

OPERAȚIA KERCHI-ELTIGEN ÎN JURNALELE DE RĂZBOI ALE MARINEI GERMANE

Dr. Dan-Dragoș SICHIGEA

Șef secție, Muzeul Național al Marinei Române, filiala Mangalia

DOI: 10.55535/GMR.2022.4.20

Aproape în paralel cu retragerea trupelor Axei din capul de pod Kuban, din Caucaz, sovieticii au pregătit o acțiune îndrăznească de debarcare în peninsula Kerchi, din Crimeea. Debarcățile, executate în două zone, la sud și la nord de orașul Kerchi, aveau ca scop sprijinirea ofensivei de la nord de Marea de Azov și capturarea Crimeii.

Studiul de față se concentrează pe acțiunile navale care au avut loc preponderent în zona capului de pod de la sud, acolo unde forțele navale ale Axei au reușit să blocheze aprovizionarea trupelor inamice.

Cuvinte-cheie: Al Doilea Război Mondial, Germania, URSS, Marea Neagră, debarcare.

INTRODUCERE

În vara anului 1943, situația s-a deteriorat constant pentru forțele Axei din URSS. Pe 5 iulie, a început marea confruntare de la Kursk. Eșecul răsunător de acolo a dus la retragerea grupărilor de armate germane din nord și sud până la linia Niprului, în octombrie. Linia frontului se întindea înspre sud, până la Melitopol, aflat în partea de vest a Mării de Azov. Peninsula Crimeea era, astfel, amenințată, iar forțele din Kuban (Armata a 17-a) erau în pericol de a fi încercuite (Ruge, 1979, p. 110). Majoritatea efectivelor Grupului de Armate A, care acționaseră în Caucaz, au fost retrase prin Rostov, către apus, înainte ca sovieticii să recucerească orașul. Totuși, efective importante ale Armatei a 17-a au rămas în ceea ce s-a numit „*capul de pod Taman*”, ultima bucată de pământ deținută de Axă în Caucaz. Linia frontului era acum între Temriuk, la Marea de Azov, și Novorossisk, la Marea Neagră. Acest front va fi apărat de forțele române și germane până la evacuarea definitivă, în toamna anului 1943 (Sichiga, 2017, p. 57).

După catastrofa de la Stalingrad, retragerea și, apoi, izolarea unei noi armate reprezintă o măsură criticată de mulți istorici militari (Forczyk, 2018, p. 9), dar, pe de altă parte, variantele la dispoziția germanilor erau limitate. În ianuarie 1943, ar fi fost imposibil pentru Armata a 17-a să se retragă pe la nord, prin Rostov. Abia s-a reușit acest lucru în cazul Armatei 1 Tancuri. O evacuare pe mare, peste Strâmtoarea Kerchi, nu era posibilă la acel moment, fiindcă forțele navale ale Axei nu erau concentrate și pregătite pentru o astfel de operație (Ib., p. 9). De aceea, s-a decis ca Armata a 17-a să rămână în Taman, ca o ariergardă a mișcării de retragere din Caucaz, până când va putea fi evacuată în Crimeea.

Păstrarea pozițiilor din Taman, din capul de pod Kuban, așa-numitul „*Gotenkopf*”, a fost determinată, în mare măsură, de insistența lui Adolf Hitler de a avea un cap de pod în Caucaz, pentru o ofensivă, în 1943, către câmpurile petroliere (Ib., p. 25). Un alt argument era acela că, atâta vreme cât sovieticii nu elimină ultima prezență a Axei în zona Taman, nu vor putea să atace Crimeea, care avea un rol foarte important din punct de vedere geostrategic. Aprovizionarea celor 200.000 de germani și români din Armata a 17-a însă s-a dovedit o misiune foarte dificilă și ea a revenit aproape în totalitate forțelor navale din Marea Neagră.



Figura nr. 1: Retragerea Axei în zona Taman (lb., p. 8).

ROLUL COMANDAMENTULUI AMIRAL GERMAN MAREA NEAGRĂ ÎN COORDONAREA ACȚIUNILOR NAVALE

La sfârșitul lunii august 1943, comandamentul german a înțeles inutilitatea păstrării poziției „Gotenkopf” și a început pregătirile pentru evacuarea capului de pod din Caucaz, prin operația „Brunhild”. Pe măsură ce o parte din unitățile Armatei a 17-a au început pregătiri evidente de retragere, sovieticii au devenit tot mai agresivi, culminând cu debarcarea de la Novorossiysk (Sichigea, 2017, p. 62). Până pe 15 septembrie, germanii au fost împinși în afara orașului, dar s-au retras în ordine. Deja se primise permisiunea să se abandoneze capul de pod Kuban și să se treacă înapoi în Crimeea. Această operație, care a durat aproape o lună, nu s-a confruntat cu atacuri sovietice serioase. Majoritatea efectivelor și armamentului au fost transferate: 240.000 de soldați, 16.000 de răniți, 27.000 de civili, 21.000 de vehicule și 115.000 tone de provizii. Totodată, germanii și-au retras definitiv forțele navale din Marea de Azov – peste 240 de nave de diferite mărimi, suferind doar două pierderi (lb.).

Încă din septembrie, Marele Stat Major german lucra la planuri de evacuare a Crimeii, dar complicațiile politice și militare ce ar fi suvernit din abandonarea prematură a peninsulei au dus la amânarea ideii. S-a considerat că părăsirea Crimeii nu ar scurta frontul, ci, dimpotrivă, ar fi dus la necesitatea angajării unor noi forțe pe coastele României și Bulgariei, care ar fi fost amenințate direct de flota sovietică din bazele din peninsulă.

Pe 7 noiembrie, comandantul Grupului de Armate Sud al Axei, mareșalul E. von Manstein, a încercat să convingă conducerea politică să accepte evacuarea Crimeii și dislocarea Armatei a 17-a în Ucraina, unde se simțea nevoia de rezerve. Din nou, Hitler s-a opus, aducând în discuție impresia nefavorabilă asupra României, Bulgariei și Turciei, provocată de o eventuală retragere din zonă (Frieser, 2007, p. 367). Tot la începutul lunii noiembrie, sovieticii au ajuns la Istmul Perekop, izolând, astfel, trupele Axei în Crimeea. Ele depindeau acum de aprovizionarea pe calea mării.

Sarcina a revenit *Comandamentului Amiral German Marea Neagră (A.G.M.N.)*, o structură navală creată de Germania în 1941, pentru coordonarea acțiunilor navale din zonă. În prima parte a războiului din est, A.G.M.N., cu sediul în România, a trebuit să se folosească de forțele navale române, fiindcă Germania nu deplasase nave în acest teatru de operații. În cadrul pregătirii invaziei URSS, comandamentul german nu a considerat necesar să aloce forțe navale în Marea Neagră, fiindcă, pe de-o parte, accesul era dificil, iar pe de altă parte, se spera că ofensiva germană va duce la cucerirea coastelor Ucrainei și ale Caucazului. După primul an de război în est însă, germanii au fost nevoiți să transfere nave de tonaj redus pentru dragaj, minare, dar și pentru atacarea liniilor de comunicație sovietice: vedete dragoare, torpiloare, vânătoare de submarine, barje și submarine.

De la începutul lunii octombrie 1943, A.G.M.N. raporta că inamicul din bazele din Taman se pregătea de acțiuni de debarcare în Crimeea, în diferite puncte, dintre care cele mai vulnerabile păreau cele de pe coasta de nord-est, la istmul Ak-Monai (War Diary of Admiral Black Sea, octombrie 1943, p. 3). La acel moment, germanii se temeau deci de o debarcare dinspre Marea de Azov, pe coasta de nord-est a Crimeii.

Pe 5-6 octombrie, a avut loc una dintre cele mai importante acțiuni navale din Marea Neagră în timpul celei de-a doua conflagrații mondiale. Trei distrugătoare sovietice, „Harkov”, „Besposhadny” și „Sposobny”, au încercat să împiedice convoaiele de evacuare de pe coasta Crimeii, dar s-au ciocnit de vedetele torpiloare germane. Reperate, ele au fost apoi atacate în valuri de către aviația în picaj și scufundate. După această catastrofă, Stalin a interzis acțiunile cu nave de suprafață fără aprobarea sa prealabilă (Rohwer, Hummelchen, 1992, p. 239).

A.G.M.N. era mulțumit de succesul operației „Brunhild”, care a dus nu numai la recuperarea Armatei a 17-a, ci și la salvarea a peste 1.500 de tunuri, 18.000 de vehicule motorizate și peste 25.000 de căruțe și atelaje (War Diary of Admiral Black Sea, ib., p. 37). În raportul către structurile superioare, se arăta că, „pe lângă misiunile de transport, care au ocupat rolul principal, am acordat o atenție deosebită securității căilor de comunicație de-a lungul coastelor împotriva atacurilor navelor de suprafață și a debarcărilor inamice” (ib.). Optimismul părea justificat, mai ales că, în zilele următoare, A.G.M.N. a reușit să retragă 240 de nave folosite în evacuarea capului de pod din Kuban (operația „Wiking”), pierzând doar o barjă și o navă de asalt a genștilor (Rohwer, Hummelchen, p. 240).

Nu era ca și cum structurile navale germane nu intuiau că sovieticii vor debarca în Crimeea. A.G.M.N. se temea de vulnearabilitatea Golfului Feodosia, acolo unde peninsula Kerchi se îngusta cel mai mult. În partea de est a istmului, erau dealuri aproape de plajă, dar, în vest, existau condiții propice pentru o acțiune de desant (War Diary of Admiral Black Sea, octombrie, II, p. 1).

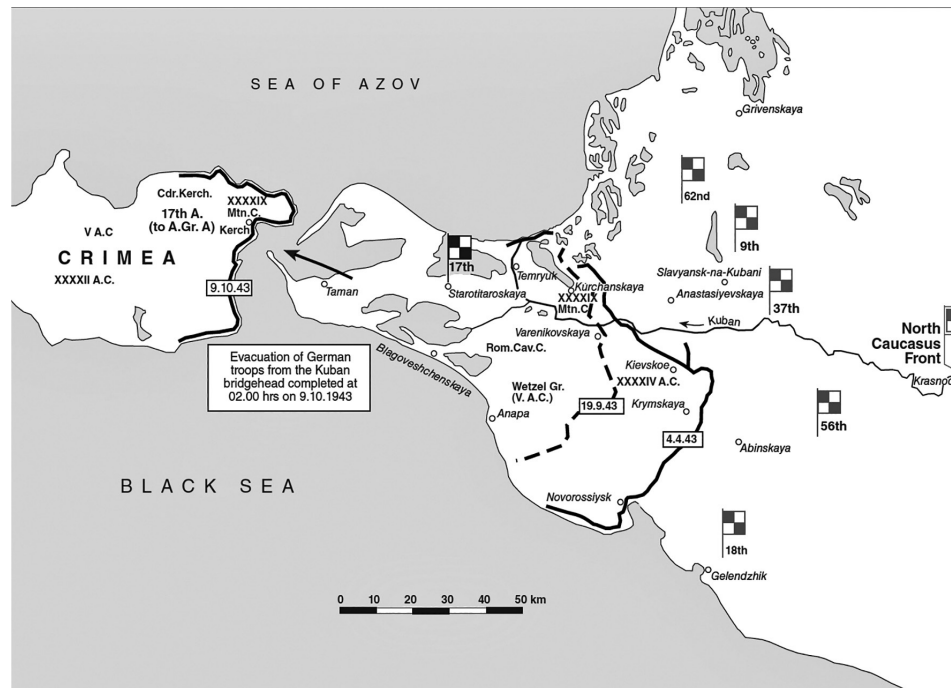


Figura nr. 2: Etapele evacuării capului de pod Taman (Frieser, 2017, p. 448).

Pentru trupele evacuate din Kuban, pauza nu a durat mult. O parte din divizii au fost transferate la nord, în Ucraina, iar cele care au rămas în Crimeea au fost izolate la câteva săptămâni după ce s-au salvat din Caucaz. Mai mult, odată cu debarcărilor

sovieticilor la Kerchi și Eltigen, unitățile germane au fost aruncate în luptă pentru anihilarea capetelor de pod (Galbraith, 2014, p. 46).

Primele debarcări sovietice, cu forțe reduse, au avut loc, de fapt, pe 20 octombrie, la Capul Chauda, în extremitatea estică a Golfului Feodosia, dar mult mai alarmantă era concentrarea de nave de debarcare și de artilerie peste Strâmtoarea Kerchi. Cercetarea aeriană germană a identificat un număr tot mai mare de ambarcațiuni de desant la Anapa și la Ghelenjik, ceea ce indica posibilitatea unei acțiuni ofensive la Kerchi (War Diary of Admiral Black Sea, octombrie, II, p. 31).

Este interesant de observat că A.G.M.N. a anticipat țintele vizate de operația de debarcare sovietică. Pe 30 octombrie, s-a raportat către Armata a 17-a că inamicul nu va căuta să-și întărească poziția din Golful Feodosia, ci va executa debarcări noi, „în zona cea mai îngustă a Peninsulei Kerchi, între Chuska și Ienikale” (ib., p. 51).

Reprezentantul Cartierului General sovietic în Caucaz, mareșalul A. Vasiliievski, a propus păstrarea unei forțe mici de blocare în Taman și dirijarea efortului principal de eliberare a Crimeii prin Istmul Perekop, dar propunerea a fost respinsă. S-a decis, în cele din urmă, să se urmeze ambele căi de atac: în vreme ce Crimeea era atacată de la nord, Armata Roșie urma să debarce în zona Kerchi, cu sprijinul flotei din Marea Neagră și al flotilei din Marea de Azov (Shirokorad, 2005, p. 478).

Comandantul Frontului Nord-Caucazian, generalul I. Petrov, a ordonat, pe 12 octombrie 1943, pregătirea acțiunii de debarcare la Kerchi, cu trupe din armatele 56 și 18, sprijinite de navele de război ale celor două unități navale din Marea Neagră și din Marea de Azov. Pe 14 octombrie, s-au stabilit și cele două grupări de forțe:

„1). Grupurile 1 și 2 de desant (Armata 56) – Flotila de Azov, cu 2 nave de patrulare, 16 vedete blindate, 7 dragoare, 6 vedete torpiloare, 8 remorchere, 5 barje. Pentru întărirea flotei din Marea Neagră, se adăugau 12 pontoane, 7 șalupe de patrulare, 20 de bărci de transport.

2). Grupul 3 de desant (Armata a 18-a) cu șase detașamente (12 nave de patrulare, 50 de traulere, 5 traulere fluviale, alte 15 nave de diferite tipuri, 15 șalupe cu motor, 20 de bărci și 3 vedete blindate)”. (ib.).

Pe 31 octombrie, cele două grupări au debarcat simultan trupe la nord-est de Kerchi și în satul Eltigen. Două zile mai târziu, A.G.M.N. nu părea suficient de alarmat, probabil sub impresia debarcărilor cu zece zile înainte, care au fost respinse ușor: „S-a raportat că, la ora 03:00, pe 1 noiembrie, un regiment rusesc a debarcat la Ianiș-Takil, în Strâmtoarea Kerchi, și la Eltigen. La 05:00, s-a realizat o altă debarcare, la Ienikale. Inamicul a fost primit cu foc de artilerie de la bateriile noastre și a fost

obligat să se retragă în spatele unei perdele de fum. Până seara, capul de pod, deși nu a fost anihilat, a fost limitat la o fâșie de circa 3 km de-a lungul coastei, cu o adâncime de 700 de metri. Forțele reduse care au debarcat la Ianiș-Takil au fost eliminate. O a doua debarcare la Ienikale a fost respinsă. Navele noastre de patrulare nu au putut observa ce se întâmplă la capul de pod de la Eltigen, fiindcă au fost dispuse în Golful Kerçi, unde amenințarea unei debarcări era mai mare. (War Diary of Admiral Black Sea, noiembrie 1943, p. 3).

Pe 2 noiembrie, A.G.M.N. nota o reducere a capului de pod de la Eltigen, la aproximativ 1.5 km pe coastă, ocupat de doar 1.500 de soldați inamici, care nu mai puteau primi prea multe întăriri. Cu toate acestea, superioritatea aeriană a sovieticilor era categorică și era un factor care încetinea operațiunea de distrugere a capului de pod (Ib., p. 7).

Tot pe 2 noiembrie, Comandamentul Marinei de Război a fost informat de debarcarea sovietică și a dispus întărirea patrulărilor de-a lungul coastelor Crimeii. Forțele de care dispunea A.G.M.N. au fost considerate „insuficiente”, dar se afirma ca ele vor putea să deruteze navele inamice și să întârzie aducerea de noi forțe din Taman (War Diary, Naval Staff, Operations Division, November 1943, p. 38). Mențiunile din acea zi trădează o oarecare anxietate la comandamentul superior, impresie dată și de o cavalcadă de ordine trimise A.G.M.N.: să amplaseze două baraje de mine, să pregătească planuri urgente de patrulare pentru navele Flotei 3 Vedete Dragoare și să adauge la rapoartele zilnice propuneri pentru utilizarea forțelor proprii în zona de operații. S-a ajuns până la ideea reorganizării structurilor navale din Marea Neagră, „sub presiunea operațiilor din prezent” (Ib.).

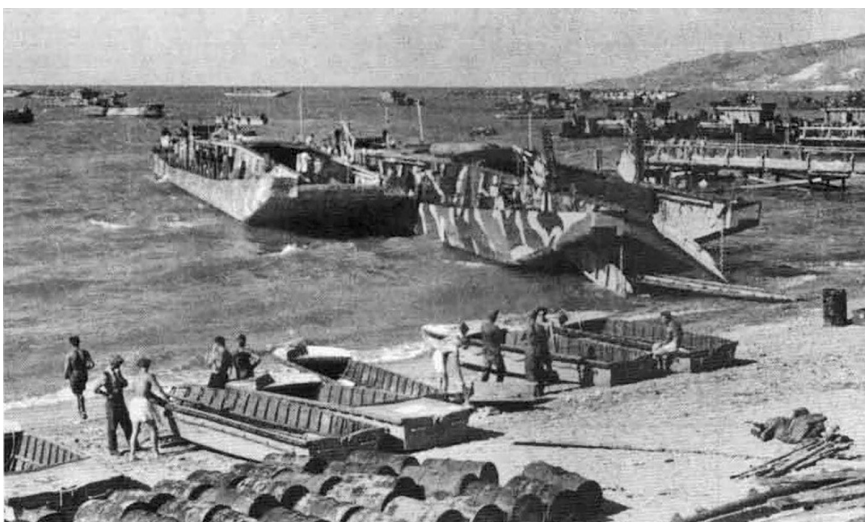


Figura nr. 3: Barje germane „M.F.P.” (Weapons and Warfare).

În noaptea de 2 spre 3 noiembrie, au avut loc primele ciocniri navale între forțele A.G.M.N. și cele sovietice, care aprovizionau trupele din capul de pod de la Kerçi. În mod neașteptat, „vedetele” pentru germani au fost barjele tip „M.F.P.” – „Marinefahrprahme”, mai bine înarmate decât navele ușoare sovietice. A fost scufundată o navă de desant și incendiate alte trei, între care un remocher mic. Căpitanii germani au raportat că o bună parte a luptei a avut loc de aproape, cu grenade și mitraliere. Navele germane au suferit pagube mici (War Diary of Admiral Black Sea, noiembrie 1943, p. 9).

Încă din prima fază a luptelor, era clar că debarcarea de la nord era cea mai periculoasă pentru Axă. Dacă, la Eltigen, capul de pod era din ce în ce mai dificil de păstrat pentru sovietici, care se găseau sub un bombardament intens de artilerie, în nord ei au reușit să-și extindă pozițiile și să înainteze spre vest. Pe 3 noiembrie, A.G.M.N. aprecia că numărul soldaților sovietici în partea de nord crescuse la 3.000.

Comandamentul Marinei de Război a ordonat și alte măsuri, între care suplimentarea trupelor de uscat cu formațiuni terestre ale A.G.M.N., dintre care se evidențiază mai multe baterii de coastă și unități de infanterie ale comandamentelor de porturi din Crimeea și din batalionul de transport al marinei din zonă. În ceea ce privește navele germane din zonă, s-a decis contestarea zonei de operații cu toate mijloacele disponibile. Ordinele transmise către A.G.M.N., în urma unei întâlniri la nivel înalt, la care a participat și comandantul Marinei, porneau de la importanța strategică a Crimeii:

„1) Debarcările executate în Peninsula Kerçi sunt decisive pentru stăpânirea noastră în Crimeea. În cazul în care armata va trebui retrasă către Strâmtoarea Feodosia, șansele rușilor în celelalte operații împotriva Crimeii vor crește. Aprecierea este valabilă și în zona maritimă. Dacă nu vom putea păstra pozițiile din Peninsula Kerçi, vom fi în pericol să pierdem Crimeea, cu repercusiunile știute, mai ales având în vedere situația noastră în aripa de sud a frontului de est și izolarea Crimeii.

2) Pentru toate armele trebuie să fie făcute toate eforturile pentru a-i arunca pe ruși din Peninsula Kerçi în Taman și pentru a împiedica alte debarcări. Atâta vreme cât avem forțe pe mare, ele trebuie utilizate. În ceea ce privește numărul de barje, vedete torpiloare și dragoare, folosirea doar a șapte barje în acest punct vital este insuficientă.

3) Trebuie exploatare toate oportunitățile de distrugere sau măcar avariere a forțelor ruse care sunt transportate pe apă.

4) Toate întăririle din capetele de pod realizate de inamic, precum și toate eventualele debarcări noi sunt transportate pe calea apei. Așadar, ținte există mereu.

Vedetele torpiloare și cele dragoare, precum și barjele înarmate vor avea probabil cele mai bune șanse să lovească aceste ținte pe timp de noapte, dar ocazional și ziua, folosindu-și artileria în atacuri concentrate. Capacitatea aviației inamice este cunoscută.

5) Comanda operațională trebuie să dirijeze aceste forțe către inamic. Ele vor fi trimise în mod evident contra navelor inamice, dar, dacă va fi cazul, vor putea să participe la luptele de pe uscat în capetele de pod. Planurile de acțiune vor fi coordonate cu aviația noastră.

6) Suntem siguri că gravitatea situației este știută la fața locului și că se vor face toate eforturile cu forțele disponibile”. (War Diary, Naval Staff, Operations Division, noiembrie 1943, pp. 59-60).

A.G.M.N. a raportat că aceste forțe erau insuficiente și că echipajele erau epuizate. De la Feodosia, în sud, până la intrarea nordică în Strâmtoarea Kerçi, germanii trebuiau să acopere aproape 140 km de coastă, vulnerabilă la operații de desant. Chiar și în cele mai vestice zone, exista pericolul unei debarcări a sovieticilor. Mai mult de atât, A.G.M.N. trebuia să gestioneze și aprovizionarea întregii garnizoane din peninsula cu transporturi de-a lungul coastelor de vest ale Mării Negre, convoaie și misiuni de dragaj și minare.

Chiar și așa, la acest moment, au început patrulările cu navele Flotei 3 Vedete Dragoare, cu vedete de dragaj tip „R”, cu două tunuri de 20 mm sau de 37 mm. Acționând încă din primul moment cu forțe de patrulare, flotila a reușit, dacă nu să întrerupă, măcar să limiteze aprovizionarea pe mare a capului de pod de la nord. În noaptea de 4/5 noiembrie, au mai fost scufundate un remorcher și două pontoane sovietice, care transportau fiecare câte 20 de soldați. De data aceasta, echipajele barjelor germane au suferit pierderi, iar navele au fost avariate.

Comandantul Flotei 3 Vedete Dragoare, căpitanul-locotenent H. Klassmann, care a dat dovadă, de-a lungul întregii confruntări de la Kerçi-Eltigen, de calități tactice impresionate, a propus chiar o debarcare proprie a germanilor, în spatele pozițiilor ocupate de sovietici, în capul de pod nordic, între Ienikale și Capul Fonar. A.G.M.N. a apreciat propunerea și a transmis-o mai departe la comandamentul Armatei a 17-a, care a informat însă că nu dispune de efectivele necesare. Ofițerul naval de legătură la marea unitate terestră a notat pe raportul către A.G.M.N., în care informa de aceasta: „Ce păcat!” (War Diary, Admiral Black Sea, noiembrie 1943, p. 16).

Pentru a-și proteja propriile transporturi maritime în Strâmtoarea Kerçi, sovieticii au amplasat proiectoare și baterii de artilerie pe limba de pământ Kossa Chuska, astfel că A.G.M.N. a fost obligat să adopte o poziție mai agresivă în patrulările

din strâmtoare. Astfel, navele ușoare (vedete torpiloare și dragoare, barje etc.) au primit ordin să acționeze, indiferent de condițiile meteo și ale mării, și să lovească inclusiv trupele de pe uscat.

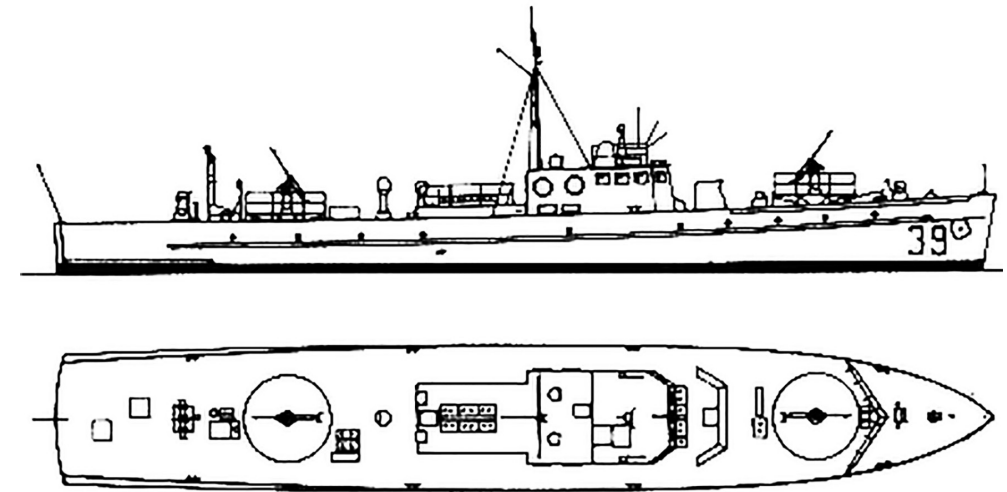


Figura nr. 4: Vedetă dragoare tip „R” (Groner, 1983, p. 202).

Ciocnirile navale au continuat să aibă loc aproape noapte de noapte. Una dintre cele mai semnificative a avut loc în noaptea de 6 spre 7 noiembrie, când vedetele dragoare au reperat un convoi remorcat, cu un total de 25 de ambarcațiuni. Focul precis de artilerie al tunurilor germane a împiedicat debarcarea și sovieticii s-au retras. Totuși, după împrăștierea formației inamice, navele de transport au încercat să spargă blocada una câte una. După mai multe ore de lupte, trei nave pline cu trupe au fost scufundate, împreună cu o vedetă torpiloare (Ib., p. 27).

Reușitele forțelor navale germane în acțiunile din Strâmtoarea Kerçi nu au trecut neobservate la eșaloanele superioare. Pentru prima oară în campania din Marea Neagră, marina germană a reușit să obțină superioritatea, chiar și localizată într-o zonă limitată. Amiralul K. Doenitz a felicitat pe comandanții unităților din Marea Neagră, mesaj care a fost transmis de către A.G.M.N pe 10 noiembrie: „Succesele obținute de forțele noastre navale, care au acționat pe coastele Crimeii, au contribuit semnificativ la rezultatele pozitive ale luptei care are loc pe uscat. Doresc să îmi exprim aprecierea față de toate forțele implicate, mai ales din Flotila 3 Vedete Dragoare. Lupta trebuie continuată cu tenacitate și determinare”. (Ib., p. 40).

A.G.M.N. nota, în aceeași zi, că laudele superiorilor nu erau exagerate; capul de pod de la nord era blocat, iar în ultimele zile, navele germane au reușit să hărțuiască aproape toate transporturile de trupe și provizii sovietice, acțiuni care au continuat

și în perioada următoare, fiindcă aceștia nu au renunțat la tentativele de a forța blocada. Inevitabil, pierderile au crescut și pentru tabăra germană. „R 204” a fost avariata grav pe 10 noiembrie și a fost tractată la Feodosia, pentru reparații.

Efectele reușitelor din ultimele zile s-au simțit pe 12 noiembrie. Navele germane au raportat că inamicul nu a trimis în acea noapte nicio navă de aprovizionare la Eltigen. Ca urmare, vedetele torpiloare și dragoare germane au atacat navele ancorate la țărm sau trase pe plaje: 3 nave de tonaj redus, un șlep încărcat cu muniție și altul cu benzină, plus două vedete blindate avariate. Nu au scăpat atenției navelor germane nici trupele sovietice din capul de pod. Distanța mică de tragere, circa 1 km, a permis un foc bine ținut cu mitraliere, tunuri și chiar rachete (Ib., p. 47).

După câteva zile de relativă acalmie, sovieticii au reluat încercările de a-și întări capul de pod de la Eltigen în noaptea de 13/15 noiembrie, când 4 vedete dragoare germane au fost atacate de un număr mare de vedete blindate (A.G.M.N. a raportat 20), sprijinite de aviație. O asemenea concentrare de forțe pare, totuși, improbabilă, mai ales că germanii au suferit doar avarii la o navă, „R 207”, și au afirmat că au oprit 8 tentative de debarcare ale inamicului.

În restul lunii noiembrie, au continuat atacurile asupra traficului naval din partea de sud a Pensinsulei Kerçi, blocada germană rămânând eficientă, ceea ce i-a obligat pe sovietici să-și aprovizioneze trupele de la Eltigen pe calea aerului. Aviația lor a reușit să lovească mai multe nave germane, mai ales în port, unde erau mai vulnerabile.

La începutul lunii decembrie, armata germană a început ofensiva împotriva capului de pod, câștigând teren treptat. Sovieticii au încercat desperați să aducă întăriri și provizii, dar au suferit pierderi grele (Ruge, 1979, p. 117). Pe 11 decembrie, zona a intrat sub control german. A.G.M.N. a utilizat 31 de barje, 6 vedete dragoare și 5 vedete torpiloare în 355 de misiuni de luptă în timpul blocadei. Dintre acestea au fost pierdute 11 barje, iar o vedetă torpiloare, patru dragoare și alte 16 barje au fost avariate. În ciocnirile cu vedetele blindate și navele de debarcare, germanii au suferit pierderi ușoare, dar atacurile aeriene sovietice s-au dovedit din ce în ce mai amenințătoare (Rohwer, Hummelchen, p. 244).

CONCLUZII

Pierderile sovieticilor rămân un subiect de discuție. Unii autori indică 150 de șalupe și nave de mici dimensiuni (folosite la transport) scufundate sau avariate. Chiar dacă acest număr pare mare, este clar că pierderile au fost semnificative. La capitolul nave de tonaj mai mare, este certă pierderea a 12 nave de patrulare, 3 dragoare și trei canoniere (vedete) blindate (Ruge, p. 117.).

Acțiunile navale care pot fi caracterizate drept o blocadă navală în adevăratul sens al cuvântului au durat aproape o lună. Este vorba, probabil, despre singura blocadă atât de aproape de coastă din tot războiul. Ambele tabere au dat dovadă de tenacitate și de ingenuozitate, apelând la variante tactice, care pot constitui un obiect de studiu pentru tactica navală în zone precum strâmtoarele disputate. Folosirea vedetelor dragoare și a barjelor înarmate cu tunuri de calibru mare s-a dovedit soluția câștigătoare pentru tabăra germană. A surprins însă absența navelor mari sovietice, marina lor fiind în continuare superioară la acest capitol. Cel mai probabil, din rațiuni politice, s-a decis evitarea folosirii distrugătoarelor și crucișătoarelor, de teama aviației germane. Pe de altă parte, așa cum notau comandanții navali germani, superioritatea aeriană sovietică devenise principala cauză a pierderilor de nave, iar acest lucru a devenit, ulterior, și mai vizibil.

BIBLIOGRAFIE:

1. Forczyk, R. (2018). *The Kuban 1943: The Wehrmacht's last stand in the Caucasus*. Osprey Publishing.
2. Frieser, K. (2007). *Germany and the Second World War*. Vol. VIII: The Eastern Front 1943-1944: The War in the East and on the Neighbouring Fronts. Clarendon Press.
3. Galbraith, D. (2014). *The Defence and Evacuation of the Kuban Bridgehead, January – October 1943*. Department of History National University of Ireland Maynooth.
4. Rohwer, J., Hummelchen, G. (1992). *Chronology of the War at Sea 1939-1945*. The Naval History of World War Two (Second Edition), Naval Institute Press.
5. Ruge, F. (1979). *The Soviets as Naval Opponents 1941-1945*. United States Naval Institute Press.
6. Sichega, D. (2017). *Jurnalul de Război al Comandamentului Amiral German Marea Neagră*, vol. I, partea I. Constanța: Editura Muzeului Național al Marinei Române.
7. Shirokorad, A. (2005). Битва за Черное Море, транзитника (Bătălia de la Marea Neagră).
8. *War Diary of Admiral Black Sea*, octombrie-noiembrie 1943 (1955). Office of the Chief of Naval Operation.
9. *War Diary of Naval Staff*. Operations Division, noiembrie 1943 (1948). Office of the Chief of Naval Operations.
10. Weapons and Warfare, <https://weaponsandwarfare.com/2019/10/06/soviet-naval-air-in-the-black-sea-1943/>, accesat la 17 septembrie 2022.