiunea încredințată lor, deși starea vremii a fost potrivnică, iar inamicul a acționat din răspuțeri prin submarine și baraje de mine.

Succesul s-a putut obține numai prin execuție desăvârșită și prin cea mai credincioasă îndeplinire a datoriei.

⁷*Ibidem*, fond 676, dosar 8, ff. 38 – 40.



Convoi de nave pe „Drumul Odesei”

Pe camarazii germani și români, căzuți în cursul acestei operațiuni, în cea mai strânsă frăție de arme, noi nu vom uita niciodată.

Statele Majore de conducere, mai ales Comandamentul Forțelor Navale Maritime Române, care au concurat la pregătirea și execuția misiunii transporturilor, extrem de importante pentru armatele aliate, merită de asemenea admirație și mulțumiri pentru activitatea depusă. Munca lor neobosită, plină de răspundere, de multe ori neobservată din afară, creează condiția esențială pentru succesul deplin.

Cuprinși de bucuria atingerii țelului să nu pierdem din vedere că, continuarea operațiunii transporturilor pe mare, extrem de importante pentru armatele aliate, impune execuție neîntreruptă, muncă neobosită, plină de încredere, tuturor celor de la nave și comandamente.

Numai astfel se vor putea garanta transporturile de împrospătare pentru camarazii noștri germani și români din armată și arma aeriană, care luptă umăr la umăr în Ucraina și Crimeea, contra inamicului comun, înfrângându-l”⁸.

Cât privește efortul și profesionalismul dovedit de navele și echipajele românești pentru îndeplinirea unor astfel de misiuni, acesta a fost apreciat la justa valoare și de către Comandantul Suprem al Grupului Sud Marină German, care, într-o scrisoare din 3 noiembrie 1941 arăta:

„I – Exprim tuturor Formațiunilor care au luat parte la execuția încununată de succes a primei Operațiuni de transporturi, recunoștința mea

⁸*Ibidem*, fond 2.366, dosar 1.115, f. 23.

deosebită, în primul rând Șefului Flotilei de Dunăre („Donauflotile” n.n.) și unităților sale care au dobândit succesul meritat prin acțiunea lor dârză, cu toate pierderile suferite.

Recunoștința mea este adresată și personalului de pe navele de transport, care au o contribuție bine meritată la dobândirea succesului acțiunii.

2 – *Organelor de conducere ale Misiunii Navale, Centrului de Instrucție Navală German și Marinei de Război Române, care au participat la întocmirea planurilor și lucrărilor de pregătire, le exprim mulțumirile mele deosebite pentru munca prestată care a fost încununată de succes.*

3 – *Rog să se exprime în mod oficial Marinei de Război Române, cu această ocazie, expresiunea mulțumirei și recunoștinței mele deosebite pentru realizările obținute până acum de Forța Navală Maritimă.*

În afară de misiunile în curs și grele, de siguranță și veghe, socotesc aici, în primul rând, operațiunea reușită de minare în fața coastelor bulgare și române, în ciuda pierderilor suferite, cum și misiunile actualmente în curs pentru asigurarea operațiunilor de transport spre Rusia.

Jertfa adusă pentru cauza comună este depășită de măreția succeselor”.

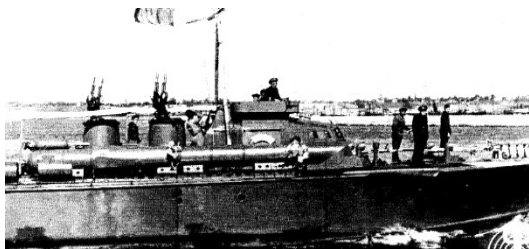
În lunile noiembrie – decembrie 1941 transporturile maritime, atât spre linia frontului din partea de nord a Mării Negre, cât și spre sud (spre Bosfor) au continuat cu o intensitate sporită. Practic, toate navele Forței Navale Maritime, aflate în eficiență, au fost angrenate în asigurarea acestor transporturi.

Astfel, la 4 noiembrie, Escadrila de Distrugătoare a primit ordin de a asigura escorta unui tanc petrolier în următoarele două zile de la Bosfor la Constanța. Tancul nu a sosit la punctul de întâlnire, iar navele s-au înapoiat la bază. Pe drumul de înapoiere, la data de 6 noiembrie, distrugătoarele au fost atacate cu torpile în două rânduri de submarinele sovietice (la orele 07.57 și 13.36), atacuri respinse de fiecare dată⁹.

Un alt convoi, pe ruta de nord, foarte important pentru front, care transporta muniție, format din navele „Ungvar” și „Tisza” s-a format la 9 noiembrie, în rada Sulina, escortat de navele Forței Navale Maritime, gruparea de asigurare fiind condusă de comandorul August Roman. În zona Insulei Șerpilor au fost semnalate submarine inamice, dar convoiul a ajuns fără incidente până la Bugaz, mai departe acesta fiind escortat de un grup de dragoare germane aparținând „Donnau-flotille” (comandor Petzel) și de vedetele „Viforul” (aspirant Aurel Cornățeanu) și „Vijelia” (locotenent Ion Zaharia și aspirant Mircea Metz). În dreptul Limanului Nistrului, convoiul a

⁹*Ibidem*, fond 675, dosar 8, ff. 45 – 46.

pătruns într-un baraj de mine, fiind scufundate nava „Ungvar” și ambele vedete românești. Și-au pierdut viața 9 marinari români printre care și ofițerii Cornățeanu și Metz¹⁰.



„Viforul” Lt. Aurel Cornățeanu



Lt. Mircea Metz, „Vijelia”

Deschiderea unei noi rute de navigație în nord - vestul Mării Negre a atras după sine și o intensificare a activității submarinelor sovietice în această zonă, fapt ce impunea creșterea puterii combative a forțelor antisubmarine în Marea Neagră pentru protecția convoaielor.

Într-o Notă transmisă comandantului Marinei Regale Române, viceamiral Eugen Roșca, la data de 4 noiembrie 1941, de către viceamiralul Fleischer, se arăta: „Orice majorare a mijloacelor de luptă navale, în special vedete rapide pentru combaterea submarinelor trebuie considerată ca fiind de cea mai mare importanță, atât față de situația actuală a

¹⁰Nicolae Koslinski, Raimond Stănescu, *Marina Română în al Doilea Război Mondial, Vol. I*, Editura Făt Frumos, București, 1996, pp. 242 – 244.

războiului cât și pentru viitoarele perspective din Marea Neagră". O primă măsură a fost aceea de a se achiziționa 6 vedete englezești, de tip „Power” (captură de război), aflate în stadiu avansat de construcție în șantierele navale olandeze¹¹.

În perioada imediat următoare, pe Frontul de Est, în zona de operații din nord vestul Mării Negre, a mai fost atins un obiectiv. Astfel, la 16 noiembrie 1941 trupele germano - române au preluat controlul asupra strâmtorii Kerchi, acțiune prin care, practic, întreaga peninsulă Crimeia, cu excepția Sevastopolului, a trecut sub controlul Forțelor Axei.

Această nouă situație a frontului a influențat, în bună măsură, acțiunile forțelor pe teatrul maritim de operații. Astfel, forțelor navale sovietice, în situația creată, le revenea, ca principală misiune, aprovizionarea cu trupe și materiale necesare frontului a forțelor terestre, aflate în capul de pod de la Sevastopol, fapt ce ducea la o slăbire a acțiunilor acestora pe comunicațiile maritime din vestul Mării Negre.

O nouă misiune de siguranță a unui convoi, venind din Transnistria, cu trei nave ungurești, de la Bugaz la Sulina, a mai fost executată de către nave aparținând Forței Navale Maritime, la data de 19 noiembrie 1941, misiunea fiind îndeplinită cu succes de către distrugătoarele „Mărășești”, „Regele Ferdinand” și secția torpiloare. Aceleași nave, în zilele următoare, au escortat cu succes nava de transport „Lola”, de la Constanța la Bugaz¹².

Apropierea iernii și înrăutățirea condițiilor meteo și de navigație creau probleme foarte serioase convoaielor. Chiar și în aceste condiții susținerea frontului în zona Mării de Azov cerea o cantitate tot mai mare de materiale. Aceasta a determinat Comandamentul Naval German să organizeze deplasarea unui convoi foarte important (aproximativ 20.000 tone de carburanți și muniție), compus din mai multe nave de transport, de pe coasta bulgară, direct în zona frontului. Pentru escortarea acestui convoi, în care intrau nave din porturile Burgas, Varna și Constanța, s-a constituit Gruparea Navală Comandor August Roman, având drept consilier pe locotenent comandorul Küster (german)¹³.

Gruparea era formată din trei distrugătoare („Regele Ferdinand”, „Regina Maria” și „Mărășești”), 2 torpiloare („Zmeul” și „Sborul”) și 2 canoniere („Dumitrescu” și „Eugen Stihi”), având misiunea de a escorta convoiul, în perioada 01 - 03 decembrie, între Șabla și Bugaz. Navele escortate erau: „Carpați”, „Tzar Ferdinand” și „Cavarna”, care veneau din

¹¹ Arh. M. N., fond 1.683, dosar 1422, f. 60.

¹² *Ibidem*.

¹³ *Ibidem*.

porturile bulgare. La Constanța urma să intre în compunerea convoiului și nava „Cordelia”.

Deși avea o puternică apărare, convoiul a suportat numeroase atacuri din partea submarinelor sovietice. Astfel, în zona capului Șabla au avut loc atacuri repetate ale unui submarin, la care distrugătoarele au ripostat energetic, „Regina Maria” reușind, după toate probabilitățile, să-l scufunde¹⁴.

Atacurile următoare s-au desfășurat în zona Sfântu Gheorghe, asupra navei „Tzar Ferdinand” și în zona Insulei Șerpilor. În zona Bugaz, convoiul urma să fie preluat de o grupare de dragaj germană, grupare care nu s-a aflat la sosirea acestuia, la punctul de întâlnire.

Situația creată a dus la un deznodământ dramatic întrucât, la 2 decembrie, două din navele de transport, „Cavarna” (ora 18.40) și „Cordelia” (ora 19.00) au intrat în câmpul de mine, s-au lovit de acestea și au explodat. Navele s-au scufundat foarte repede, reușind să fie salvați doar 34 de oameni de pe „Cavarna”¹⁵.

Deși navele mai sus menționate au fost pierdute, se poate aprecia, indubitabil, că acest lucru nu s-a întâmplat din vina marinarilor români, dimpotrivă, ei și-au făcut din plin datoria, fapt apreciat prin Ordinul de Zi nr. 8, din 4 decembrie 1941, al Comandantului Escadrilei de Distrugătoare, comandorul Roman August, în care se menționa:

„Pentru curajul, spiritul de sacrificiu și dârzenia de care au dat dovadă, comandanții, ofițerii, maștrii și echipajele Escadrilei de Distrugătoare, compusă din „N.M.S. Regele Ferdinand”, „N.M.S. Regina Maria” și „N.M.S. Mărășești” precum și canonierele „Stihi” și „Dumitrescu”, cu toată dârza împotrivire a inamicului, prin repetate atacuri cu submarine și cu toată vremea extrem de rea, cu viscol puternic și ger, timp de 56 de ore încontinuu, nu am decât cuvinte de laudă și le aduc pe această cale viile mele mulțumiri. Mai mult ca oricând, încrederea în navele mele este nestrămutată și sunt mândru de unitatea pe care o comand”¹⁶.

O nouă misiune de convoiere s-a desfășurat în zilele de 16-17 decembrie 1941 pe ruta Constanța - Bugaz pentru navele „Tzar Ferdinand”, „Kasza” și „Koloszvar” pentru care au fost desemnate distrugătoarele „Regele Ferdinand” și „Regina Maria”, canonierele „Stihi” și „Ghiclescu”, torpiloarele „Zmeul” și „Sborul”. În Baia Jibrieni, la 17 decembrie, în jurul orei 06.40, convoiul a fost atacat de un submarin care a fost grenadat de la

¹⁴*Ibidem.*

¹⁵Nicolae Koslinski, Raimond Stănescu, *op. cit.*, pp. 265 – 273.

¹⁶Arh. M. N., fond 2.366, dosar 1.115, f. 26.

mică distanță de „Regele Ferdinand” și, după toate probabilitățile, scufundat¹⁷.

În memoriile sale, Raimond Stănescu, aspirant la acea dată pe distrugătorul „Regele Ferdinand”, descrie cu lux de amănunte momentul grenadării submarinului, confirmând scufundarea acestuia. Aceasta a fost ultima acțiune importantă de convoiere, din anul 1941 pe „Drumul Odesei”, deoarece înghețul la gurile Dunării, Bugului și Niprului au determinat întreruperea navigației.

Pentru reușita deplină a acestei misiuni, comandantul Diviziei de Mare și al Forțelor Navale Maritime, comandorul Alexandru Bardescu a citat echipajele navelor prin Ordinul de Zi nr. 71, din 20 decembrie 1941 în care menționa:

„Cu ocazia operațiunii de convoiere a trei nave de transport din zilele de 16 – 17 decembrie 1941, la care au luat parte:

– Escadrila de Distrugătoare, cu distrugătoarele „Regele Ferdinand I” și „Regina Maria”;

– Canonierele „Stihi” și „Ghiculescu”

– Torpiloarele „Smeul” și „Sborul”;

Și a cărui reușită a fost deplină, exprim tuturor comandanților, ofițerilor și echipajelor completa mea satisfacție și vii mulțumiri pentru partea fiecăruia de contribuție, pentru modul cum s-a executat operațiunea, astfel că succesul a fost deplin.

În mod special menționez și aduc laude Comandantului și echipajului distrugătorului „Regele Ferdinand I”, care în ziua de 17 decembrie 1941, a atacat și grenadat de foarte aproape un submarin sovietic, întrucât poate fi considerat distrus”.

Anul 1941 s-a încheiat și cu o altă pierdere notabilă pentru Marina Regală Română. La data de 29 decembrie, remorcherului „Stoicescu”, aparținând Comandamentului Portului și Zonei Constanța, aflat într-o misiune de ascultare în apropiere de barajul de mine nu s-a mai înapoiat în port. Cauza scufundării, după toate probabilitățile, s-a datorat unei puternice furtuni declanșate în cursul nopții precedente. Nu au fost indicii că ar fi fost atacat sau a atins o mină. Remorcherul purta numele unui erou al Marinei Române din Primul Război Mondial, locotenentul Nicu Stoicescu, a cărui navă putoare de mine s-a scufundat pe timpul unei misiuni de minare în rada portului Constanța.

O Dare de seamă privind misiunile îndeplinite de Forțele Navale Maritime, în cursul anului 1941 arăta că au fost executate: 19 misiuni de siguranță cu distrugătoarele, în folosul operațiunilor de dragaj, minare și

¹⁷*Ibidem*, dosar 1.517, f. 300.

transporturi; 106 misiuni de susținere și supraveghere cu distrugătoare; 151 misiuni de patrulare de-a lungul coastei între Mangalia – Constanța – Sulina – Bugaz – Odessa, cu vedetele torpiloare și canonierele; 124 misiuni de ascultare antisubmarină la larg de Constanța cu canonierele, vedetele și nava „Dor de Mare”; 34 de misiuni de escortă cu canonierele și vedetele torpiloare, în folosul convoaielor; 6 misiuni constând în acțiuni ofensive pe comunicațiile inamicului, cu submarinul și vedetele; 3 atacuri asupra submarinelor inamicului cu rezultat pozitiv (9 iulie, în raionul Tuzla, cu vedetele torpiloare, 1 decembrie, în raionul Șabla, cu distrugătoarele „Regina Maria” și „Regele Ferdinand”, 17 decembrie, la sud de Bugaz, cu distrugătorul „Regele Ferdinand”); 38 misiuni de dragaj de siguranță și dragaj de control, cu canonierele și torpilorul „Sborul” (la care se adaugă dragajul executat în interiorul barajului de mine de la Constanța, cu grupul de dragaj ușor); minări executate cu distrugătoarele, navele puitoare de mine și vedetele la Constanța, pe coastele Bulgariei; alte trei baraje pe coasta românească unde inamicul s-a dovedit mai activ; lansarea de mine periscopice la nord de Insula Șerpilor; 37 de acțiuni constând în respingerea atacurilor aeriene ale inamicului executate de navele aflate în mare.

Pe ansamblu, în cadrul acestor acțiuni de luptă, numai Escadrila de Distrugătoare a realizat un număr de 51 de misiuni, în 921 ore de marș, parcurgând 10.100 mile marine¹⁸.

THE MARITIME FORCE IN CONVOY MISSIONS TO ODESSA DURING 1941

-abstract-

Key Words: Romanian Royal Navy, German Navy, U.S.S.R., Black Sea, World War II, convoys.

The 1941 naval campaign in the Black Sea was marked by interesting developments. On the one side, the Soviets enjoyed a numerical superiority in forces, which allowed to harass the lines of communication of the Axis. On the other hand, the Germans were forced to rely of mostly Romanian naval units to secure the much-needed convoys for the southern part of its front in the Soviet Union.

¹⁸*Ibidem*, fond 564, dosar 6, f. 220.