

„OPERAȚIA 60.000”.
CATASTROFA NAVEI „ALBA IULIA” – 18 APRILIE 1944

*Dr. Andreea ATANASIU-CROITORU**

În timpul celui de-Al Doilea Război Mondial, Comandamentul Marinei Regale a susținut participarea integrală a Marinei Militare atât la campania îndreptată împotriva URSS (1941-1944), pentru eliberarea teritoriilor românești ocupate de către sovietici în 1940 și continuarea războiului anti-bolșevic, cât și la operațiunile militare desfășurate după 23 august împotriva forțelor germane¹.

Una din cele mai importante misiuni s-a desfășurat în primăvara anului 1944, când în urma închiderii strategice de către armata sovietică a părții de nord a Peninsulei Crimeea, trupele germano-române s-au găsit în situația de a se apăra cu spatele la mare. Se aflau în acel moment în dispozitiv de apărare în Crimeea: Armata a 17-a Germană, cu două corpuri de armată: Corpul Român de Munte, cu trei Divizii (D1, D2 și D3); două divizii române de infanterie (D10 și D19) și două divizii române de cavalerie (D6 și D9). În total. 65.093 militari români. Pentru evitarea unui dezastru asemănător celui de la Stalingrad a fost întocmit un plan de evacuare a trupelor, cu numele de cod „Leopard”, partea română din plan purtând denumirea convențională de Operațiunea „60.000”. În etapa I (12-27 aprilie 1944) Marina Română a participat cu 6 nave mari de transport („Ardeal”, „Alba”, „Alba Iulia”, „Oituz”, „Danubius” și „Durostor”), 3 distrugătoare („Regele Ferdinand”, „Regina Maria” și „Mărășești”), 3 canoniere („Stihi”, „Ghiculescu”, „Dumitrescu”), puitorul de mine „Amiral Murgescu” (pentru apărarea antiaeriană), 3 vedete torpiloare, 3 pontoane armate (pentru escortă) și Escadrila de hidroaviație.²

Împreună cu Marina germană, în perioada 14-24 aprilie 1944, Comandamentul Marinei a coordonat escorta a 25 de convoaie, totalizând 72.358 de militari (20.779 români, 29.494 germani, 723 slovaci, 15.055 voluntari ruși, 2.559 prizonieri, 3.748 civili). În faza a doua a operațiunii, între 9 și 13 mai 1944, au fost evacuați 47.825 de militari (15.078 răniți,

* Șef Secție Muzeu Constanța, Muzeul Național al Marinei Române,
andreea.maria.croitoru@gmail.com

¹*Istoria Statului Major al Forțelor Navale Române. 1869-2010. Monografie*, autori: Andreea Atanasiu-Croitoru, Tanța Mândilă, Ion Râșnoveanu, Florin Stan, coordonator: Olimpiu Manuel Glodarencu, Editura Centrului Tehnic Editoria al Armatei, București, 2010, p. 111.

²Carmen Atanasiu, *Marina Română în campaniile din anii 1942-1944*, cap. V, în *Marina Română în Al Doilea Război Mondial/Romanian Navy in World War II*, Editura Modelism, București, 1996, p. 129.

28.992 germani, 336 voluntari ruși, 52 prizonieri, 3.367 civili). În ansamblul misiunii, au fost evacuați 120.183 de militari (35.857 români, 58.486 germani, 723 slovaci, 15.391 voluntari ruși, 2.611 prizonieri, 7.115 civili) și 12.548 tone de materiale. Au fost pierduți 11.000 de oameni (4.000 români și 7.000 evacuați)³.

Dacă Marina Militară nu a pierdut nici o navă în timpul operațiunilor de evacuare (deși unele bastimente au suferit avarii în urma bombardamentelor), Marina Comercială a înregistrat pierderi iremediabile, precum nava „România”⁴, cargoul „Durostor”⁵ și cargoul „Danubius”⁶.

Alte nave ale Serviciului Maritim Român deși au fost avariate și au cunoscut pierderi de vieți omenești și de material de război, grave, au continuat să fie funcționale. Un exemplu în acest sens îl constituie „Alba Iulia”⁷, care avariata în urma atacurilor sovietice, în ziua de 18 aprilie 1944, a fost adusă în portul Constanța, la remorcă⁸.

„Alba Iulia”, cargou mixt construit în Germania în 1922 (ex. „Karl Legien”) a fost achiziționat de Serviciul Maritim Român în anii 1931-1933, împreună cu alte 3 unități de același tip.

Al Doilea Război Mondial a prins nava în Marea Mediterană. În drum spre țară, în fața Dardanelor a fost ușor avariata de explozia apropiată a unei torpile lansate de submarinul britanic „Torbay”. Reparată la Istanbul, nava a continuat cursele între Istanbul și Trieste în contul unor contracte turco-italo-germane.

La 16 noiembrie 1942, navigând în convoi în apele grecești, „Alba Iulia” a abordat submarinul grecesc „Triton”, aflat în imersiune în canalul Doro. Acesta, avariata a ieșit la suprafață și a fost distrus de escorta convoiului.

La 24 octombrie nava a revenit în Marea Neagră unde a executat în continuare transporturi de aprovizionare pentru frontul româno-german din

³*Istoria Statului Major al Forțelor Navale Române. 1869-2010. Monografie*, p. 97.

⁴Bombardată în fața Kersonezului la 11 mai 1944 (Carmen Atanasiu, *op. cit.*, p. 135)

⁵La 11 mai 1944 e lovită de o grupare de 20 de bombardiere inamice în rada portului Kersonez (Mircea Nicolau, *Drama cargoului „Durostor”*, în Revista „Marina Română”, an III, nr. 15, august 1992, p. 19).

⁶Tot în rada portului Kersonez și tot în data de 11 mai 1944, cargoul este torpilat (Carmen Atanasiu, *op. cit.*, p. 135)

⁷Caracteristici: deplasament 12.190; dimensiuni 123x16,2x71 m; capacitate de încărcare 7.840 tdw; mașină cu aburi; viteză 10,6 Nd; 150 pasageri la 3 clase. Capacitate de transport militar: 2.000 de oameni, 100 autocamioane, 120 tunuri cu chesoane (*Dicționar Enciclopedic de Marină*, comandor (r) Anton Bejan – coordonator, Editura Societății Scriitorilor Militari, 2006, p. 9; se va cita în continuare DEM).

⁸Cpt cdor (r) Doru Ionescu, *Din epopeea navei „Alba Iulia”*, în Revista „Marea Noastră”, an I, nr. 5, octombrie-decembrie, 1992, p. 10.

sudul URSS. A participat la evacuarea Crimeei. Venind spre țară, cu circa 4.000 de militari la bord, a fost atacat repetat de aviația sovietică, fiind grav avariat, cu pierderi umane importante. O mare parte din oameni au fost salvați de navele de escortă și de cele trimise în ajutor, iar nava a putut ajunge la Constanța unde a intrat în reparații.

Potrivit convenției de armistițiu, nava a fost cedată, în contul reparațiilor de răboi, marinei comerciale sovietice care a folosit-o sub numele de „Nicolaev”⁹.

În ceea ce privește participarea navei la „Operația 60.000”, trebuie spus că aceasta s-a desfășurat în condiții deosebit de grele, cauzate de supremația navală și aeriană a sovieticilor¹⁰.

Situația în care s-a aflat „Alba Iulia”, pierderile suferite și cât de complicată a fost salvarea navei este descrisă amănunțit în *Jurnalul de operațiuni al Comandamentului Forței Navale Maritime (pe timpul dela 10 aprilie la 30 aprilie 1944)*¹¹. Redăm în continuare „vocea” documentului.

„CAZUL ALBA IULIA

La 17 Aprilie 1944 orele 23.10 se formează convoiul compus din vasul „Alba Iulia” ce transporta circa 5.000 soldați germani și români, Danubius la 2-3 Mile Nord de capul Chersones. Escorta o formează Distrugătorul NMS „Mărăști”, NMS „Sublocot. Ghiculescu”, vânătorul de submarine 104 și R. Boot 216. Escorta antisubmarină întărită și prin un hidroavion BV de la 18 Aprilie ora 06.40.

La 18 Aprilie, ora 10.04 un avion de recunoaștere inamic este semnalat la mare altitudine.

La ora 11.03 hidroavionul de însoțire al convoiului semnalează prezența unui submarin¹² care este combătut de UJ 104 și NMS „Sblt. Ghiculescu” cu efect. S-a observat fosforescența apei, bule de aer și pete de ulei.

La ora 12.20 o formație de 4 bombardiere inamice ia altitudine de 1.000 m, lansează bombe și mitraliază convoiul „Alba Iulia”. Bombele cad lângă „Alba Iulia”. Atacul fără efect.

La ora 12.30 un al doilea atac aerian executat de bombardiere în picaj lovește pe „Alba Iulia” cu o bombă în plin la prova, unde omoară parte

⁹DEM,p. 9.

¹⁰Cam. fl. dr. Alexandru Mîrșu, dr. Andreea Atanasiu-Croitoru, cdor dr. Ion Custură, cdor Tiberiu Chodan, *De la Divizia de Mare la Flotă. 1896-2011. Monografie*, Editura Centrului Tehnic Editoria al Armatei, București, 2011, p. 64.

¹¹Arhivele Militare Naționale Române, Fond Comandamentul Forțelor Navale Maritime, Dosar Nr. 34, 1943, fila 13.

¹²Idem, fila 13 verso.

din prizonierii ruși. O altă bombă cade răzând bordajul babord de 6/10 m. Vasul se canarisește la babord.

La bord se produce panică și oamenii încep să sară în apă. Vasele din escortă încep să culeagă pe naufragiați din apă. Atacul a avut loc la circa 120 Mm Est de Tuzla.

Între 13.20 și 13.50 se mai produc două atacuri aeriene inamice cu 7 și 5 bombardiere. Bombele cad în apă provocând victime printre naufragiați.

Comandamentul Forțelor Navale Maritime fiind anunțat că „Alba Iulia” se scufundă, dă ordin convoiului „Ossag” aflat în drum spre Sevastopol și în apropierea lui „Alba Iulia” să se îndrepte într-acolo pentru a lua la bord evacuații și naufragiații. De la Constanța se trimit distrugătoarele NMS „Regina Maria”, NMS „Regele Ferdinand”. În același timp Divizia X Siguranță Germană trimite 7 hidroavioane de transport pentru a concura la salvarea naufragiaților grav răniți.

UJ 104 încearcă să ia vasul la remorci, dar din cauza blocărei cârmei nu poate fi remorcat și remorcile date s-au rupt.

Până la ora 15.00, naufragiații din apă sunt culeși de navele din escortă și de hidroavioanele trimise.

La ora 15.40 sosește la locul naufragiului convoiul „Ossag” escortat de 3 KT și 1 R.Boot, care ia la bord toți pasagerii ce se mai aflau pe „Alba Iulia”, vasele KT și „Ossag”. Această operație s-a terminat până la ora 17.00. Primindu-se informația că vasul plutește, se trimite remorcherele „Gunther”, „Uskok” de la Varna și „Theben” și „Dresden” de la Constanța ca să-l remorcheze în portul Constanța.

La ora 18.30 „Alba Iulia” se înclină brusc cu 30° la Babord și se aprobează cu 30 picioare. Echipajul vasului se evacuează pe KT 26.

Către ora 19.00 sosesc la fața locului distrugătoarele tip „R” care nemaiaivând ce lua la bord, fac siguranța.

Pe timpul nopții se încearcă remorcarea și deblocarea cârmei de către KT 25, fără a reuși.

În 19 Aprilie, către ora 05.00, ajung la vasul „Alba Iulia” cele două remorchere care iau la remorcă, însă guvernarea în drumul voit nu se poate face din cauza cârmei blocate.

Se trimite la bord o echipă de la NMS „Regele Ferdinand”, echipa reușește a debloca cârma și a o aduce la zero¹³.

Către ora 11.00 sosește lângă „Alba Iulia” și NMS „Mărășești” cu Comandantul Escadrilei de Distrugătoare, care ia conducerea. Se ordonă remorcarea vasului de pupa și se trimite o altă echipă la „Alba Iulia” pentru verificarea mașinelor și încercarea de punere în marș. S-a reușit să se pună

¹³Idem, fila 19.

mașinele în marș. În cursul zilei după amiază vasul este remorcat cu circa 5-6 mile.

În 20 Aprilie, către ora 10.30, vasul „Alba Iulia” intră în port și este andocat pentru reparații.

Se constată în dreptul magaziei No. 2 o îndoire a tablelor în interior cu crăpături provocate de explozia bombei în apă.

În magazia No. 2 s-au găsit cadavrele a mai multor sute de soldați ucraineni voluntari și prizonieri”¹⁴.

În același dosar, la capitolul: „*Darea de seamă asupra operațiunii de evacuare a Crimeei*” sunt consemnate și:

„Pierderile proprii suferite pe timpul transportului pe calea apei, sunt următoarele:

1) PERSONAL

Circa 500 ofițeri, subofițeri și soldați români și germani, pierduți pe timpul atacurilor aeriene, din cauza avariei vasului „Alba Iulia” și a scufundării șleului „Leo”.

Circa 500 prizonieri și voluntari ruși uciși de bombe de avion și cu ocazia repetatelor atacuri asupra vasului „Alba Iulia”.

2) MATERIAL

a. Scufundate de aviația inamică

Tancul „Ossag” de 2790 BRT sub pavilion german, cu 200 tone păcură trimisă la Sevastopol pentru reprovizionarea Distrugătoarelor tip „M”.

Șleul „Leo”, pavilion german, aducea din Crimeea 800 soldați români și germani și 200 prizonieri. Lovit de bombe de avion în plin și scufundat.

b. Nave avariate

Vasul „Ardeal”, avariat în portul Sevastopol la 17 Aprilie prin incendiu la bord.

Vasul „Alba Iulia” avariat grav la 18 Aprilie în urma a cinci atacuri de aviație de bombardament inamică.

Vasul „Oituz”, avariat ușor de aviația de bombardament inamică la data de 17 Aprilie 1944”¹⁵.

Deși în presa vremii nu s-a scris despre avarierea gravă a navei „Alba Iulia”, realități despre ceea ce s-a întâmplat cu aceasta și cu cei care se aflau la bord au răzbătut în atenția opiniei publice. În perioada imediat următoare întoarcerii navei, în presa centrală au apărut mai multe anunțuri

¹⁴Idem, fila 19 verso.

¹⁵Idem, fila 30.

sau apeluri ale rudelor celor aflați la bordul navei, din care rezulta clar situația reală, inclusiv pierderile de vieți omenești.

Astfel, Galina Brătianu din Constanța cerea Tribunalului Constanța eliberarea unei decizii oficiale prin care „să se constate moartea prezumată a soțului meu, Alexandru Brătianu, fost ofițer telegrafist pe vaporul *Alba Iulia*, dispărut în ziua de 18 aprilie 1944, prin torpilarea vaporului Serviciului Maritim Român în Marea Neagră”¹⁶. Similar, Maria Patters, tot din Constanța cerea și ea Tribunalului din localitatea de domiciliu „să se constate la soțul său Ioan (Iohann) Fitters, fost ajutor mecanic S.M.R., că a decedat la 18 aprilie 1944, cu ocaziunea unui bombardament inamic asupra vasului *Alba Iulia*, pe care era îmbarcat”¹⁷.

Tot Tribunalului Constanța s-a adresat și Mauriciu Tudorache din Galați, pentru eliberarea unui document care să ateste că „fiul său Teodor Tudorache a decedat în ziua de 18 aprilie 1944, orele 17, în timpul și din cauza naufragiului pe Marea Neagră a vasului S.M.R. *Alba Iulia*, vas pe care numitul era îmbarcat ca marinar”¹⁸.

Au existat și cazuri în care realitatea răzbătea chiar din fereastră, așa cum a fost cazul parastasului de 40 de zile de la moartea unui marinar din Ploiești: „Cu nemărginită durere, părinți, frați surori anunță parastasul de 40 de zile, al dragului lor Farcaș Ion, șef-mecanic S.M.R. pe vaporul *Alba-Iulia*, decorat cu *Bărbăție și Credință*, cl. II-a”.

În alte situații, soarta unora dintre cei aflați la bordul vasului era incertă, fiind publicate în mod repetat apeluri ale familiilor acestora, așa cum a fost cazul căpitanului farmacist Constantin Mirescu: „Cine știe ceva despre căpitanul farmacist Mirescu Constantin care se înapoia din Crimeia pe vaporul *Alba Iulia*, este insistent rugat să anunțe pe doamna Stoenescu, str. Mântuleasa nr. 3, Craiova”¹⁹.

Abia la jumătatea lunii august 1944, cu câteva zile înainte de evenimentele care au dus la răsturnarea guvernului condus de mareșalul Ion Antonescu, în presa centrală a apărut un amplu reportaj, nesemnat, în care drama navei „*Alba Iulia*” era prezentată într-un ton propagandistic: „La terminarea operației de evacuare a trupelor din Crimeia, Mareșal Ion Antonescu a citat, prin ordin de zi, pe marinarii noștri aparținând marinei militare și celei comerciale.

Fără nume proprii și fără citări de persoane, așa cum este marinăria însăși, un efort colectiv, a înțeles Conducătorul Statului să răsplătească contribuția navigatorilor la apărarea Patriei. Orice încercare de a

¹⁶ „Monitorul Oficial”, nr. 107 din 8 mai 1944, p. 2.958.

¹⁷ „Monitorul Oficial”, nr. 130 din 7 iunie 1944, p. 3.415.

¹⁸ „Argus”, an XXXIV, nr. 9.319, luni, 5 iunie 1944, p. 2

¹⁹ „Universul”, an LVI, nr. 149, joi, 1 iunie 1944, p. 6.

individualiza acest efort este o impietate față de cei jertfiți și o lipsă de solidaritate cu corpul marinăresc.

Pentru a arăta ce înseamnă efortul colectiv, în navigație, publicăm mai jos episodul salvării navei *Alba Iulia*, despre care inamicul, grăbit, anunțase, cu furie și fanfare, că a scufundat-o în timpul operației de evacuare a Crimeei.

După câteva clipe de ședere în portul Sevastopol, sub ploaia de foc a inamicului care bombarda din toate direcțiile, nava *Alba Iulia*, având la bord circa șase mii de oameni, își ia drumul spre țară într-un convoi format atunci pe loc. Miile de ochi vrăjmași semnalase inamicului plecarea, iar nu după multe ore, convoiul este atacat masiv de aviație și reperat de submarine.

Timp de șase ore, nava este obiectul unui intens bombardament efectuat în șapte reprize, de aviația inamică. În babord s-a produs o spărtură și vasul s-a înclinat, la început cu 45 grade, iar mai pe urmă s-a mai redresat, păstrând totuși o înclinare de 20-25 de grade.

Cu puțină imaginație, ne dăm seama că o asemenea înclinare, de 45 grade, echivalează cu o răsturnare și ne putem da seama de panica ce o poate produce în rândurile celor șase mii de ostași. Oricât ar fi fost de căliți în lupte și oricât ar fi fost de disciplinați nu se puteau sustrage panicei pe care o face pierderea încrederii în vasul pe care plutești. Trebuie să fii marinăr încercat spre a ști că vaporul mai dă nădejdi de salvare, chiar atunci când aparențele sunt disperate.

În asemenea ocazii, comandantul vasului este în fața celei mai grele deciziuni. Trebuie să ordone abandonarea valsului, sau mai este o salvare? De această deciziune atârână puțința de salvare a unui număr cât mai mare de oameni de la bord. Comandantul navei *Alba Iulia* trebuia să ia deciziunea. După ce strânge frunțașii vasului și cu toții iau cunoștință de situația exactă a avariilor suportate de vas, se ia deciziunea de a liniști lumea dela bord pentru că vasul nu se scufundă.

Cu ajutorul unor megafoane aflate la bord, comandantul s-a adresat direct soldaților de pe vas, care au aflat că nu există un pericol de scufundare și așa s-au liniștit. În acest timp, Comandamentul Marinei fusese înștiințat de situația vasului și d. Amiral Măcelariu dădu ordinele necesare spre a-i veni în ajutor. Vase aflate disponibile au pus mașinile sub cea mai mare presiune și în câteva ore erau la locul unde *Alba Iulia* lupta cu valurile și cu inamicul care îi dădea mereu târcoale spre a-și desăvârși opera pe care vedea că nu o poate duce la capătul dorit.

În ordine deplină, oamenii au trecut de pe *Alba Iulia* pe vasele trimise în ajutor și nava lovită a rămas mai departe cu echipajul ei la posturi. Dumnezeu însăși a proteguit operația de salvare, dând o ceață groasă care a ascuns-o de ochii vrășmașilor. În această crâncenă învălmășeală, gloanțele

mitralierelor inamice și accidentele inevitabile făcute de lovituri și panică, au făcut victime omenеști înghițite de valuri. Nu se poate altfel...

Operația de salvare trebuie judecată, însă, în totalitatea ei. Marea majoritate a celor îmbarcați a fost salvată și adusă cu viață în Patria pentru care luptase, iar vasul nu a fost abandonat, nici chiar atunci când aparențele îl dădeau ca pierdut. Mașinile lui proprii nu mai puteau fi puse în funcțiune, dar marinarii mai au și alte posibilități. Echipajul vasului, împreună cu echipa Marinei Regale Române trimisă în acest scop, au pus în ordine ceea ce se mai putea pune în ordine și vasul a fost gata de plecare.

După trei zile de aprige peripeții, remorcată, dar plutind, nava *Alba Iulia* a putut intra în portul Constanța, cu Drapelul Român la pick și cu comandantul ei pe puntea de comandă; întregul echipaj era la postul său cu conștiința că și-au împlinit datoria către Țară.

Salvarea acestui vas este, după cum s-a putut vedea, un strălucit exemplu al caracterului colectiv pe care îl are munca navigatorilor. Funcționarea unei nave, ca și salvarea sa în caz de pericol, cere o perfectă conlucrare între toți cei care au un rol pe vas. Încercarea de a stabili o ierarhie de merite nu este faptă marinărească. Salvarea navei *Alba Iulia* se datorește deopotrivă echipajului său, echipajelor de salvare și Comandantului Marinei, care și-au primit răsplata prin citarea, întregului corp marinăresc, pe ordinul de zi al Mareșalului Conducător²⁰.

Acesta a fost desigur, doar un episod dintr-o vastă operațiune dese ori comparată cu Dunkerque și de tot atâtea ori, văzută ca o misiune de mai mare amploare ca cea din Normandia. Îndeplinirea cu succes a misiunii de evacuare a militarilor români și germani din Crimeea a fost apreciată de contraamiralul Horia Măcellariu, comandantul Forței Navale Maritime, ca fiind cea mai importantă și reușită operație a Marinei Militare din Al Doilea Război Mondial²¹, iar la rândul său, la 29 mai 1944, amiralul german al Mării Negre, Helmuth Brinkmann a declarat în mod oficial: „Mărturisesc că această operațiune mi-a reușit numai datorită colaborării cu comandamentul român și sacrificiilor marinarilor români”²².

²⁰*De ce nu s-a scufundat nava Alba Iulia*, în „Timpul”, nr. 2.612, vineri, 18 august 1944, p. 5.

²¹Comandor Nicolae Mujicov, *Evacuarea din Crimeea*, în „Revista de istorie militară”, nr.4 (10), 1991, p. 34.

²²Contraamiral Horia Macellariu, *În plin urgan*, Editura Sagittarius, București, 1998, p. 10-11.

"OPERATION 60,000".
THE "ALBA IULIA" SHIP DISASTER - APRIL 18, 1944
- abstract -

Key Words: "Alba Iulia", "Operation 60,000", evacuation of Crimea, Soviet aviation, April 18, 1944

"Alba Iulia", mixed freighter built in Germany in 1922 (ex. "Karl Legien") was purchased by the Romanian Maritime Service in the years 1931-1933) together with 3 other units of the same type.

He participated in the evacuation of Crimea. Coming to the country, with about 4,000 soldiers on board, it was repeatedly attacked by the Soviet aviation, being seriously damaged, with important human losses. A large part of the people was saved by the escort ships and those sent to help, and the ship was able to reach Constanța where it underwent repairs.

The situation in which "Alba Iulia" was, the losses suffered and how complicated it was to save the ship is described in detail in the *Operations Journal of the Command of the Maritime Naval Force* (during the period from April 10 to April 30, 1944).