

ULTIMA ETAPĂ A EVACUĂRII AXEI DIN CRIMEEA: CONTRADICȚII ÎNTRE ARMATĂ ȘI MARINĂ

Dr. Dan-Dragoș SICHIGEA

Șef Secție la Muzeul Național al Marinei Române, Constanța

DOI: 10.55535/GMR.2025.3.41

At the beginning of May 1944, the German 17th Army, with its German and Romanian troops, was in a tight spot, stuck in defending Sevastopol. It was quite clear at that time that soon it would have to take another step back, in the Chersones position, the last area from where it could be extracted by sea.

This last task was assigned to Admiral Black Sea and its mixture of German-Romanian ships. The unit had already completed the first stage of the evacuation from Crimea in April 1944. In this difficult circumstances, the last stage of evacuating the stranded Axis units from the peninsula was much harder and sparked controversies among the services.

Keywords: Brinkmann; 1944; fortress of Sevastopol; Crimea; Romanian ships;

De la emiterea ordinului de oprire totală a transporturilor și până la terminarea primei faze a evacuării pe 27 aprilie 1944, au fost transportați pe coasta de vest 3.973 de oameni, dintre care 2.078 români (A.M.N.R., S.S.M., 26, f. 27). După toate standardele, prima fază a fost un succes veritabil. Și aici sursele diferă și trebuie să luăm în calcul atât erori firești la numărarea celor debarcați la Constanța și în alte porturi de destinație, cât și tendința, la fel de explicabilă, de a raporta rezultate cât mai bune. Raportările Forței Navale Maritime, preluate de majoritatea volumelor de istorie navală române, dau un total de 73.058 evacuați „pe calea mării”, dintre care 20.779 români și 20.494 germani, alături de 723 slovaci și 21.302 voluntari, prizonieri, civili etc. sovietici. Față de începutul modest în ceea ce privește numărul de români, este clar că Amiral Marea Neagră (A.S.M.) a compensat după 20 aprilie, crescând substanțial ponderea militarilor români care se ambarcau pe navele de transport către România. Armata a 17-a a raportat, la rândul ei, că au fost evacuați în total 85.836 de oameni doar cu marina, plus alți 16.027 pe calea aerului (AOK 17, KTB nr. 10, 150, f. 22). Împărțirea evacuaților, conform surselor germane, era următoarea: 44.322 germani (dintre care 15.339 răniți), 29.096 români (dintre care 3.641 răniți). Diferența dintre cele două raportări este explicată de faptul că germanii au luat în calcul și transporturile din perioada 10-14 aprilie, în vreme ce documentele părții române încep cu data din urmă.

Între 14 și 27 aprilie au avut loc mai multe atacuri cu submarine și, mai semnificativ, 14 atacuri aeriene asupra convoaielor Axei către Sevastopol. La capitolul pierderi de vieți omenești, majoritatea au fost de pe „Alba Iulia” și de pe șlepul „Leo”, aproximativ 500 de evacuați români și germani. Se remarcă numărul mare de morți în cazul lui „Leo”, fiindcă nava era supra-încărcată și bombele inamice au căzut în plin (A.M.N.R., C.F.N.M., 33, f. 27).

Marina Regală Română și cea germană din Marea Neagră aveau motive să se mândrească în urma primei etape a evacuării capului de pod din Crimeea. În raportul Forțelor Navale Maritime se arată că, dintre cei transportați, fuseseră pierduți doar 0.19%. Deși adevărat, era doar o fațetă a monedei. Axa a suferit pierderi semnificative la capitolul material plutitor. Tancul petrolier „Ossag”, de peste 2.700 tone a fost scufundat, iar alte trei nave importante de transport, „Alba Iulia”, „Ardeal” și „Oituz”, au fost scoase din acțiune pentru următoarea etapă de evacuare. „Danubius” a fost și ea avariata, dar a putut participa totuși la evacuările ulterioare. Dintre navele de război, cea mai importantă lovitură a fost

avarierea lui „*Regele Ferdinand*”, pe 23 aprilie, în urma atacurilor aeriene repetate. Două pontoane cu artilerie au fost și ele avariate, iar germanii au pierdut o navă de transport/antisubmarin – „*U.J. 104*”, avariata serios (A.M.N.R., C.F.N.M., 33, f. 27). Era clar atât pentru viceamiralul Helmuth Brinkmann, comandantul A.S.M., cât și pentru contraamiralul Horia Macellariu, comandantul Forțelor Navale Maritime române, că inevitabila reluare a transporturilor trupelor din Crimeea va fi mult mai dificilă. Dacă sovieticii reușeau să oblige o retragere pe pozițiile de la Chersones artileria lor ar fi pus probleme serioase la debarcaderele și celelalte locuri de ambarcare. Iar pe de altă parte, reducerea capacității de transport, prin avarierea și scufundarea de nave, făcea ca Axa să fie nevoită să apeleze la nave militare sau să organizeze mai multe convoaie, expunându-se astfel pericolelor din apele Crimeii.

Chiar și așa, pe 26 aprilie, Brinkmann a primit mesajul oficial pentru A.S.M. de la Comandamentul Marinei de Război, pe care l-a transmis desigur și unităților subordonate. Amiralul Dönitz remarca „*transferarea în ordine a personalului marinei la Sevastopol cu pierderi neînsemnate, implementarea planurilor de transport, remarcabile succese ale comandanților, statelor majore, unităților navale și echipajelor*.” (KTB A.S.M., R 2592, c. 51). Înainte să ajungă la ideea principală, mesajul lauda eforturile depuse de marină în consolidarea capului de pod Sevastopol, ceea ce era justificat, dacă ținem cont de faptul că pentru câteva zile linia „*Gneisenau*” a fost apărată de unități de marină și române. Rămânea flotei din Marea Neagră sarcina aprovizionării fortăreței Sevastopol, odată ce Hitler a decis că ea trebuia păstrată fiindcă avea „*cea mai mare importanță strategică în contextul larg al luptei de pe Frontul de Est*” (KTB A.S.M., R 2592, c. 51). Mesajul înțarea deci, pentru forțele navale ale Axei, ideea că, măcar pentru moment, se renunța la evacuarea trupelor din peninsulă și se revenea la situația de dinainte de aprilie 1944 – convoaie de aprovizionare cu oameni și materiale pentru Armata a 17-a.

Întreruperea transporturilor a fost, fără îndoială, bruscă și a creat probleme mari, la rândul ei. Ordinul nu a afectat convoaiele care erau deja pe mare sau în curs de plecare, astfel că pentru câteva zile evacuarea a continuat. Până pe 29 aprilie, au mai sosit peste 3.000 de militari români, majoritatea valizi, dar și peste 400 de germani (A.M.N.R., S.S.M., 3055, ff. 165-5). Cifrele demonstrează fără echivoc că, în ciuda ordinului de încetare a evacuării, partea română a continuat să retragă din fortăreață trupe. Nu e o exagerare să afirmăm că, odată cu scurtarea frontului în urma retragerii trupelor Axei pe un aliniament la vest și părăsirea zonelor expuse (mai ales din sectorul nordic), s-a decis la nivel local, de către Armata a 17-a, să se continue eliberarea zonei de forțele considerate incapabile să contribuie la apărarea Sevastopolului.

Pe de altă parte, răniții și chiar și unii civili și auxiliari, rămași în zona de luptă, nu au mai putut fi retrași, limitând și mai mult spațiul de manevră al armatei într-o zonă din ce în ce mai mică (Koslinski, Stănescu, 1997, p. 240). Convoaiele care transportau predominant trupe române au continuat să sufere atacuri aeriene și navale. Așa a fost cazul unui convoi german chiar pe 27 aprilie, atacat cu vedete torpiloare. O torpilă a lovit vânătorul de submarine „U.J. 104” la prova, spărgând un tambuchi și ucigând 50 soldați ambarcați, aflați sub punte, alături de 17 membri ai echipajului. Alți doi au fost grav răniți. Nava a fost remorcată la Sevastopol pentru reparații. Spre seară un „R-Boot” și remorcherul „Tissa”, care acționau în căutarea unei barje armate românești, au fost atacate de avioane sovietice, care au rănit doi marinari (KTB A.S.M., R 2592, c. 518).

Comandantul Armatei a 17-a, generalul Erwin Jaenecke, putea să spere că forțele sale vor fi evacuate și erau motive temeinice în acest sens, dar el personal nu avea să vadă salvarea armatei din iadul din Crimeea. Raportul lui de pe 27 aprilie a fost trimis mai departe de către Schörner, la Statul Major al Armatei, de unde a ajuns la Hitler. Drept urmare, Jaenecke a fost convocat la Berchtesgaden să raporteze exact situația armatei și perspectivele pentru perioada următoare (Buttar, 2020, p. 319). După discuții preliminare cu Schörner la Galați, pe 28 aprilie, el a zburat în Austria la Cartierul General al lui Hitler.

Deși avea sprijinul șefului direct și pe cel al lui Zeitzler, Șeful Marelui Stat Major, raportul prezentat de Jaenecke nu avea cum să-l mulțumească pe dictatorul german, fiindcă ducea către necesitatea abandonării Sevastopolului. Discuțiile au fost se pare, tensionate, mai ales fiindcă argumentele comandantului Armatei a 17-a nu l-au convins pe Hitler. La rândul lui, el a promis întăriri departe de necesarul invocat de Jaenecke – în loc de o divizie, doar patru batalioane (Buttar, 2020, p. 642). În locul lui a fost numit generalul Kurt Allmendinger, fostul comandant al Corpului 49, care a făcut probabil o figură frumoasă la discuția pe care o avusese cu Hitler cu doar câteva zile înainte. Jaenecke a fost acuzat că „nu mai putea fi pe deplin considerat de încredere să ducă la bun sfârșit bătălia pentru Sevastopol, conform ordinelor primite”. Allmendinger, în schimb, se bucura de încrederea lui și se putea crede, în urma prestației de la conferința de pe 25 aprilie, că va îndeplini ordinele fără prea mari proteste¹.

La rândul ei, Marina Regală Română lucra febril la pregătirile pentru reluarea evacuărilor din Crimeea. Analiza din acea perioadă, privind posibilitățile în ceea ce privește navele disponibile, concluziona că se putea conta în perioada următoare

¹ KTB H.Gr. 'Südukraine', Abt. Ia, No. 3, vii. 202 ff. (21 Apr. 1944), BA-MA RH 19 V/26, fos., 203 ff., apud Klaus Schonherr, op. cit., p. 485

pe cinci nave cu capacitate mare – „*Ardeal*”, „*Danubius*”, „*Durostor*”, „*Dacia*” și „*România*”, care puteau transporta în condiții optime aproximativ 12.000 de militari. Se adăugau navele sub pavilion german și ungar, cu încă circa 20.600 militari (A.M.N.R., fond S.S.M., 3055, f. 199).

Navele reprezentau doar o dimensiune a problemei. Așa cum o vor dovedi evenimentele din perioada următoare, problema facilităților de ambarcare din Crimeea s-a dovedit un factor foarte important. Tocmai de aceea A.S.M. a dispus o serie de măsuri care să amelioreze situația de pe coastele peninsulei, anticipând desigur problemele mari pe care le va întâmpina la ambarcarea trupelor. Pe timpul ocupației germane a Crimeii dezvoltarea facilităților portuare atât la Sevastopol, cât și în porturile celelalte și în golfurile dimprejurul orașului, a fost ignorată. Ca urmare se impuneau unele improvizații sau, mai bine zis, măsuri disperate, precum înecarea unor șlepuri ca să fie folosite drept cheiuri și identificarea unor zone pentru descărcarea mai ușoară a barjelor tip „*M.F.P.*”. Armata urma să contribuie prin punerea la dispoziție a navelor de desant ale geniștilor, pentru descărcarea mai rapidă a vapoarelor cu aburi la chei și transportarea către alte locuri de descărcare. Câtă vreme portul mare al Sevastopolului mai era operațional, remorcherele rapide puteau să utilizeze facilitățile de acolo, cu condiția să existe vehicule terestre ale armatei ca să le transporte. Această posibilitate a expirat în curând însă, odată cu declanșarea ofensivei sovietice și retragerea la Chersones (KTB A.S.M., R 2563, c. 14).

Era clar că trebuia pusă în aplicare ultima variantă de repliere, concepută de statul major al lui Jaenecke, încă de pe 28 aprilie – Operația „*Wildkatze*” (Pisica sălbatică). E interesant de observat direcția pe care au urmat-o numele de cod date operațiilor succesive de repliere ale Armatei a 17-a: de la „*Tigru*” la „*Leopard*” și sfârșind cu „*Pisica sălbatică*”, adică nume de feline de talie din ce în ce mai redusă. Este cumva firesc, ținând cont de diminuarea substanțială a forțelor de care dispunea Axa în Crimeea.

„*Wildkatze*” nu se diferenția radical de „*Leopard*”, iar aplicarea planului însemna scurtarea frontului prin retragerea peste Golful Severnaia a forțelor din partea nordică a liniei de contact cu inamicul. Allmendinger a decis executarea planului pe 7 mai cu efectuarea retragerii în două etape, a doua zi, pe 8, și apoi pe 9 mai. În paralel, în sectorul sudic, în ciuda retragerii pe o poziție intermediară și în mod clar insuficient pregătită – așa-zisa linie Nikolaievka, el se pregătea să contraatace înălțimile Sapun, capturate de sovietici. Pentru A.S.M. și pentru Comandamentul Naval Crimeea (Seeko Krim) era evident că pierderea zonei de acoperire de la nord de Golful Severnaia era o lovitură grea, dar anticipată. Pierderea portului Sevastopol

era compensată oarecum de lucrările de amenajare, mai mult improvizate, din zonele adiacente. Sursele române apreciază corect că amiralul Otto Schulz a avut sarcinile dificile de a asigura simultan transportarea Corpului 49 peste Severnaia, de a mina portul și de a executa distrugerea lui (Koslinski, Stănescu, 1997, pp. 248-9). Misiunea lui în etapa a III-a de evacuare avea să fie una mult mai dificilă, fără îndoială. Dar planurile pentru distrugeri și minări erau făcute și faptul că au fost implementate foarte rapid a fost un succes.

Brinkmann sintetizează bine situația cu care se confrunta în noile circumstanțe din teatrul de luptă: *„Portul Sevastopol este din acest moment înainte inoperabil pentru traficul nostru de aprovizionare (descărcare și încărcare). Trebuie să ne bazăm de pe 9.5 pe golfurile exterioare, în care s-au amenajat debarcadere și ancoraje și în care s-au înecat șleपुरi. După ocuparea coastei de nord, inamicul va acoperi cu artileria ce a mai rămas din capul de pod, inclusiv aceste golfuri. Trebuie să ne așteptăm la pierderi ale materialului plutitor din cauza tirurilor de artilerie în timpul operațiilor portuare. Dacă artileria inamică va anihila și cele două aerodromuri rămase – Sevastopol 3 și Chersones, situația va deveni critică, fiindcă el va avea supremația aeriană și navele vor fi expuse atacurilor aeriene când se apropie de Sevastopol sau când staționează în golfuri.”* (KTB, A.S.M., R 2563, c. 36).

Pregătirile speciale pentru evacuarea din Crimeea, așa cum au fost ele raportate de A.S.M. la Comandamentul Naval Superior Sud și la Comandamentul Marinei de Război, arătau că la primirea ordinului de evacuare, toate mijloacele plutitoare de care dispunea Axa în porturile române au fost organizate în mai multe convoaie care totalizau o capacitate de 18.000 de oameni și care urmau să ajungă la Sevastopol în seara zilei de 11 mai (KTB A.S.M., R 2563, c. 50).

Deși în această etapă, care a purtat numele de *„Operația 60.000”* pentru partea română, o bună parte din organizarea transporturilor a fost delegată Forței Navale Maritime, A.S.M. a deținut în continuare autoritatea supremă în chestiunile navale. În acest sens, directivele pentru primele convoaie, care au fost emise pe 9 mai, au fost păstrate și în zilele următoare și au definit parametrii în care urmau să se desfășoare misiunile de transport. Ținând cont de situația disperată și de imperativul recuperării cât mai rapide a trupelor, s-a decis crearea de convoaie cât mai mari pentru protecția antiaeriană, fără a se sacrifica pe cât posibil viteza. Vechile considerații privind alocarea de suficiente escorte nu își mai găseau acum aplicabilitatea. A fost abandonat și drumul ocolitor pe la sud, preferându-se ruta directă (KTB A.S.M., R 2563, c. 51).

La nivelul comandamentelor de uscat și de marină, tensiunile au atins noi dimensiuni în această perioadă. În prim-plan a fost Schörner, îngrijorat, firește,

să-și recupereze forțele din Crimeea. El era pistonat de rapoartele lui Allmendinger și, într-un mesaj către A.S.M., a invocat lipsa de implicare a navelor românești. Expresia este importantă, fiindcă sursele românești arată corect că Brinkmann și Schulz au reușit foarte repede să demonteze acuzațiile. Dar este tot la fel de relevant și faptul că alături de Allmendinger și conducerea Armatei a 17-a chestiunea ar fi fost ridicată chiar de Schulz pe 10 mai, într-o radiogramă către Brinkmann. Seeko Krim reclama folosirea tuturor forțelor disponibile în Marea Neagră, „*inclusiv distrugătoarele românești*”.

Este perfect adevărat că de-a lungul cooperării germano-române în Marea Neagră, Forța Navală Maritimă a căutat prin diferite metode să-și protejeze aceste resurse prețioase, dar acuzația era tendențioasă. Armata căuta să arate prin intermediul ei că marina, mai ales cea română, nu era dispusă să angajeze toate forțele, obligând astfel ostașii să rămână la Chersones mai mult decât ar fi fost necesar. Brinkmann și apoi Schulz au dezmințit acuzele și au arătat că toate navele românești, mergând până la distrugătoare, au fost deja utilizate în misiunile de transport. Comandantul A.S.M. a raportat chiar că relația de parteneriat foarte bună cu amiralul Macellariu a asigurat un nivel de înțelegere superior, iar Forța Navală Maritimă a angajat toate „*unitățile disponibile până la toate limitele, pentru reușita misiunii noastre comune. Nu au fost dificultăți.*” (KTB A.S.M., R 2563, c. 50).

Ziua de 10 mai a început cu vestea că „*Teja*” și „*Totila*” au fost atacate de avioanele sovietice după ce ambarcaseră evacuați. „*Totila*”, escortată de trei „*R-Boot*”, este atacată în jurul orei 09:30 de avioane sovietice și se scufundă repede fără să existe șansa unei intervenții de salvare, la 10:30. Din cei 5.000 de ambarcați erau circa 2.000 români. Nu au existat rapoarte despre salvarea sau măcar încercarea de salvare a oamenilor de pe navă (KTB A.S.M., R 2563, c. 60).

„*Teja*” a fost atacată de câteva ori de aviația inamică. Mai întâi la 07:10 a suferit un incendiu ca urmare a bombardării. Apoi la 11:25 a scăpat cu greu de alte atacuri și a putut ambarca oameni, tot aproape 5.000 (sursele germane menționează 4.700). Pe drumul înapoi, spre Constanța, nava a fost lovită de bombe aeriene la 12:32, sala motoarelor fiind distrusă. „*Teja*” s-a scufundat la 15:00, la 55 mile SV de Chersones. Au fost recuperați doar 400 de oameni „*R-Boot-uri*”, 130 de către vedete torpiloare și un număr necunoscut de către nava „*România*” (KTB A.S.M., R 2563, c. 60).

Pierderea celor două nave a reprezentat cel mai mare dezastru al întregii misiuni de evacuare începută în aprilie. Peste 8.000 de ostași ai Axei și-au pierdut viața în acest atac (Forczyk, 2014, p. 290). Pentru A.S.M., care acceptase că pierderile sunt inevitabile, faptul că cele două nave au reușit totuși să se apropie de punctele de îmbarcare atât de aproape încât să ambarce foarte repede miile de evacuați,

arăta, totuși, că rapoartele comandanților de vase erau exagerate, cel puțin pentru condițiile din 8-10 mai.

Până spre după-amiază au suferit atacuri aeriene și convoaiele „Artist”, „Sturzul” și „Profetul”, din fericire fără să fie înregistrate lovituri asupra navelor (KTB A.S.M., R 2563, c. 60). Situația a luat o turnură negativă în noaptea de 11/12 mai și în timpul dimineții, când avioanele de bombardament inamice au scufundat puitorul de mine improvizat „România” (3.152 TRB) și cargoul „Danubius” (1.489 TRB). Cargoul german „Helga” a fost avariat grav și s-a pus pe uscat. Escorta a încercat să riposteze, mai ales cu tunurile de 40 mm „Bofors” ale distrugătorului „Regele Ferdinand”, dar nava a fost și ea atacată în mod repetat de avioane. O bombă a ucis 11 membri ai echipajului, iar apoi intervenția artileriei sovietice a făcut rămânerea în zonă imposibilă. Concluzia era evidentă: navele Axei nu mai puteau zăbovi prea mult în apele Crimeii pe timp de zi (Forczyk, 2014, p. 290).

„România”, care era chiar nava principală din convoiul „Ovidiu”, recuperase un număr mare de naufragiați de pe un „M.F.P.” german scufundat. La fel ca în cazul lui „Danubius”, nava transporta muniții pentru apărătorii capului de pod (Koslinski, Stănescu, 1997, p. 257). Brinkmann notează că toate convoaiele Constanța-Sevastopol plecau parțial încărcate cu muniții. Odată ajunse în Crimeea, ipoteza că nu au fost descărcate complet e plauzibilă. Comandanții și ofițerii de ambarcare aveau ordine să grăbească ambarcarea oamenilor și să retrimită navele înapoi spre vest. Cel puțin o parte din reușitele misiunilor aeriene sovietice pot fi explicate și prin faptul că navele atacate aveau muniție la bord (KTB A.S.M., R 2563, c. 61). Motivul era insistența Grupului de Armate Ucraina de Sud, care dorea ca forțele din capul de pod să fie în continuare aprovizionate.

Este la fel de explicabilă și reacția comandamentului Armatei a 17-a, transmisă mai departe de Schörner. S-au lansat noi acuze, arătându-se că nu s-a respectat ordinul ca navele să efectueze călătoria la Chersones indiferent de condițiile meteo. Convoiul „Sturzul” a făcut cale înapoi din cauza vremii, apoi a continuat drumul, provocând întârzieri la punctele de ambarcare. „Patria” a încărcat doar 3.000 de oameni în loc de 9.000, capacitatea maximă estimată, Schörner acuzând că echipajele au dat dovadă de lășitate, preferând să plece cu navele parțial ocupate decât să aștepte încărcarea completă sub focul inamicului (KTB A.S.M., R 2563, c. 62).

Acesta este celebrul mesaj menționat și de sursele române, în care se menționează că mai erau la Chersones 35.000 de militari ai Axei (Koslinski, Stănescu, 1997, p. 258). Precizarea făcea parte dintr-o prezentare succintă a situației de pe teren și avea menirea să sublinieze importanța transporturilor pentru salvarea militarilor,

cât și pe cea a munițiilor pe care armata insista să le solicite cu orice ocazie (KTB A.S.M., R 2563, c. 63). A.S.M. a contracara toate aceste acuzații venite de la trupele de uscat, arătând că la momentul emiterii numelui de cod „*Wildkatze*”, pe 8 mai, a fost expediat imediat spre Sevastopol un grup de nave cu o capacitate de evacuare de 20.000 de persoane. Odată cu aprobarea lui Hitler pentru evacuarea capului de pod, s-au adăugat alte nave cu o capacitate de 35.000 de oameni, ridicând totalul în perioada 8-9 (sosire pe 10 cel târziu) la 55.000 oameni. A.S.M. a arătat că nu a făcut rabat de nici o navă, utilizând chiar și pe cele cu mobilitate redusă, nereparate complet etc. Firește, au fost și factori care au limitat eficacitatea măsurilor, așa cum a fost cazul condițiilor meteo și pierderii unor puncte de ambarcare extrem de importante. Abandonarea Sevastopolului, deși planificată, s-a produs mai repede și cu consecințe mai mari decât se anticipase, pentru forțele germane și române. Brinkmann a ținut să sublinieze totodată că atât marina germană din Marea Neagră, cât și Marina Regală Română au acționat cu convingere și la limita posibilităților, *„pentru a îndeplini sarcinile lor pe mare și pe uscat, cu toată eficiența și tot spiritul de sacrificiu.”* (KTB A.S.M., R 2563, c. 63).

Aceste explicații nu au atenuat starea de încordare care domnea la comandamentele de uscat și de marină superioare. Brinkmann a trebuit să admită verificări în cazul convoiului „*Patria*”. Faptul că „*Teja*” și „*Totila*” au ambarcat circa 10.000 de oameni indica faptul că nu a fost vorba de lașitate. Dimpotrivă, comandanții și ofițerii de ambarcare și-au făcut treaba foarte bine, de vreme ce într-un timp atât de scurt s-a reușit încărcarea navelor. Toată seara zilei de 10 mai a cunoscut o activitate febrilă de relaționare a Statului Major General al Armatei cu Comandamentul Marinei de Război și cu Comandamentul Naval Superior Sud, care solicita rapoarte cu privire la evacuare. Brinkmann notează că, probabil sub influența comandamentului Armatei a 17-a, comandamentul naval din Crimeea condus de Schulz adoptase tonul pesimist. Canalele radio erau inundate cu o cascadă de mesaje care aveau efectul de a bloca efectiv comunicațiile cu navele germane și române, adesea prevăzute doar cu un radiotelegrafist. În mod inevitabil se produceau neconcordanțe și unele nave trebuiau efectiv să nimerească punctele de ambarcare. Artileria sovietică și pericolul atacurilor aeriene a dus la limitarea acțiunii navelor de îndrumare, care nu au mai reușit să ghideze transportoarele către băile Kasancea și Kamișevaia, folosite intens ca puncte ambarcare. Situația de la oră la oră era într-o permenentă schimbare și aceste mesaje numeroase se adăugau la haosul existent (Koslinski, Stănescu, 1997, p. 257).

Argumentele folosite de Brinkmann erau juste. Programul stabilit împreună cu Armata a 17-a pentru operația „*Wildkatze*” nu a fost respectat. Realitatea de pe teren nu a corespuns cu supozițiile statului major al armatei, a cărei rezistență

s-a dovedit mai slabă. În aceste condiții, după cum remarca Brinkmann, *„Tot ce poate face A.S.M. e să trimită cât mai multe nave și cât mai repede, indiferent de condițiile meteo și de acțiunile inamicului.”* (KTB A.S.M., R 2563, c. 64). Concluzia lui era că forțele navale nu puteau anticipa desfășurarea luptelor pe uscat, iar armata căuta acum să dea vina pe cineva pentru eșecul ei vizibil.

După încheierea misiunii de evacuare, care a avut evidente carențe în organizare și mai ales în implementare, disputele dintre trupele terestre și Marina Militară germană (implicând și pe cea a României, inevitabil) au continuat. Chiar pe 13 mai, când ultimii supraviețuitori erau recuperați în condiții teribile de pe coasta Chersonesului, Allmendinger a trimis concluziile sale despre cooperarea cu marina pe parcursul misiunii de retragere din capul de pod. Încă de la început, el a arătat că, din punctul de vedere al conducerii Armatei a 17-a, evacuarea a fost afectată de *„lipsa de organizare a Marinei, care a avut efecte profunde”* (AOK 17, KTB nr. 10, 157, f. 177). Prima dintre aprecierile sale, privitoare la organizarea legăturilor dintre armată și Comandamentul Naval Crimeea, este ușor de verificat și, într-adevăr, planificarea evacuării, de la numărul de nave implicate, cheiurile alocate, până la stabilirea unităților care trebuiau aduse la anumite cheiuri, a fost rezultatul muncii comune. Mai departe însă, el supraestima performanța pe câmpul de luptă a unităților din subordinea lui: *„Retragerea din poziția Chersones, intrarea în punctele de ambarcare, organizarea comunicațiilor armatei și a liniilor de rezistență de ariergardă în zona punctelor de ambarcare s-au făcut sub presiunea puternică și sub focul inamicului, dar conform planului.”* (AOK 17, KTB nr. 10, 157, f. 177).

Este lesne de înțeles de ce a procedat astfel: este vorba despre o încercare de a contracara acuzațiile Marinei, care susținea că planul stabilit nu a fost respectat, evacuarea a început mai devreme decât se convenise deoarece rezistența armatei a fost prea slabă. Efectele s-au văzut în perioada 9-13 mai, când convoaiele create în pripă au fost dirijate cu disperare spre punctele de ambarcare unde se îngrădeau trupe dezorganizate. Aici a fost, de fapt, cheia eșecului parțial al evacuării din etapa a doua, tragedia desfășurându-se între linia frontului și navele din larg. În acest spațiu disciplina și organizarea au dispărut adesea în totalitate, iar cele două mari unități implicate, Armata a 17-a și A.S.M. au încercat fiecare să arunce vina una pe cealaltă.

Mai departe, însă, acuzațiile lui Allmendinger devin mai concrete, făcând referire la dezorganizarea unor convoaie, ale căror comandanți nu știau sigur la ce puncte de ambarcare trebuie să ajungă. Este totodată la fel de adevărat că un număr semnificativ de nave au revenit la Constanța fără să aibă numărul maxim de soldați la bord, deși în majoritatea cazurilor s-a preferat ambarcarea parțială

pentru a grăbi plecarea înapoi din cauza amenințării atacurilor aeriene sovietice. Allmendinger concluzionează că, „pentru a clarifica situația și a o detalia, va fi necesară o audiere pe scară largă. Este regretabil că, din cauza deficiențelor raportate, o bună parte din trupele de apărare care încă luptau la Chersones, nu au mai fost evacuate. E neîndoielnic că evacuarea lor ar fi fost în condiții dificile, dar s-ar fi putut face conform programului de transport și pe scară mult mai mare decât s-a reușit.” (AOK 17, KTB nr. 10, 157, f. 178).

În aceeași zi, Jurnalul Acțiunilor de Luptă al A.S.M. cuprindea mai multe puncte care explicau în bună parte aceste neajunsuri:

„În afară de ei, alți 6.000 soldați au fost ambarcați și nu au mai fost recuperați, fiind pe nave pierdute în urma atacurilor. În orice caz, trimiterea de nave a durat până pe 10 mai. Aprovizionarea fortăreței a depășit media solicitată. În ciuda folosirii tuturor navelor disponibile, au rămas trupe netransportate, strict din cauza unor factori în afara controlului Marinei, precum:

- 1) Timp insuficient pentru pregătirea materialului plutitor (măcar 36 ore, minimum necesar pentru ruta ocolitoare aleasă de A.S.M.);
- 2) Retragera grăbită a armatei fiindcă inamicul a penetrat linia de contact. Studiile și planurile pregătite de Armata a 17-a prevedeau o retragere ordonată, în 3 etape, fiecare dintre ele scurtând și mai mult linia de contact și cu evacuări la fiecare pas. De fapt însă, armata a fost forțată de inamic să se retragă imediat la Chersones (poziții Chersones), lăsând în urmă pozițiile intermediare, astfel că doar 3 zile au fost disponibile pentru evacuare;
- 3) Superioritatea totală în aer a inamicului pe timpul celor 3 zile;
- 4) Tiruri de artilerie puternice pe toate punctele de ambarcare, poziții improvizate; bateriile nu au putut fi asurzite de forțele noastre sau de aviația proprie;
- 5) Condiții meteo nefavorabile pe 10 mai, astfel că transportoarele și unitățile „M.F.P.” au fost întârziate și nu au ajuns la timp uneori (mai ales noaptea);
- 6) Problemele la ambarcare au fost accentuate de ceața artificială (fumigene), fumul etc, care făceau dificil de găsit punctele de ambarcare chiar și pentru comandanții care erau familiarizați cu zona.” (KTB A.S.M., R 2563, c. 86).

Este limpede că lămuririle aduse de A.S.M., preluate apoi de Comandamentul Marinei de Război de la Berlin, nu au fost în măsură să blocheze eforturile conducerii Armatei a 17-1, care cerea chiar trimiterea responsabililor din marină în fața Curții Marțiale. Asta pentru că, pe 21 mai, Allmendinger a solicitat oficial comandantului Grupului de Armate Ucraina de Sud să reprezinte interesele Armatei a 17-a și să inițieze procedurile de anchetă a Curții Marțiale, arătând că decorarea amiralilor

Brinkmann și Schulz cu Crucea de Cavaler a Crucii de Fier reprezenta o jignire pentru sacrificiul soldaților care nu au putut fi evacuați chiar de cei doi marinari „organizatori ai evacuării luptătorilor din Crimeea” (AOK 17, KTB nr. 10, 157, f. 71).

Alte argumente aduse în favoarea ideii că unitățile de marină nu și-au făcut datoria față de camarazii din trupele de uscat au fost aduse ulterior, așa cum a fost cazul criticii la adresa incapacității A.S.M. de a evacua din timp răniții, înainte de începerea operației de evacuare pe scară largă. Pe de altă parte, afirmația că din cauza întârzierilor de transport armata a fost privată de întăririle necesare (două divizii de infanterie) a fost evident tendențioasă. La fel este cazul și pentru alte acuzații; practic Allmendinger învinovătea conducerea A.S.M. că a raportat greșit pe 7 mai că dispune de spațiu de transport suficient nu doar pentru retragerea de urgență a primului val (20.000 militari), dar și a restului de forțe de la Chersones, cel târziu pe 9 mai. Aici Allmendinger s-a lansat în supoziții, fiindcă Brinkmann, de fapt, a raportat că poate asigura evacuarea celor 20.000 de militari și, „dacă se utilizează navele la capacitate maximă”, poate chiar a 25.000 (KTB A.S.M., R 2563, c. 43).

Celelalte puncte atinse de Allmendinger în raportul lui către superiorii de la Berlin sunt pertinente. O bună parte din materialul plutitor a fost trimis pe 10 mai, prea târziu conform conducerii armatei. Ce se omite însă este faptul că Hitler a aprobat evacuarea rămășițelor Armatei a 17-a abia pe 9 mai. Primele convoaie au plecat, în fapt, chiar pe 9, dar alți factori au îngreunat deplasarea, așa cum a fost cazul necesității grupării navelor în formațiuni mai mari, pentru a asigurarea protecției antiaeriene măcar parțial (KTB A.S.M., R 2563, c. 51). Brinkmann nota la rândul lui că o condiție esențială pentru succesul misiunii era ca armata să reziste până pe 12 mai, în sensul să poată păstra golfurile Kasancea și Kamișevaia, ce s-a dovedit imposibil.

Raportul lui Allmendinger a inclus numeroase mărturii de la comandanți și alți ofițeri și subofițeri din unitățile armatei, care documentau, în esență haosul și lipsa de coordonare care au caracterizat ultimele două zile ale evacuării. Răspunsul la toate acuzațiile poate fi considerat raportul lui Brinkmann, pe care îl reproducem mai departe: „Cu privire la consultările dintre comandant și șeful Comandamentului Naval Superior Sud, raportează că acuzațiile generalului colonel Schorner² foarte violente la adresa Marinei se referă la incapacitatea ei de a transporta trupele din Crimeea. Domnia sa a solicitat informații suplimentare privind acțiunile navale, fiindcă trebuia să trimită raportul final Führerului până la 13:00. Conversația cu domnul general colonel Schorner a fost întreruptă brusc când am arătat toate dificultățile, provocate de condițiile meteo, acțiunile inamicului și că cifrele finale

² Ferdinand Schorner (1892-1973), comandant al Grupului de Armate Ucraina de Sud.

nu sunt disponibile. Confirm că am primit ordin de a nu discuta operațiile navale și alte informații similare cu armata. Mai mult, raportează că generalul Hartmann³ l-a abordat public pe șeful Comandamentului Naval Crimeea (în hotelul Carlton) și a criticat Marina.

Conform afirmațiilor generalului, bănuiesc că următoarele acuzații au fost făcute la adresa Marinei:

a) în ciuda cooperării strânse dintre Seeko Krim și Armata a 17-a, cu privire la punctele de ambarcare și trupele alocate fiecăruia, navele nu au ajuns la timp pentru a le prelua.

Răspuns: A se vedea paragraful corespunzător nopții lui 12 mai. Exista destul spațiu de ambarcare la Chersones. Din cauza camuflajului cu fumigene și a ceții, identificarea punctelor de ambarcare. Seeko personal, ambarcat pe vedetele torpiloare, a ghidat navele care așteptau la Chersones.

b) Navele nu aveau alocate puncte de ambarcare unele.

Răspuns: cât a fost posibil din cauza aglomerării semnificative, Seeko a informat navele cu privire la debarcadere și cheiuri, în timp util. Trebuie subliniat că peste 60 de ambarcațiuni au ajuns simultan și trebuiau dirijate prin radio.

c) Câteva nave erau prea departe de coastă pentru a ambarca.

Răspuns:

Afirmațiile se referă, probabil, la cazul „Totila” și „Teja”, care a fost clarificat deja. Ambele nave aveau în total 8.700, încărcate până la limită, avariate de bombe la scurtă vreme după ambarcare și s-au scufundat.

d) Seeko a părăsit punctul de comandă de la Maxim Gorki 2 înainte de încheierea ambarcării.

Răspuns:

Seeko a plecat de la postul de comandă în ultima noapte a evacurării la 21:00. Comanda trupelor de acolo era imposibilă deoarece legăturile au fost întrerupte. S-a ambarcat pe o vedetă torpiloare și a condus navele care soseau și „M.F.P.-urile” către punctele de ambarcare. A rămas la Chersones până la răsărit. Alte ambarcări nu mai erau posibile din cauza inamicului. Deciziile lui Seeko Krim au fost adecvate.

e) navele de transport au fost oprite în noaptea lui 12 mai la 32 grade est și nu au mai fost folosite.

Răspuns:

După primirea mesajului că ambarcarea trebuie oprită după noaptea lui 12 mai, navele erau încă pe drum spre Chersones și au staționat la 32 grade est, cu ordinul de a interveni dacă e cazul pentru: a) să asigure sprijin în cazul în care

³ General Walther Hartmann (1891-1977), comandantul Corpului 49 Munte.

navele de transport sufereau avarii pe 13 mai; b) să asigure ambarcarea dacă, în ciuda informațiilor, se putea ambarca în continuare. Navele s-au deplasat imediat deși nu mai puteau ajunge până la venirea răsăritului. Astea cu toate că exista tonaj suficient pentru forțele care au fost identificate la Chersones.” (KTB A.S.M., R 2563, cc. 86-91).

În cele din urmă, plângerile conducerii Armatei a 17-a au rămas fără rezultatul scontat. Amiralii Brinkmann și Schulz au păstrat decorațiile și explicațiile aduse au fost convingătoare. Într-adevăr, trebuie subliniat faptul că pierderea celor câteva mii de soldați care nu au putut fi evacuați a fost rezultatul unui complex de factor greu de anticipat, ale căror efecte s-au dovedit chiar mai greu de evitat. De la oprirea temporară a evacuării după prima fază, până la aprecierile și planurile prea optimiste despre evacuarea „*dintr-o singură mișcare*”, până la pierderea pozițiilor defensive de la Sevastopol, toate au dus, inevitabil, la pierderi mai mari decât se acceptaseră inițial. În cele din urmă, situația de pe teren, stăpânirea totală a aerului de către inamic și confuzia inerentă nu puteau să nu aibă efecte negative asupra misiunii de evacuare din Crimeea.

BIBLIOGRAFIE:

1. Arhivele Militare Naționale Române/A.M.N.R., fond Comandamentul Forțelor Navale Maritime (C.F.N.M.), dosar 33/1943; fond Subsecretariatul de Stat al Marinei (S.S.M.), dosar 26, dosar 3055.
2. AOK 17, Anlage 6 zum KTB nr. 10, 1.4-30.6.44, Findbuch 12473, Akte 157; Sonderband zum KTB nr. 10, Vortrag OB beim Führer, Findbuch 12473, Akte 150.
3. Buttar, P. (2020). *The Reckoning. The Defeat of the Army Group South 1944*, New York, Osprey Publishing.
4. Forczyk, R. (2014). *Where the Iron Crosses Grow – The Crimea 1941-1944*. Oxford, Osprey Publishing.
5. Koslinski, N., Stănescu, R. (1997). *Marina Română în Al Doilea Război Mondial (1939-1945). Volumul II (1942-1944)*. București: Editura Făt-Frumos.
6. KTB Admiral Schwarzes Meer, 16 Apr.-30 Apr. 1944, National Archives Microfilm Publication, T-1022, R 2592; 1 Mai-15 Mai 1944, National Archives Microfilm Publication, T-1022, R 2563.
7. Schonherr, K. (2007). *The Withdrawal of Army Group A through the Crimea to Romania, în Karl-Heinz Frieser, Germany and the Second World War, Vol. VIII, The Eastern Front 1943–1944: The War in the East and on the Neighboring Fronts*. Oxford: Clarendon Press.