

## **CONSECINȚELE REVENIRII DOBROGEI ÎN GRANIȚELE ROMÂNIEI ASUPRA CREȘTERII POTENȚIALULUI NAVAL DE APĂRARE A MARINEI MILITARE**

Bazele marinei naționale au fost puse după pacea de la Adrianopol din anul 1829, când s-au înființat primele formațiuni de marină militară, în Muntenia și Moldova, dotate cu nave, ce aveau misiunea de „... priveghea cu cel mai mare amănunt, atât în liman cât și pe toată însemnata linie a Dunării”. Firește, erau nave specifice timpului caice cu vâsle, șalupe cu rame și vele.

După unirea Principatelor, flotilele țărilor române au cunoscut o perioadă de progres, fiind unite într-o singură flotilă prin decretul emis de domnitorul Alexandru Ioan Cuza la 22 octombrie 1860.

În anii premergători războiului pentru independență al României au intrat în dotarea flotei române câteva nave moderne cum au fost „România” prima navă cu aburi lansată la Giurgiu în anul 1864 apoi „Ștefan cel Mare” în 1867, canoniera „Fulgerul” în 1873 și șalupa torpiloare „Rândunica” în 1875.

Printr-o convenție încheiată cu Rusia, aceste nave au fost închiriate armatei țariste, aceasta neavând nave militare la Dunăre. Ele au participat la nenumărate misiuni, printre care transporturi de trupe și materiale de luptă, la sprijinirea amplasării podurilor de vase de la Siliștioara – Măgura și Turnu Măgurele – Nicopole, a barajelor de mine de la Nedeea, Reni și Brâila. Dar cel mai important eveniment naval a fost legat de șalupa torpiloare „Rândunica” care în noaptea 25-26 mai 1877, având la bord un cunosător al zonei pe maiorul Ioan Murgescu, viitor amiral și comandant al Flotei române, a scufundat pe canalul Măcin monitorul otoman SEIFI cu un deplasament de 2500 t. în timp ce „Rândunica” avea numai 9 t. Marinarii și ofițerii debarcați de pe navele închiriate au deservit cele 8 baterii de coastă de la Calafat în fața puternicei cetăți otomane Vidin.

Revenirea Dobrogei în granițele României a avut o însemnătate foarte mare pentru poporul român și a viitorului lui.

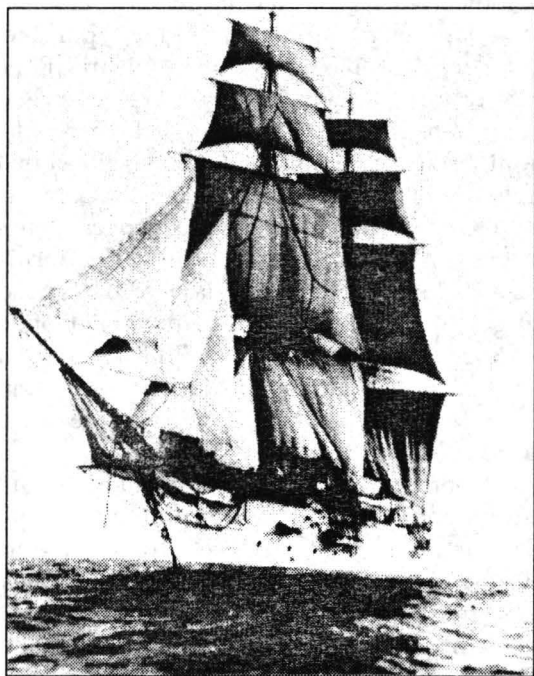
Ieșirea la mare, după atâtea secole, a dus la creșterea deosebită a potențialului naval de apărare fluvial și maritim, dar mai ales a legăturilor pe apă a României cu lumea.

După războiul de independență, marina militară a României a cunoscut o dezvoltare însemnată. Ea a fost mărită corespunzător sarcinilor mari care stăteau în fața statului român independent: apărarea granițelor pe apă ale țării, asigurarea poliției pe Dunăre și pe coastele mării, asigurarea legăturii cu Dobrogea. În acest scop s-au realizat până la primul război mon-

dial trei programe de dotări cu nave, totalizând 37 de unități dintre care 18 destinate atacului cu torpile, 11 pentru atacul cu artileria navală și 7 de poliție.

S-a avut în vedere în perspectiva creșterii unităților navale și asigurarea cu cadre specializate necesare la bordul navelor. În acest scop în anul 1881 se înființează „Școala copiilor de marină” de la Galați pentru pregătirea viitorilor ofițeri. Până la această dată aceștia urmau academile navale de la Livorno (Italia) și Brest (Franța). Dar adevărata marinărie se învață la bordul unui velier. De aceea în anul 1882 se achiziționează un bric construit la Londra și botezat de ambasadorul român în Anglia, scriitorul Ion Ghica, cu numele marelui voievod Mircea. Această navă, având ca prim comandant pe C-dorul Vasile Urseanu, a pregătit la bordul său 40 de promoții de viitori ofițeri pentru marina militară și comercială. Aflat la Galați în anul 1944, după ce fusese ofițeri pentru marina militară și comercială. Aflat la Galați în anul 1944, după ce fusese scos din serviciu cu mulți ani în urmă, nava servea depozitarea materialelor sanitare.

Explodând o bombă în apropiere, parâma de legătură cu cheul este ruptă, se aprind câteva butoaie cu spirit, iar nava arzând, în derivă dispăre



Bricul "Mircea" 1882-1994

in Dunăre.

Același șantier londonez contruiește pentru Dunăre între 1882-1884 3 șalupe canoniere, 6 șalupe de poliție și 3 torpiloare, toate servind în marina română până în al II-lea deceniu al secolului nostru.

În programul al doilea de dotări navale din anul 1888 a intrat în serviciul flotei militare maritime crucișătorul „Elisabeta”, navă foarte modernă, bine armată și de mare viteză. În același program se construiesc în Franța 3 torpiloare „Sborul”, „Zmeul” și „Năluca” pentru fluviu. Se mai adaugă flotei dunărene după 1894 4 șalupe torpiloare care pe sectoare făceau poliția porturilor de la Brăila la Turnu Severin.

Creșterea parcului naval a atras după sine perfecționarea și modernizarea mijloacelor de întreținere și reparare, chiar de construcție de nave militare.

Drept urmare, încă din 1879 se promulgă un decret prin care fostelor ateliere ale flotilei din Galați li se dau o organizare proprie, constituindu-se într-o întreprindere de construcții și reparații care de la această dată va funcționa sub denumirea de „Arsenalul Flotilei”.

Un moment important în succesivele dotări și organizări ale marinei militare îl constituie Decretul din 26 februarie 1896 când comandantul Flotilei de Război, cum va fi de acum numit, se constituie în două mari formațiuni navale: Divizia de mare cu sediul la Constanța și Divizia de Dunăre cu sediul la Galați, urmând ca acest decret să fie legiferat prin Legea de organizare a Marinei militare din 22 mai 1898.

Cu aceeași lege se introduc gradele specifice de marină, față de cele anterioare împrumutate de la trupele de uscat, atât sub aspectul terminologiei cât și al epoletului cu truse.

A fost necesar să se întreprindă și măsuri pentru asigurarea de navigație pe Dunăre și pe litoralul românesc al Mării Negre.

Prin asigurarea hidrografică a navigației se înțelege ansamblul de lucrări executate în scopul creșterii condițiilor optime necesare deplasării în siguranță a navelor maritime și fluviale. În acest scop se editează „cărți pilot” care conțin informații despre condițiile de navigație, se construiesc semnale de navigație pe țărm pentru orientare într-un anumit sector, sunt realizate hărți de navigație.

De asemenea se realizează o informare permanentă și orientativă prin „avize pentru navigatori” în buletinul hidrometeorologic.

Lucrările de amenajare de navigație a coastei românești au început în a II-a jumătate de secol XIX, având ca obiectiv asigurarea intrării pe gurile Dunării.

În marina noastră primele lucrări hidrografice s-au executat în anul

1882 pe Dunăre în campaniile întreprinse de maiorul de marină Mihail Drăghicescu, director al Școlii Copiilor de marină. Harta de navigație întocmită a fost prima care s-a folosit în navigația pe Dunăre în sectorul românesc. În 1895 a fost reprodusă stând apoi la baza Rutierii Dunării editată în anul 1915.

La mare în anul 1897 un grup de ofițeri români de marină sub comanda Lt. C-dor. Cătuneanu Alexandru a început ridicarea topografică a coastei României folosind în aceast scop bricul „Mircea”. Lucrarea a durat 3 ani în care s-au făcut sondeaje până la 10 km. în larg la distanțe de 250 m, unele de altele. Originalul hărții a fost desenat de ofițeri de marină, iar prima editie a hărții s-a litografiat la Paris unde a câștigat medalia de aur în anul 1900, într-un concurs de hidrografie la care au participat reprezentanții unor țări cu tradiții în acest domeniu.

Această hartă a coastelor României a fost cunoscută în marină sub numele de „Harta Cătuneanu”, servind în navigație până în anii '50, cu mici corecturi făcute în timp.

Asigurarea de navigație a presupus, desigur și construcțiile terestre cum sunt farurile. Primul apare la Sulina în 1856 care luminează și astăzi, fiind restaurat recent, apoi la Constanța, așa numitul „Far Genovez”, care a funcționat până în 1909 când se construiește Farul Carol în capul digului de larg a portului Constanța, Farul Sfântul Gheorghe în 1897, Farul Tuzla în 1900.

Potențialul naval al flotei militare se întărește la începutul secolului nostru când în 1907 se assemblează în Arsenalul marinei de la Galați 4 nave blindate fluviale cunoscute sub numele de monitoare și 8 vedete fluviale. Pentru mare se comandă în Italia 4 torpiloare și 3 submarine dintre care intră în serviciu în 1920 numai distrugătoarele „Mărăști” și „Mărășești”. În același an din Franța se cumpără 4 canoniere și 9 hidroavioane care vor constitui Flotila de hidroaviație având baze pe locul Siut-Ghiol, de la Mamaia.

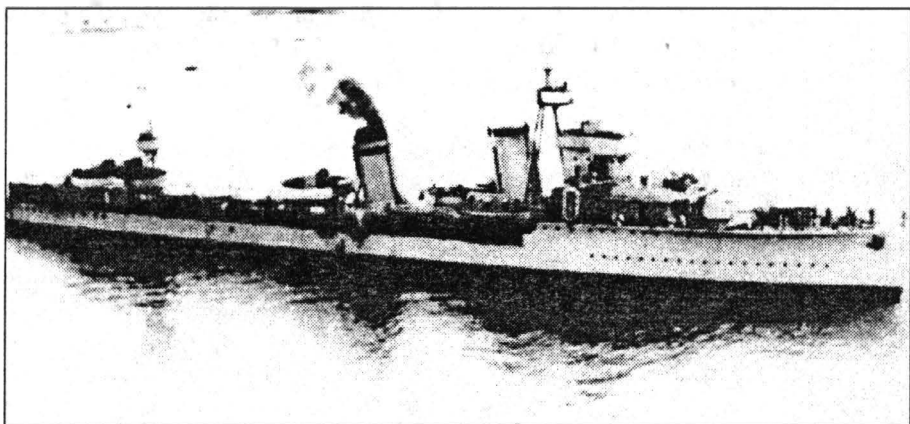
Misiunile marinei militare cresc după Marea Unire de la 1 Decembrie 1918 având în vedere lungimea litoralului de la Capul Caliacra la Limanul Nistrului.

Se elaborează noi programe de dotări navale, mai importante fiind cel din 1930-1950 când se cumpără din Italia distrugătoarele „Regele Ferdinand” și „Regina Maria” submarinul „Delfinul” și nava bază de submarine „Constanța.”

În preajma celui de al II-lea război mondial Șantierul naval Galați este amenajat și dotat cu instalații pentru a permite să construiască și nave militare. Drept urmare în 1939 se construiește puitorul de mine „Murgescu” pentru ca în anii următori să fie asamblate 2 submarine „Rechinul” și

„Marsuinul“.

După 1944 soarta acestor nave a fost tristă. Unele au fost luate de sovietici, nemaifiind înapoiate iar celelalte au fost tăiate și trimise la topit în anii 1958-1960, din rațiuni politico-militare cum se preciza în documentele vremii.



Distrugătorul "Regina Maria"

# **Les conséquences de la réunification de la Dobroudja dans les frontières de la Roumanie sur l'augmentation du potentiel naval de défense de la marine militaire**

## **- Résumé -**

Après la guerre d'indépendance, la marine militaire de la Roumanie a connu un essor important. Elle s'est fait développer conformément aux grandes tâches qui revenaient à l'Etat roumain indépendant: la défense des frontières sur l'eau, la présence de la police sur le Danube et sur les côtes de la mer, la communication avec la Dobroudja.

Dans perspective de l'augmentation des unités navales, on a eu en vue, également, la formation du personnel de spécialité au bord des navires (en 1887 on crée "L'Ecole des enfants de la marine" de Galatzi et en 1882 on fait l'acquisition du brick "Mircea").

On a pris des mesures pour assurer la navigation sur le Danube et le long du littoral roumain de la Mer Noire. On a établi une information permanente et efficace par des "avis pour les navigateurs" et par le bulletin hydro-météorologique.

Les mesures de la marine militaire augmentent après la Grande Réunification du 1-er Décembre 1918 ayant en vue la distance comprise entre le Cap Caliacra et Limanul Nistrului.