

## **FORȚA NAVALĂ MARITIMĂ A ROMÂNIEI ÎNTRÉ CELE DOUĂ RĂZBOAIE MONDIALE**

Odată cu recunoașterea Independenței de stat a României de către Marile Puteri prin tratatele semnate la Congresele de pace de la San Ștefano și Berlin în vara anului 1878, România, preocupată de dezvoltarea sa economică, a considerat necesar să facă eforturi ca „plămânii țării”, cum a numit Mihail Kogălniceanu ținutul de dincolo de Dunăre, să funcționeze bine, în interesul general. *„O mai repet – arăta marele om politic –, trebuie să ne îndreptăm din nou ochii la marele și frumosul brâu pe care providența l-a dat României, la Dunăre și la Mare. Și când zic aceste cuvinte am ferma convingere că de îndată inteligenta d-voastră atențiune se va îndrepta spre porturile noastre maritime și fluviale și spre ceea ce vom face pentru a le aduce în dezvoltarea și înflorirea lor cea mai întinsă”*<sup>1</sup>.

Obținerea ieșirii la mare deschidea perspective însemnate de dezvoltare statului independent român, care, în sfârșit, putea să transforme în realitate visul oricărui popor civilizată, acela de a intra în contact, și pe această cale, a mării, cu restul lumii. Dar, în concepția oamenilor politici ai vremii, constituirea și dezvoltarea unei flote de comerț putea deveni o realitate doar la adăpostul și sub protecția unei flote maritime de război, căreia i s-a acordat atenție prioritară, în condițiile în care aceasta urma să constituie un factor de apărare al litoralului Mării Negre, reprezentând, totodată, și pepiniera de cadre pentru flota civilă. Începând de acum, orașul port Constanța a căpătat, și din punct de vedere strategic și militar, o importanță din ce în ce mai mare. Faptul este demonstrat, printre altele, de înființarea, aici, a celor două mari unități ale Armatei Române: Divizia 9 infanterie și Divizia de Mare, a căror existență și funcționare, prin tot ceea ce implică aceasta pentru viața social-economică a unei zone, au contribuit la progresul orașului, comparativ cu vechea capitală a Dobrogei, Tulcea, care stagnează.

---

\* Muzeul Marinei Române; e-mail: andreea.maria.croitoru@gmail.com.

<sup>1</sup> Fragment din Raportul asupra statutului de porto-franco al orașelor Galați și Brăila, prezentat Camerei în 1883, în Vasile M. Kogălniceanu, *Dobrogea 1879-1909. Drepturi politice fără libertăți*, București, Editura Socec, 1910, p. 51-52.

Trebuia pus la punct un program coerent de restructurare a sistemului militar existent până la acel moment. Pentru o imagine de ansamblu cât mai exactă, rezumăm prefacerile survenite pe linia apărării terestre. Astfel, la 22 februarie 1879, toate unitățile din Dobrogea au fost subordonate unei singure mari unități militare, denumită *Divizia Activă Dobrogea*, comanda ei revenind, prin Înalt Decret Regal, generalului de brigadă Gheorghe Angelescu<sup>2</sup>.

În același an, atât Constanța, cât și Tulcea, au devenit sediile mai multor mari unități nou înființate: Regimentul 30 Dorobanți Tulcea-Constanța, Regimentul 12 Călărași cu reședința la Constanța, compus din două escadroane dislocate la Tulcea și altele două cantonate la Constanța. Tot acum, Divizia dobrogeană își schimbă numele în *Divizia 5 Teritorială Militară*<sup>3</sup>.

La 1 aprilie 1883, Divizia 5 Teritorială se reorganiza, revenind la denumirea anterioară de *Divizia Activă Dobrogea*<sup>4</sup>. După ce a mai trecut printr-o serie de transformări de structură, în anul 1903, prin Ordinul circular nr. 15, Divizia dobrogeană a primit o nouă denumire: *Divizia 9 infanterie Constanța* și a fost subordonată Corpului 2 Armată București<sup>5</sup>.

În paralel, și la nivelul conducerii Marinei Militare a început să se pună problema alcătuirii unor unități specializate în apărarea frontierei maritime și a obiectivelor amplasate de-a lungul acesteia. Dar, abia la 10 ani de la punerea în aplicare a legii de organizare a Flotilei<sup>6</sup>, s-a constatat că „această armă, chiar în cercul strâns în care a

---

<sup>2</sup> La acea dată, se aflau dislocate în Dobrogea următoarele unități militare: Batalionul 4 vânători, Regimentele de infanterie 4, 5, și 7 linie, Regimentul 1 artilerie, Regimentul 2 roșiori și 3 escadroane de jandarmi, venite din sudul Basarabiei, organizate într-un regiment de călărași permanent (vezi *Istoria militară a poporului român*, vol. IV, București, Editura Militară, 1987, p. 724).

<sup>3</sup> „Monitorul Oastei”, nr. 10, 15 apr. 1880.

<sup>4</sup> *Idem*, nr. 22, 28 mai 1882.

<sup>5</sup> *Idem*, nr. 28, 1903.

<sup>6</sup> *Înaltul Decret-Lege nr. 1920 pentru organizarea Flotilei și serviciului porturilor*, din 9 iunie 1886 („Monitorul Oastei”, nr. 20, 21 iun. 1886). Legea a conferit Flotilei statutul de comandament de corp de armată, având în compunere: Comandamentul Flotilei; Depozitul Flotilei; Diviziunea echipajelor cu Compania de instrucție a recruților; Compania torpilorilor; Compania vaselor de rezervă: bastimentul „România”, bricul „Mircea”, canoniera „Grivița”, Școala Copiilor de Marină, Inspectoratul General al Navigației și Porturilor. În 1886, efectivele Flotilei au crescut de la 26 de ofițeri și 600 trupă, la 54 ofițeri, 44 angajați civili și 952 oameni de trupă (*Istoria militară a poporului român*, vol. V, București, Editura Militară, 1988, p. 98; vezi și comandorul dr. Marian Moșneagu, *Scurtă retrospectivă a Forțelor Navale Române*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române 2009”, Constanța, tom XII, Editura Muzeului Marinei Române, 2009, p. 275).

rămas prin suprimarea fondurilor necesare pentru întreținerea materialului și completarea personalului”<sup>7</sup>, a ajuns la un stadiu de dezvoltare care impunea crearea unei noi structuri organizatorice a acesteia. „Trebuia - scria locotenent-comandorul Constantin Ciuchi – să se împartă unitățile ajunse la o întindere prea mare, să se repartizeze atribuțiunile pe mai multe unități, dând fiecăria un cerc de acțiune mai raționat”<sup>8</sup>.

La 26 februarie 1896, a fost promulgat *Înaltul Decret nr. 1093 pentru organizarea flotei*, urmat, la 9 martie 1896, de *Instrucțiunile pentru punerea sa în aplicare*, care au stabilit o nouă structură organizatorică a marinei de război<sup>9</sup>. Potrivit acestora, flota era împărțită în opt corpuri și servicii: Divizia de Mare, Divizia de Dunăre, Depozitul echipajelor flotei, Apărarea fixă și mobilă a porturilor, Școlile (Școala de aplicație a sublocotenenților și Școala de marină), Arsenalul, Inspectoratul navigației și porturilor, Comandamentul flotei (cu Serviciul de stat major, Serviciul tehnic și de geniu, Serviciul de torpile și de artilerie cu depozitele respective de materiale și muniții, Serviciul intendenței cu depozitul de echipament și ateliere de confecții, Serviciul sanitar)<sup>10</sup>.

Împărțirea rațională a Flotei în corpuri și servicii, hotărâre care a dus la înființarea celor două mari unități distincte ale Marinei - Divizia de Mare<sup>11</sup> și Divizia de Dunăre<sup>12</sup>, unități care, sub o denumire sau alta,

---

<sup>7</sup> C. Ciuchi, *Istoria Marinei Române în curs de 18 secole. De la Împăratul Traian până în al 40-lea an de domnie a Regelui Carol I*, Tipografia „Ovidiu”, 1906, p. 282.

<sup>8</sup> *Ibidem*.

<sup>9</sup> „Monitorul Oficial”, nr. 280, 14/26 mar. 1896, p. 9455-9456; „Monitorul Oastei”, nr. 14, 16 mar. 1896; nr. 279, 13 mar. 1896.

<sup>10</sup> Vezi și C. Ciuchi, *op. cit.*, p. 282.

<sup>11</sup> Pe larg despre subiect în Alexandru Mîrșu, Andreea Atanasiu-Croitoru, Ion Custură, Tiberiu Liviu Chodan, *De la Divizia de Mare la Flotă. 1896-2011. Monografie*, București, Editura Centrului Tehnic Editorial al Armatei, 2011.

<sup>12</sup> Mare unitate tactic-operativă a Marinei Militare, înființată la 26 februarie 1896, odată cu Divizia de Mare, prin reorganizarea Corpului Flotei, cu misiunea de a coopera cu armata de uscat la apărarea litoralului fluvial și de a asigura transporturile fluviale necesare armatei și economiei. Ca și Divizia de Mare, Divizia de Dunăre a primit o organizare și înzestrare corespunzătoare, având ca elemente de bază în compunerea inițială: Forța navală fluvială cu bastimentele „România”, „Bistrița”, „Oltul”, „Siretul”, „Alexandru cel Bun” cu anexele sale (șalupa „Pandurul”, pont de torpilă nr. 7), și „Șoimul”. Prin organizarea și dotarea succesivă, Divizia de Dunăre a devenit cea mai puternică forță fluvială de la Dunăre. În preajma celui de-al Doilea Război Mondial, Divizia de Dunăre avea în organica sa Forța fluvială cu 5 monitoare și două vedete, Gruparea tactică Tulcea cu două monitoare și 4 vedete torpiloare, Detașamentul maritim Sulina cu misiunea de a apăra Delta și gurile Dunării, Sectorul Dunării de Sus, în sectorul Porțile de Fier, unități de infanterie marină, artilerie de coastă, șalupe de patrulare, unități de geniu și transmisiuni etc. În 1943, Divizia de Dunăre devine Comandamentul Forțelor Navale Fluviale (CFNFI) cu misiunea de a coordona

s-au perpetuat până în zilele noastre - a dat rezultate bune, atât din punct de vedere al instrucției, cât și al administrației.

La 1 aprilie 1896, Divizia de Mare a fost pusă sub comanda colonelului Vasile Urseanu, detașat ca director al flotei în Ministerul de Război. În componerea sa intrau bastimentele: „Elisabeta”, „Mircea”, „Grivița”, „Sborul” și „Năluca”.

Odată cu punerea în aplicare a prevederilor noului decret de organizare a Flotei pe divizii și bastimente armate<sup>13</sup>, Diviziei de Mare i-a fost repartizat următorul personal:

- Ofițeri: un colonel (comandantul Diviziei), un locotenent-colonel (comandant pe „Elisabeta”), un maior (comandant pe bricul „Mircea”), un maior (comandant secund pe „Elisabeta”), 4 căpitani comandanți, 2 căpitani ofițeri de bord, 7 locotenenți ofițeri de bord, 8 sublocotenenți ofițeri de bord, 2 mecanici cls. I, 3 mecanici cls. II, 2 mecanici cls. III, un administrator cls. II plătitor și cu aprovizionarea, un medic de regiment cls. I pe „Elisabeta”, un medic de batalion pe „Mircea”, însumând 35 de oameni.

- Echipaj: 12 sergenți adjutanți, din care 7 submecanici, 4 sergenți majori, 14 sergenți, 28 caporali, 225 soldați, însumând 318 oameni<sup>14</sup>.

Au urmat ani de instrucție, de pregătire a personalului și de încercări de constituire a unui parc naval combativ. De altfel, acesta este și momentul în care este declanșat Primul Război Mondial, eveniment care a surprins România în plin proces de realizare a programului naval ce prevedea, printre altele, așa cum spuneam, creșterea parcului naval al Diviziei de Mare prin achiziționarea a 4 contratorpiloare (distrugătoare) construite în Italia, dar care vor veni în țară abia după război. În perspectiva participării la război, Marele Stat Major a fost preocupat, printre altele, și de organizarea porturilor maritime și a întregii zone de litoral cuprinsă între Balcic și Chilia Veche. În acest context, a fost elaborată *Ipoteza „Z”- planul român de operații*, conceput în anul 1914 și ajustat în 1916, care viza, în ansamblu, constituirea unei grupări de forțe în sud, unde urma să acționeze și Marina, în procent de 25% din efective, în scopul interzicerii ofensivei inamice peste Dunăre și păstrării pentru garantarea trupelor ruse<sup>15</sup>.

---

activitatea grupărilor și unităților de nave de luptă asigurându-le logistica necesară. Divizia de Dunăre a jucat, în dezvoltarea Marinei Române, același rol important ca și Divizia de Mare (*Dicționar Enciclopedic de Marină*, vol. I, București, Editura Societății Scriitorilor Militari, 2006, p. 173 (coordonator: Anton Bejan).

<sup>13</sup> În urma organizării din 1896, Flotila de Război dispunea de un efectiv de 1830 marinari, dintre care 125 ofițeri, 1662 trupă, 30 elevi și 13 civili.

<sup>14</sup> C. Ciuchi, *op.cit.*, p. 286.

<sup>15</sup> Ion Gădiuță, Dumitru Sava, *Decizia militară. Raționamente și legitimitate*, București, Editura Militară, 1998, p. 23.

În același timp, Ipoteza „Z” prevedea forțele disponibile pentru acoperirea, dinspre uscat, a litoralului, împărțit în două sectoare corespunzătoare zonelor Constanța și Sulina. Pentru sectorul de acoperire Constanța, cuprins între Balcic și Jurilovca, care urma să fie pus sub ordinele Comandantului Diviziei de Mare, comandorul Paul Rădulescu, forțele de care dispunea Marina constau dintr-un grup port-mine cu barajele respective de la Constanța și Mangalia și unitățile de Marină din porturile Constanța, Mangalia și Balcic. Pentru sectorul de acoperire Sulina, cuprins între Jurilovca și Chilia Veche, care urma să fie pus sub ordinele comandantului crucișătorului „Elisabeta”, căpitan-comandorul Nicolae Kirițescu, se puneau la dispoziție câteva ambarcațiuni, în rândul cărora se remarcă crucișătorul, un detașament de apărare, o baterie cu 4 tunuri de 57 mm, o baterie lans-torpilă, precum și un baraj cu 30 de mine. Pentru apărarea sectorului Constanța, Ipoteza „Z”, nu prevedea nici o navă, nici chiar dezarmată, situație de neconceput în cazul intrării României în război<sup>16</sup>.

În esență, misiunile Marinei rămăseseră aceleași ca înainte de cel de-al doilea război balcanic, deoarece doctrina, obiectivele strategice și potențialul agresor era considerat tot cel bulgar, pe același front sudic-fluvial. Forțele combatante s-au concentrat în continuare în Divizia de Dunăre, în timp ce forțele neoperative ale Marinei Militare au rămas: Divizia de Mare<sup>17</sup>, Școlile Marinei cu nava-școală „Mircea”, Depozitele și Arsenalul Marinei, care urmau să intervină în funcție de evoluția războiului<sup>18</sup>.

Pentru Marină, consecințele Primului Război Mondial au impus, în mod obiectiv, necesitatea de a găsi și elabora o nouă ordine organică a comandamentelor, a marilor unități și a unităților, ținând seama de experiența dobândită în timpul conflagrației, a dotării cu nave de luptă

---

<sup>16</sup> Georgeta Borandă, *Din istoricul flotei militare maritime românești. Flota militară maritimă de la înființare până la primul război mondial*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române 2010”, Constanța, tom XIII, Editura Muzeului Marinei Române, 2010, p. 133-134.

<sup>17</sup> Avându-se în vedere starea precară a Diviziei de Mare, în ajunul intrării României în război, această mare unitate a fost practic dizolvată, atenția conducerii armatei române concentrându-se, în special, asupra aspectelor legate de asigurarea securității frontierelor fluviale și bune desfășurări a navigației pe Dunăre (vezi, pe larg, Carmen Atanasiu, *Problema suveranității României la Dunăre și „Navigația Fluvială Română”(1919-1945)*, București, Editura NELMACO, 2003, p. 67-75).

<sup>18</sup> Ion Ionescu, Daniela-Simona Dimitriu, *Marina română în perioada neutralității armate 1914-1916*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române 2007”, Constanța, tom X, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța SA, 2008, p. 226.

noi și, mai ales, stabilirea noilor misiuni care îi reveneau în condițiile transformărilor de ordin geografic, politic și militar<sup>19</sup>.

Una din cele mai importante concluzii generale de război a fost necesitatea existenței unei forțe navale competitive care să poată acționa atât la Dunăre, cât și la Mare, în măsură să apere coastele românești împotriva atacurilor inamice. Nu se putea trece cu vederea că, în timpul războiului, Divizia de Mare, fără nave de luptă și fără baterii de coastă, a fost nulă sub aspect operativ, iar încredințarea apărării litoralului românesc Escadrei ruse s-a dovedit o măsură lipsită de eficacitate, iar după revoluția bolșevică, chiar catastrofală<sup>20</sup>.

După încheierea păcii, în urma marelui război de întregire a neamului, Marina Militară păstra, ca patrimoniu materialul flotant și tehnica de luptă - deja folosite pe teatrul de operații, dar, factor deloc de neglijat -, un personal călit în experiențele rezultate din desfășurarea acțiunilor militare, în cazul nostru, pe apă.

În acel moment, dacă Divizia de Dunăre dispunea, încă din 1907, de 4 monitoare și 5 vedete fluviale, ca importante forțe ale acestei mari unități a Comandamentului Marinei, Divizia de Mare, era aproape inexistentă sub raportul potențialului naval, mai ales după ieșirea din serviciul activ a două din navele sale istorice: crucișătorul „Elisabeta” și canoniera „Grivița”<sup>21</sup>.

La sfârșitul anului 1919, prin Ordinul de zi nr. 282 al Comandamentului Marinei, din 30 decembrie, au fost scoase din ordinea de bătaie a Marinei, 10 vase, printre care se numărau și cele două menționate anterior. Același ordin stabilea că „*tuturor acestor vase li se va da întrebuințare, în serviciul auxiliar al Diviziei de Dunăre și Mare*”<sup>22</sup>.

În acest context, crucișătorului „Elisabeta” i s-a rezervat un loc important în sistemul învățământului de Marină. În 1920, odată cu înființarea, la Constanța, a Institutului Maritim, care avea drept scop

---

<sup>19</sup> Ion Ionescu, *Politica navală a României între anii 1919 și 1941*, Constanța, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța SA, 2002, p. 95.

<sup>20</sup> Carmen Atanasiu, *Preocupări privind modernizarea și întărirea capacității de luptă a Diviziei de Mare, în perioada interbelică*, studiu în manuscris aflat în fondul documentar al Muzeului Marinei Române.

<sup>21</sup> *Ibidem*; vezi și Cornel Greavu, *Preocupări ale conducerii militare a țării pentru dezvoltarea Diviziei de Mare în perioada interbelică*, studiu în manuscris aflat în fondul documentar al Muzeului Marinei Române.

<sup>22</sup> Crucișătorul „Elisabeta”, Canoniera „Grivița”, Torpilorul de baraj „Alexandru cel Bun”, Torpilorul „Năluca”, Torpilorul „Sborul”, Canoniera „Oltul”, Canoniera „Bistrița”, Canoniera „Siretul”, Șalupa „Opanez”, Șalupa „Rahova” (Arh. M.Ap.N. Pitești, Fond Divizia de Mare, dos. 3/1919, f. 423).

pregătirea personalului marinăresc, atât pentru Marina militară, cât și pentru cea civilă, nava a fost repartizată noii instituții de învățământ a Marinei, care și-a desfășurat cursurile la bordul său, până în anul 1923<sup>23</sup>.

În anul 1920, a fost promulgat Înaltul Decret nr. 2256 bis din 15 mai<sup>24</sup>, care stabilea organizarea comandamentelor superioare și a serviciilor Marinei Militare române, pus în aplicare în baza aceluiași act normativ<sup>25</sup>. Conform acestuia, Marina Militară era compusă din Direcția Marinei și Comandamentul Marinei, structură cu rol de comandă și planificare, care avea în subordine cele două divizii pe care erau structurate forțele noastre navale: Divizia de Dunăre și Divizia de Mare. Comandamentul Marinei se subordona direct Ministerului de Război<sup>26</sup>.

În anul următor, prin Decretul nr. 835 din 11 martie, completat cu Decizia Ministerială nr. 317 din 8 aprilie 1921, structura la vârf a Marinei Militare și-a schimbat denumirea din Comandamentul Marinei în Inspectoratul Tehnic al Marinei, cu reședința la București, subordonat Ministerului de Război.

Definit ca organ central de comandament, pregătire, dotare și administrare, acestui inspectorat i se subordonau și structurile de luptă cu infrastructura Marinei, între care Comandamentul Diviziei de Mare<sup>27</sup>, având reședința la Constanța, cu următoarea compunere: Diviziunea contratorpiloare, Diviziunea canonierelor dragă-mine, Grupul vedetelor antisubmarine, Escadrila de hidroplane (pe lacul Siutghiol), Depozitele Diviziei de Mare, unitate distinctă ce asigura logistica tuturor forțelor combatante românești de la Marea Neagră<sup>28</sup>.

Comandanților celor două mari unități navale li se acordau prerogativele comandanților de divizii din armata de uscat, iar comandanții diviziunilor de bastimente (nave) erau asimilați funcției de comandant de brigadă din trupele terestre<sup>29</sup>.

---

<sup>23</sup> Valentin Ciorbea, Georgeta Borandă, *Istoricul crucișătorului „Elisabeta”*, Constanța, Ovidius University Press, 2004, p. 209-211.

<sup>24</sup> „Monitorul Oficial”, nr. 60, 18 iun. 1920.

<sup>25</sup> „Anuarul Marinei”, I, 1923-1924, p. 43-44.

<sup>26</sup> *Istoria Statului Major al Forțelor Navale Române 1860–2010 – Monografie*, București, Editura CTEA, 2010, p. 67-68 (coordonator Olimpiu Manuel Glodarenco).

<sup>27</sup> Divizia de Dunăre avea în compunere: Escadra de Dunăre (monitoare și vedete), Apărările regionale, Escadrila de șleपुरi armate, Șantierul Naval Mobil, Depozitele Diviziei de Dunăre, vasul spital (*Ibidem*, p. 67).

<sup>28</sup> *Ibidem*; vezi și Marian Moșneagu, *Scurtă retrospectivă a Forțelor Navale Române...*, p. 278.

<sup>29</sup> Arhiva Marinei Române (A.M.R.), fond 1683, dos. 388, f. 26.

Caracterul defensiv al politicii militare românești s-a concretizat după Primul Război Mondial și prin înființarea unor noi unități, create cu scopul întăririi apărării litoralului maritim și fluvial. Acestea au fost: Apărarea Fixă Fluvială și Apărarea Fixă Maritimă și aveau în structura lor servicii de mine, torpile, stații TFS baterii de coastă<sup>30</sup>.

Prin Ordinul Ministerului de Război nr. 15029 din 24 martie 1921, Apărarea Fixă Maritimă, a fost subordonată Comandamentului Diviziei de Mare, avea sediul la Constanța și apăra litoralul maritim de la Balcic la Limanul Nistrului.

Până în anul 1931, nu s-au produs modificări structurale de fond, schimbările efectuate având caracter formal, constând în atribuirea unor noi denumiri pentru structuri sau substructuri, care nu au vizat Divizia de Mare, și modificări cu grad mic de relevanță, în ceea ce privea subordonarea<sup>31</sup>.

La 4 mai 1932, s-a votat *Legea pentru organizarea armatei și a organizării Ministerului Apărării Naționale*<sup>32</sup>, care a trasat, în linii generale, și organizarea Marinei, fără a da dispoziții speciale pentru materialul naval și personalul aferent.

Potrivit acestei legi, Marina cuprindea: Inspectoratul General al Marinei și Comandamentul Marinei, acesta din urmă având în componere Divizia de Mare, Divizia de Dunăre și trupele subordonate acestor comandamente<sup>33</sup>.

O schimbare organizatorică importantă în structura Diviziei de Mare s-a produs în anul 1936. Prin Decretul 266 din 14 noiembrie 1936,

---

<sup>30</sup> Cornel Greavu, *Preocupări ale conducerii militare a țării pentru dezvoltarea Diviziei de Mare în perioada interbelică*, studiu în manuscris aflat în fondul documentar al Muzeului Marinei Române.

<sup>31</sup> Inspectoratul Tehnic al Marinei și-a schimbat denumirea în *Inspectoratul General al Marinei* (Î.D. nr. 302/29.01.1926), care a funcționat și cu calitatea de comandament naval, până la 30 aprilie 1930, când s-a creat *Comandamentul Marinei*, ca organ de sine stătător; denumirea de Marina Militară s-a schimbat în *Marina de Război* (I.D.R. nr. 1730/20. 05. 1931); la sfârșitul anului Marina de Război primește denumirea *Marina Regală*, moment în care Comandamentul Marinei a devenit *Comandamentul Marinei Regale* (Î.D.R. 4063/15 decembrie 1931). Vezi *Statul Major al Forțelor Navale. 1860-2005. Tradiții și perspective*, București, Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei, 2005 (coordonator Marian Moșneagu).

<sup>32</sup> Potrivit Legii menționate, acestea urmau să fie reglementate prin *Legea specială a Marinei Regale*, ce urma să fie întocmită în vederea completării legilor anterioare, a legiferării dispozițiilor privind materialul naval, complex și costisitor, precum și a organizării personalului de specialitate dificil de recrutat și, mai ales, de format (Ion Ionescu, *op. cit.*, p. 97).

<sup>33</sup> George Petre, Ion Bitoleanu, *Tradiții navale românești*, București, Editura militară, 1991, p. 230.



s-a înființat Ministerul Aerului și Marinei (M.A.M.), al cărui scop era să „întrunească și să orienteze întreaga activitate aeriană și maritimă a națiunii...”<sup>34</sup>.

Premieră în istoria țării sub aspect organizatoric, Ministerul Aerului și Marinei „avea Comandanții forțelor cu drept de conducere, administrare, înregistrare și control subordonând pe lângă structurile aviației și Marina Regală, Marina Comercială, Institutul central meteorologic, Oficiul Hidrografic și Aerofotogrametric, Serviciul Maritim Român”<sup>35</sup>.

Potrivit Decretului, Divizia de Mare se află în subordinea Comandamentului Marinei Regale cu statutul și denumirea de *Comandament al Forțelor Maritime*. Forțele maritime aveau în compunere: Escadrila de distrugătoare, Depozitele de echipaje și materiale maritime, Apărarea fixă maritimă<sup>36</sup>. Comandantul Forțelor Maritime avea obligația de a pregăti pentru război, a conduce și administra unitățile din subordine și era echivalent în drepturi de comandă și administrative cu comandantul de brigadă din forțele terestre<sup>37</sup>.

În toamna anului 1940, ca urmare a problemelor de natură militară cu care se confrunța țara, factorii de decizie au hotărât desființarea Ministerului Aerului și Marinei, separând, astfel, instituțiile destinate apărării naționale de cele civile. Prin Decretul-Lege nr. 3488 din 16 octombrie 1940, Ministerul Aerului și Marinei și Ministerul Înzestrării Armatei s-au desființat, atribuțiile acestora trecând în responsabilitatea Ministerului Apărării Naționale. Din fostul Minister al Aerului și Marinei au fost create Subsecretariatul de Stat al Marinei (S.S.M.) și Subsecretariatul de Stat al Înzestrării și Administrației Armatei<sup>38</sup>. În noua organigramă, forțele maritime sunt redenumite Divizia de Mare, care avea în compunere: Brigada Litorală<sup>39</sup> și Forța Navală Maritimă.

O realizare interbelică de excepție a Diviziei de Mare a constituit-o punerea bazelor dragajului maritim românesc. Folosirea minelor marine și fluviale în operațiunile navale a căpătat proporții nebănuite abia în timpul Primului Război Mondial. Încă din perioada neutralității (1914-1916), pericolul reprezentat de războiul cu mine

---

<sup>34</sup> „Monitorul Oficial”, nr. 266, 14 nov. 1936, p. 9625.

<sup>35</sup> *Ibidem*, art. I; vezi și *Realizările Ministerului Aerului și Marinei de la înființare până azi*, 20 iulie 1939, București, 1939.

<sup>36</sup> „Monitorul Oficial”, nr. 266, 14 nov. 1936, art. 161-164.

<sup>37</sup> *Ibidem*, art. 165.

<sup>38</sup> *Istoria militară a poporului român*, vol. VII, București, Editura militară, 1989, p. 376.

<sup>39</sup> Fostul Comandament al Litoralului Maritim, înființat prin Decretul din 14 noiembrie 1936.

devenise evident și pentru România, în situația în care numeroase mine, plutind în derivă, au început să-și facă apariția pe litoralul nostru. După intrarea României în război, pe măsura desfășurării operațiunilor militare la fluviu și la mare, constituirea unei flotile de dragaj a devenit o necesitate care va fi satisfăcută abia după încheierea păcii<sup>40</sup>.

În 31 octombrie 1918, Consiliul Naval Interaliat a stabilit programul de dragaj, repartizând zonele pe țări. România și-a asumat misiunea dragării câmpurilor de mine așezate de inamic în regiunile Constanța-Balcic, Gurile Dunării-Cetatea Albă și, în general, a apelor din largul coastelor sale<sup>41</sup>.

Lipsa navelor specializate și a aparatului specifice a făcut ca operațiunile de dragaj să înceapă cu întârziere. În ianuarie 1920, în urma raportului ministrului de Război, general de brigadă Ion Rășcanu, Regele Ferdinand I a semnat Decretul nr. 7740, prin care se înființa, începând cu 1 ianuarie același an, o Diviziune de canoniere dragă-mine „dependente de Divizia de Mare, cu reședința administrativă la Constanța, în scopul de a organiza dragarea sistematică a zonelor minate pe coasta maritimă românească, a face controlul drumurilor sigure de navigație și a da avize pentru navigatori cu privire la zonele curățite de mine și cele periculoase”<sup>42</sup>. Canonierele, în număr de patru, s-au numit inițial A, B, C, D.

Prima Ordine de bătaie a personalului ofițeresc al canonierelor a stabilit Comandamentul Diviziunii de canoniere dragă-mine (cdor. Sion Alfons - comandant; cpt.-cdor. Focșa Constantin - mecanic, șef al Diviziunii; Burichi Vasile - mecanic), comandanții de canoniere dragă-mine și ofițeri la bord. În iunie 1920, a fost emis un nou Decret Regal, nr. 2256 bis, prin care Diviziunea canonierelor dragă-mine intra în organigrama Comandamentului Marinei, dar se subordona, nemijlocit, Diviziei de Mare<sup>43</sup>.

Cele patru canoniere cumpărate din Franța, în 1920, au primit numele unor eroi, ofițeri de marină care și-au jertfit viața în luptele din Primul Război Mondial: „Locotenent-comandor Stihi Eugen” (ex „Friponne”) și „Căpitan Dumitrescu Constantin” (ex „Impatiente”), construite în 1916; „Locotenent Lepri Remus (ex „Chiffonne) și

---

<sup>40</sup> Vezi pe larg: Carmen Atanasiu, *Marina Militară Română, în operațiunile de dragaj la mare (1918–1990)*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române 1999”, Constanța, tom II, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța SA, 2000, p. 71-85.

<sup>41</sup> A.M.R., Fond C.M.M., dos. 388/1921, f. 25.

<sup>42</sup> „Monitorul Oficial”, 28 feb. 1920, p. 1239.

<sup>43</sup> A.M.R., Fond C.M.M., dos. 388/1921, f. 387.

„Sublocotenent Ghiculescu Ioan” (ex „Mignone”), construite în 1917<sup>44</sup>. Și, deși în august 1920, celor 4 canoniere li s-au adăugat și vedetele nr. 5 și 6 aduse de la Dunăre pentru dragajul de siguranță, numărul acestor nave nu era încă suficient pentru buna desfășurare a misiunilor unei flotile de dragaj.

În această conjunctură, care impunea dotarea rapidă cu noi vase a parcului de nave dragoare, Marina italiană a oferit spre vânzare Marinei române, 6 vedete tip MAS (motoscafo anti sommergibile). O comisie tehnică, numită de Ministerul de Război, a plecat la Roma cu instrucțiuni care precizau clar scopul pentru care vedetele urmau să fie achiziționate, și anume acela de a „*servi ca vase antisubmarine, la poliția apropiată a coastelor și ca vase remorcatoare ale drăgilor de siguranță în Secția dragă-mine Constanța*”. Comisia trebuia să aibă în vedere ca aceste vedete să „*aibă obiectele de inventar complete, să țină bine marea, să aibă motoarele robuste, să fie de preferință construite din fier, să aibă ca armament cel puțin un tun de 53 mm și o mitralieră de 8 mm. Să fie cât se poate de economice în consumație. Să aibă o rază de acțiune de aproximativ 700 mile. Vedetele să fie înzestrate cu o stațiune TFS și aparat acustic pentru determinarea poziției submarinelor, să nu fie expuse incendiilor. Să aibă locuințele convenabile*”<sup>45</sup>. Se impunea, de asemenea, efectuarea unor încercări de remorcare a drăgilor, deoarece acest tip de navă avea, de obicei, o altă destinație.

Între anii 1921-1924, canonierele împreună cu vedetele MAS au format Gruparea de dragaj, ale cărei misiuni de început aveau ca scop pregătirea echipajelor în vedere executării operațiunilor de dragaj propriu-zise. Navele participau activ la exercițiile de instrucție, la pregătirea tactică pe specialități în port. În timpul ieșirilor zilnice în mare, se făceau calcule nautice, trageri cu mitraliera, marșuri la Galați, Sulina, Balcic, trageri de infanterie și serviciu la radă, „*exerciții de formațiuni și lăsarea drăgii la apă*”<sup>46</sup>.

Anul 1924 a găsit vedetele MAS dezarmate la Constanța. În primăvara acestui an, conform Deciziei nr. 260, s-au constituit grupările de nave armate, din care făcea parte și Grupul naval de instrucție, cu canoniera „Ghiculescu” și MAS 2. Către sfârșitul deceniului 3, vedetele MAS, datorită unor deficiențe de construcție și a

---

<sup>44</sup> Caracteristicile tehnico-tactice ale acestor nave de luptă erau următoarele: lungime - 55,60 m; lățime - 6,90 m; pescaj - 2,03 m; deplasament - 540 t; viteză - 12 Nd; puterea mașini - 900 CP (motor Sulzer-Diesel); rază de acțiune - 3.000 Mm; efective - 50 oameni; armament - II 100, II mt (*Les Flottes de Combat 1938*, Paris, Société d'Édition Géographiques Maritimes et Coloniales, 1938, p. 616).

<sup>45</sup> A.M.R., Fond C.M.M., dos. 289/1919, f. 296-297.

<sup>46</sup> *Jurnalul istoric al Diviziei de Mare, 1901-1915; 1920-1934*, Fond documentar M.M.R., Mss., f. 213.

eficacității reduse, au fost scoase din uz, rămânând în sarcina canonierelor continuarea exercițiilor de dragaj în mare și anihilarea minelor rătăcite, ce pluteau în derivă, periclitând siguranța navigației<sup>47</sup>.

Deși trecuse un deceniu de la sfârșitul Primului Război Mondial, problema dragajului și a navelor destinate să-l execute a rămas, astfel, în atenție. În ședința Comitetului Consultativ al Marinei din 2 iulie 1928 s-a discutat și problema achiziționării a 4 remorchere pentru dragarea minelor la Sulina, exprimându-se acordul pentru procurarea de către Marină a remorcherelor necesare dragării bancurilor de mine din regiunea Sulina-Budachi-Insula Șerpilor<sup>48</sup>. Problema nu s-a rezolvat imediat.

În ceea ce privește extinderea parcului naval al Diviziei de Mare, având în vedere situația precară a bastimentelor din dotarea acesteia, în ședința din 17 noiembrie 1919, analizând raportul ministrului de Război, generalul Rășcanu, guvernul României a autorizat Ministerul de Război să reia tratativele mai vechi cu guvernul Italiei, în vederea achiziționării distrugătoarelor (clasificate, la acea dată, în categoria contratorpiloare), comandate, încă din anul 1914<sup>49</sup>.

La 1 iulie 1920, unitățile au sosit la Constanța. Ulterior au primit numele „Mărășești” (ex „Nibbio”) și „Mărăști” (ex „Sparviero”), cunoscute, după această dată, ca nave tip distrugător și recunoscute în epocă ca nave performante din clasa „Aquila”<sup>50</sup>. Cele două nave au fost organizate în *Diviziunea contratorpiloare*, subordonată Diviziei de Mare<sup>51</sup>. Comandantul Diviziunii avea puteri sporite, echivalente comandantului de brigadă de uscat<sup>52</sup>.

La începutul anului 1921, au intrat în dotarea Diviziei de Mare și o serie de nave provenind din Marina Austro-Ungară, repartizate României de Comisia Navală a Consiliului Suprem de la Paris în contul despăgubirilor de război.

Între acestea se numără și șapte torpiloare care, la 19 ianuarie 1921, au fost predate de către Consiliul Naval al Adriaticii, delegatului

---

<sup>47</sup> *Ibidem*, f. 319 și 395.

<sup>48</sup> Carmen Atanasiu, *Marina Militară Română în operațiunile de dragaj la mare (1918-1990)*,..., p. 74.

<sup>49</sup> Datorită izbucnirii războiului, navele nu au putut fi livrate României și au fost folosite de Marina italiană în propriile operațiuni de luptă sub numele: „Nubbio” și „Sparviero” (vezi Cornel Greavu, *Preocupări ale conducerii militare a țării pentru dezvoltarea Diviziei de Mare în perioada interbelică*, studiu în manuscris aflat în fondul documentar al Muzeului Marinei Române).

<sup>50</sup> A.M.R., fond 2988, dos. 428, f. 486.

<sup>51</sup> *Loc. cit.*, fond 1683, dos. 388, f. 27.

<sup>52</sup> *Loc. cit.*, f. 26.

guvernului român, comandorul Mihail Gavrilesco, aflat la baza navală de la Veneția<sup>53</sup>. Navele fuseseră construite între anii 1913-1914, în Șantierele Navale din Fiume și Triest, în Imperiul Austro-Ungar.

Pe măsura finalizării reparațiilor în Arsenalul de la Veneția, torpiloarele au venit în țară, unde au fost botezate: „Vifor”, „Vârtej”, „Vijelia”, „Zmeul”, „Zborul”, „Fulger”<sup>54</sup> și „Năluca”, cele două din urmă fiind ultimele din cele șapte care au plecat spre țară în noiembrie 1919. Torpiloarele au intrat în compunerea Diviziei de Mare, având baza navală la Constanța. Deși reparate în Arsenalul de la Veneția, aceste nave au avut o stare tehnică nesatisfăcătoare, menținerea lor în serviciu necesitând mari eforturi financiare.

Situația nefiind singulară, pentru o mai bună cunoaștere a realității și a stabilirii măsurilor necesare în vederea îmbunătățirii stării tehnice, la începutul lunii septembrie 1921, toate navele Marinei Militare, inclusiv cele provenite din despăgubirile de război, au fost supuse de către Inspectoratul Marinei unui drastic control la Baza Diviziei de Mare de la Sulina și la navele Diviziei de Dunăre de la Ghecet. La 6 septembrie 1921, au fost întocmite concluziile controlului, care au constatat starea precară a tehnicii și deficitul aprovizionării cu armament naval<sup>55</sup>.

În pofida acestor neajunsuri, este remarcabil faptul că, într-un timp relativ scurt, Divizia de Mare - practic, inexistentă la sfârșitul conflagrației - a renăscut, beneficiind de un parc naval alcătuit din: patru canoniere dragoare, șase torpiloare, crucișătorul „Elisabeta” - folosit, așa cum s-a arătat, ca navă-școală pentru pregătirea maiștrilor de marină -, bricul „Mircea” și cele patru vedete antisubmarine tip „M.A.S.”. Acestor unități navale, în cea mai mare parte în stare operativă, li se adăugau patru remorchere: „Alexandru cel Bun”, „Căpitan Alexandrescu”, „Locotenent Vârtosu” și „Sublocotenent Pavelescu”, șalupe, șleपुरi, precum și șantierul naval mobil<sup>56</sup>.

Încă de la intrarea în dotare, atât distrugătoarele, cât și torpiloarele au fost folosite în procesul de instrucție a echipajelor. Mai mult, în anumite perioade, canonierele „Stihi” și „Dumitrescu” au fost folosite ca nave-școală.

---

<sup>53</sup> *Loc. cit.*, fond 2988, dos. 476, f. 1.

<sup>54</sup> Venind spre țară, în condiții dificile din cauza vremii nefavorabile, „Fulger” s-a scufundat în Marea Neagră. (Georgeta Borandă, *Nave de luptă românești – Breviar*, în „Noi contribuții la Istoria Marinei Militare Române”, Constanța, Editura Muntenia & Leda, 2001, p. 223-224).

<sup>55</sup> Ion Ionescu, *op. cit.*, p. 128-129.

<sup>56</sup> Georgeta Borandă, *Divizia de Mare - o structură constănțeană a Marinei Militare Române*, studiu în manuscris aflat în Fondul documentar al Muzeului Marinei Române.

Aceste nave, încadrate, în baza unei hotărâri guvernamentale, cu comandanți foarte bine pregătiți<sup>57</sup>, au dat posibilitatea menținerii echilibrului între formele de pregătire teoretică și practică în învățământul românesc de marină. În acest sens, s-au creat condiții pentru executarea marșurilor de instrucție prin navigația de lungă distanță. Astfel, canonierele „Locotenent-comandor Stihl Eugen”, „Locotenent Lepri Remus”, „Căpitan Dumitrescu Constantin”<sup>58</sup> au efectuat croaziere în Bulgaria și Turcia; distrugătoarele „Mărășești” și „Mărăști” au vizitat porturile Pireu, Napoli și La Valetta; vechiul bric „Mircea” a continuat să navighe și a făcut escale în numeroase porturi. În anii 1927-1930, în paralel cu misiunea de pregătire a echipajelor, bricul a fost atașat Serviciului Hidrografic și Diviziei de Mare pentru efectuarea unor lucrări hidrografice în zona Sulina-Baia-Jibreni. Aceasta în situația în care, din anul 1926, pe lângă Divizia de Mare a început să funcționeze *Serviciul special de hidrografie, geofizică și astronomie*, unul din cele două servicii constitutive ale *Serviciului Hidrografic Român*.

Deoarece, în epocă, misiunile de recunoaștere și legătură în spațiul maritim se executau, în principal, cu ajutorul hidroavioanelor, a devenit necesară înființarea unei unități specializate în executarea acestor misiuni.

În iunie 1920, toți ofițerii de marină care trecuseră în aviație<sup>59</sup> au fost chemați pentru a lua în primire 12 hidroavioane, captură de război, de tip „Hansa-Brandenburg W12” și „Utzi”, cu motoare de 220 CP (Hiero și Daimler), cu scopul imediat de a fi folosite în procesul de instrucție<sup>60</sup>. După ce au fost revizuite în Arsenalul aeronautic de la Cotroceni, aparatele au fost trimise cu trenul în portul Constanța, unde au constituit *Grupul de Aviație Maritimă*, comandat de căpitanul Constantin Negru<sup>61</sup>. Constatându-se că portul Constanța nu prezenta condiții prielnice pentru activitatea de zbor a hidroavioanelor, baza acestei escadrelor a fost amplasată pe lacul Siutghiol, în partea de nord a orașului Constanța, în două hangare folosite de germani în Primul Război Mondial. Curând, în partea sudică a lacului, au fost construite

---

<sup>57</sup> A.M.R., fond 2988, dos. 424, f. 127. Înaltul Decret Regal din 6 aprilie 1924.

<sup>58</sup> *Loc. cit.*, fond C.M.M., dos. 732/1937, f. 23.

<sup>59</sup> Nicolae C. Petrescu, *Marinari pe cerul patriei. Piloți și observatori aerieni în războiul pentru întregirea României*, Pitești, Editura Europroduct, 2003, *passim*.

<sup>60</sup> Mai târziu, Flotila de Hidroaviație a fost înzestrată cu hidroavioane de fabricație preponderent italiană: Savoia 68 bis, Savoia 55, Savoia 56 și aparate Fleet și Lublin.

<sup>61</sup> Aurel Pentelescu, Cristian Crăciunoiu, Jipa Rotaru, *Hidroaviația României*, București, Editura Modelism Internațional, 1994, p. 8-9.

alte două hangare<sup>62</sup>. Grupul de Aviație Maritimă a intrat în compunerea Forței Navale Maritime, subordonată Comandamentului Diviziei de Mare.

În anul 1926, un credit de 1 miliard de lei alocat Marinei de guvernul generalului Averescu a făcut posibilă modernizarea artileriei distrugătoarelor „Mărăști” și „Mărășești” și lansarea unei comenzi la Casa Pattison (Neapole) pentru construirea altor distrugătoare<sup>63</sup>. Astfel, tunurile de 152,4 mm Armstrong de la distrugătoarele „Mărăști” și „Mărășești” au fost demontate pentru a fi înlocuite cu altele noi, moderne. Tunurile debarcate au fost utilizate, ulterior, la constituirea primei baterii de coastă a Marinei, amplasată în orașul Constanța pe malul mării, în punctul numit „Tataia”, pe platforme și cazemate betonate, construite de germani în Primul Război Mondial<sup>64</sup>.

Făcând o trecere în revistă a principalelor dotări în Marina Militară română în primii ani după realizarea statului național român, s-a constatat un nivel slab al înzestrării navale față de misiunile ce reveneau Marinei, stare agravată, în anul 1927, prin clasarea torpiloarelor „Vifor”, „Vârtej” și „Vijelia” și a vedetelor tip „M.A.S”. Situația a determinat Inspectoratul General al Marinei să întocmească ample planuri de înzestrare, eșalonate pe mai mulți ani, în parte realizate.

În anul 1930, s-a finalizat construirea a două distrugătoare comandate la șantierele din Neapole, în Italia, încă din anul 1927. Bastimentele au sosit în țară la 7 septembrie, zi în care au și intrat în serviciu<sup>65</sup>.

La 27 mai 1931, în portul Constanța, au avut loc festivitățile prilejuate de botezul celor două distrugătoare, care au primit numele: „Regele Ferdinand” și „Regina Maria” (distrugătoare de tip „R”). Cu același prilej, bricului „Mircea” i s-a conferit „Semnul onorific pentru 40 de ani de serviciu”<sup>66</sup>.

Distrugătoarele de tip „R”, subordonate Diviziei de Mare, au fost navele cele mai mari, mai puternice, mai performante, cu misiunile cele mai complexe și cu echipajul cel mai mare pe care România le avusese până atunci.

În aceeași perioadă, Marina a comandat, la Fiume (Italia), un

---

<sup>62</sup> *Ibidem*, p. 9.

<sup>63</sup> Carmen Atanasiu, *Preocupări privind modernizarea și întărirea...*

<sup>64</sup> Marin Tănase, *Memoriu*, Mss. Aflat în inventarul Bibliotecii Muzeului Marinei Române. Autorul, plutonier major, a participat la demontarea pieselor de artilerie de pe distrugătoare.

<sup>65</sup> *Jurnalul Diviziei de Mare...*, p. 370.

<sup>66</sup> *Ibidem*, p. 379; A.M.R., fond C.M.M., dos. 394/1931, f. 41.

submarin (în 1926) și o navă-bază (în 1927). Construcția submarinului a durat ceva mai mult, fiind gata abia în 1936, nava-bază, însă, a fost lansată la apă la 3 noiembrie 1929. La sosirea în țară, a fost botezată „Constanța”. A doua zi după ce a participat la sărbătorirea Zilei Marinei (15 august 1931), N.M.S. „Constanța”<sup>67</sup> a plecat în marș de instrucție pentru 45 de zile, având la bord elevii Școlii Navale, pentru recunoașterea coastei românești și navigație de lungă distanță pe Marea Egee<sup>68</sup>.

În 1932, două dintre navele Diviziei de Mare, canonierele „Stihi” și „Ghiculescu”, au fost destinate executării de lucrări hidrografice, iar, anul următor, nava-bază „Constanța”, având la bord ofițeri ai Școlii de Hidrografie și Navigație, a efectuat studii hidro-biologice în Marea Neagră<sup>69</sup>.

Sub ordinele primului său comandant, comandorul Victor Voinescu, primul submarin din istoria Marinei noastre, denumit „Delfinul”, a ajuns, la 27 iunie 1936, la Constanța. Pe 15 august, cu prilejul Zilei Marinei, a avut loc solemnitatea intrării sale în serviciu, la Constanța, în componerea Diviziei de Mare<sup>70</sup>. Odată cu sosirea în țară a submarinului „Delfinul”, nava-bază „Constanța” și-a început, la rândul ei, activitatea pentru care fusese construită.

Intrarea în dotare a submarinului „Delfinul” a reprezentat atingerea unui deziderat important al programelor navale anterioare și a sporit forța Diviziei de Mare. Dar, o singură unitate dintr-un anumit tip de nave nu putea da rezultate, din cauza imposibilității de a coopera în formație. „*Marina militară are astăzi un submarin - declara viceamiralul Ioan Bălănescu, comandant al Marinei, cu prilejul intrării sale în serviciu - trebuie să avem încă cel puțin trei unități de acest gen în stare de a întreprinde minimum de acțiuni în războiul pe apă*”<sup>71</sup>.

Acest obiectiv - ca, de altfel, toate cele legate de dezvoltarea și modernizarea flotei militare maritime și fluviale - avea să se materializeze parțial, în măsura în care economia românească a oferit posibilități tehnice și financiare.

Atunci când, în noiembrie 1936, a fost înființat Ministerul Aerului și Marinei, aducerea forțelor Aerului și Marinei într-un minister unic a fost determinată de necesitatea constituirii unui organism competent,

---

<sup>67</sup> Prin Înaltul Decret Regal nr. 1014 din 6 iunie 1931 s-a hotărât ca numele navelor de război românești înscrise pe bordaj să fie precedate de inițialele „N.M.S.” - Nava Majestății Sale.

<sup>68</sup> Carmen Atanasiu, *op.cit.*

<sup>69</sup> Georgeta Borandă, *Divizia de Mare - o structură constănțeană a Marinei Militare Române...*

<sup>70</sup> „Marea Noastră”, V, nr. 6, 1936, p. 91.

<sup>71</sup> *Ibidem*, p. 28.



cu atribuțiuni bine stabilite, în condițiile în care tendințele agresive ale unor state din Europa se manifestau concret, mai ales după instaurarea nazismului în Germania.

Drept urmare, preocuparea pentru dezvoltarea Marinei Regale prin mijloace proprii a crescut, având în vedere că, odată cu redresarea economică, a început crearea în țară a „industriilor strict necesare construcțiilor de nave de război”<sup>72</sup>.

În acest context, în anul 1937, Ministerul Aerului și Marinei, a solicitat Șantierului Naval Galați construcția mai multor nave militare, în special submarine. Comanda a fost refuzată, întrucât șantierul nu dispunea de o dotare tehnică corespunzătoare pentru astfel de construcții. Ca urmare, s-a trecut la reorganizarea acestuia, prin preluarea sa de către Uzinele Reșița. Toate operațiunile referitoare la dezvoltarea șantierului au fost declarate lucrări de „urgentă utilitate publică, în interesul apărării țării”.

În paralel, odată cu înființarea Fondului Național al Marinei, în anul 1938<sup>73</sup>, au fost alocate fonduri pentru repararea în străinătate a navelor Diviziei de Mare, distrugătoarele „Mărășești”, „Regele Ferdinand”, „Regina Maria” și a navei bază „Constanța”<sup>74</sup>, a canonierelor și torpiloarelor, pentru înlocuirea artileriei grele de tip vechi cu modele noi<sup>75</sup>.

Aplicarea acestor măsuri a făcut posibilă lansarea, la 14 iunie 1939, a puitorului de mine „Amiral Murgescu”, prima navă militară construită în întregime într-un șantier naval românesc. Intrată în compunerea Diviziei de Mare, această navă destinată apărării coastei Mării Negre, instalării barajelor de mine împotriva navelor de suprafață și a submarinelor, răspundea unor parametri tehnici de vârf, pentru acel moment, marcând o performanță în industria noastră de apărare<sup>76</sup>.

În același an, la Șantierul Naval Galați, au fost bătute și primele nituri la cele dintâi submarine montate în țară - „Rechinul” și „Marsuinul” -, ale căror subansamble au fost aduse din Germania.<sup>77</sup> Ambele vor fi lansate la apă abia în anul 1941 și armate în 1943.

---

<sup>72</sup> Realizările Ministerului Aerului și Marinei de la înființări până azi, 20 iulie 1939, ..., p. 24.

<sup>73</sup> Ibidem.

<sup>74</sup> La șantierele „Stenia-Bosfor”, din Istanbul (A.M.R., fond 1683, dos. 533, f. 5).

<sup>75</sup> Marina în cei zece ani de domnie a Regelui Carol II (1930-1940), publicațiunea a 29-a a Ligii Navale Române, București, 1940, passim.

<sup>76</sup> Ibidem, p. 36.

<sup>77</sup> „Marea Noastră”, VIII, nr. 1, 1939, p. 2.

Intrarea în serviciu a puitorului de mine „Amiral Murgescu” a încheiat în chip fericit, dar incomplet, acțiunea de înzestrare cu nave și tehnică de luptă a Marinei Regale, implicit a Diviziei de Mare, în perioada dintre cele două războaie mondiale.

## THE ROMANIAN MARITIME NAVAL FORCE IN THE INTER-WAR PERIOD

### Abstract

After Romanian State Independence recognition by the Great Powers in the treaties signed during the Peace Congresses in San Stefano and Berlin in 1878, Romanian authorities focused on economic development of the country, considering beyond Danube territories of great importance and as „the lungs of the country”, as they were called by the Romanian Prime Minister Mihail Kogălniceanu. At the same time, Romanian Navy command became interested in establishing new specialized units in order to defend the maritime littoral border and riverside ports against sea and land threats.

On February 26th 1896 *The High Decree no. 1093 for organizing the Flotilla* was promulgated by King Carol I, followed on March 6th 1896 by *The instructions for its implementation*, which established a new Navy structure, encompassing eight corps and services: Flotilla Headquarters, Maritime Division, Danube Division, Flotilla's Crews Depot, Fixed and Mobile Defense of the Harbors, Navy School for officers and petty officers, The Arsenal and The Navigation and Harbors Inspectorate. On April 1st 1896, the command of Maritime Division was assumed by Colonel Vasile Urseanu, who was the first Commander of this structure. The Maritime Division was made of Maritime Division Headquarters and warship cruiser „Elisabeta”, Training Sailing ship „Mircea” and torpedo boats „Grivița”, „Sborul” and „Năluca”.

Taking into account the poor situation of Romanian Navy ships after the First World War, Romanian government immediately authorized the Ministry of the War to renew its negotiations with the Italian government for acquisition of two counter torpedo boats (destroyers) which had been ordered in 1914 with a contract for four destroyers and a submarine. The defensive feature of the Romanian military policy after the First World War lead to another reorganization of Navy Headquarters and the establishment of two new units, designated to defend maritime and littoral shores. The new

structures were Maritime Fixed Defense and Riverine Defense units, made of mine, torpedo services, radio and telegraph stations and coastal artillery.

A new restructuring of the Navy took place in 1936, when by promulgation of the Royal Decree no. 2620, regarding the establishment of the Ministry of the Air and the Navy, the need of a structure with specific responsibilities was determined, in order to combat aggressive tendencies of some states, especially due to instauration of Nazism in Germany.

In 1939 the Maritime Division got a new combat ship, the minelayer „Amiral Murgescu”, as the first ship to be built entirely in a Romanian naval shipyard, in Galați. The ship answered the need of littoral defense, by minefield installed against surface ships and submarines. The minelayer represented a phase of a complex program which was stopped by the outbreak of the war. The ship answered to very demanding parameters and performances requested from our national industry. This phase happily but incompletely endowed the Romanian Royal Navy for modern ships and equipment acquisitions along the Inter-war period.

Key-words: Navy, Inter-war, ships, shipyards, Maritime Division.