

## **BASTIMENTE ITALIENE ÎN SERVICIUL MARINEI ROMÂNE**

Raporturile bilaterale tradiționale dintre România și Italia s-au manifestat activ și în planul cooperării militare, România beneficiind de-a lungul anilor de un sprijin substanțial nu numai în planul pregătirii cadrelor de marină, ci și în înfăptuirea programelor sale navale, prin dotarea cu nave și armament de fabricație italiană.

Astfel, în luna octombrie 1843, în atelierele navale din Galați s-a încheiat construcția unei goelete după modelul celor fabricate în epocă în șantierele din Sardinia, Marsilia și Ismail<sup>1</sup>. Având destinația de vas de brandvachtă (staționar pentru poliția fluvială), nava a fost armată cu cinci tunuri de bronx (1 x 120 mm și 4 x 75 mm), achiziționate de la Arsenalul din Torino prin intermediul consulului Sardiniei din Galați, Castelinard și inscripționate : PICCO MAG-RE DIRETTORE DELLA REGIA FONDERIA TORINO 1843<sup>2</sup>.

Șantierului Naval din Triest i-a fost comandată în anul 1879 canoniera "GRIVIȚA", prima navă maritimă de război românească, realizată sub supravegherea căpitanului inginer Ioan Izvoranu, subdirector al Arsenalului Marinei din Galați, care a costat 100.000 lei<sup>3</sup>. Nava a intrat în serviciul Flotei în anul 1880 și avea următoarele caracteristici : deplasamentul - 110 tone, lungimea - 30 m, lățimea - 5,15 m, pescajul - 1,80 m, viteza - 9 Nd, echipaj - 51 membri, dintre care 4 ofițeri.

A fost armată inițial cu 2 tunuri Krupp calibrul 90 mm (înlocuite ulterior cu 2 tunuri Nordenfelt cu tragere rapidă de 57 mm) și 2 tunuri revolvere de 37 mm, respectiv 2 mitraliere de 11, 43 mm, cu câte 10 țevi din 1888. A fost scoasă din serviciu la 30 decembrie 1919.

Între anii 1906-1908 se realizează un al treilea program naval al României care a inclus și construirea la Stabilimento Technico Triestino din Triest a 4 monitoare, cu un cost de 2.000.000 lei aur fiecare<sup>4</sup>. Din cauza regimului juridic impus navigației navelor de război prin strâmțorile Bosfor și Dardanele, monitoarele au fost montate și niteuite pe o cală improvizată a Arsenalului Flotei din Galați, unde au fost lansate la apă la 17 septembrie 1907, sub denumirea "ION BRĂTIANU", LASCĂR CATARGIU", ALEXANDRU LAHOVARY" și "MIHAIL KOGĂLNICEANU". Monitoarele aveau următoarele caracteristici: deplasamentul - 680 tone, lungimea - 63,5 m, lățimea - 10 m, pescajul - 1,60 m, 1800 CP, viteza - 13 Nd dată de mașini alternative cu căldări cu păcură. Inițial erau armate cu 3 tunuri de 120 mm, în turele cuirasate, 2 obuziere de 120 mm, 4 tunuri de 47 mm și 2 mitraliere Maxim de 6,5 mm. Navele aveau blindajele de oțel groase de 50-75 mm,

pentru turele, comanda de tir și centură laterală, și de 30 mm pentru punte.

Grupate în două divizii, cele 4 monitoare au acționat cu succes pe Dunăre în timpul primului război mondial, făcând parte din Flota de operațiuni.

Modificate printr-un amplu program de modernizare, aceste nave au constituit argumentele eficacității combative pe frontul fluvial românesc și în cea de-a doua configurație mondială. Monitoarele "LASCĂR CATARGIU" și "MIHAIL KOGĂLNICEANU" au fost scufundate în urma unor violente atacuri aeriene sovietice în ziua de 24 august 1944, pe brațul Chilia, de unde au fost ranfluate în anul 1951, respectiv 1956<sup>5</sup>. Celelalte două nave vor împărtăși drama întregii flote române, fiind preluate abuziv în urma ultimatumului dat de contraamiralul F.I. Oktiabrski, comandantul Flotei sovietice din Marea Neagră și încadrate cu echipaje sovietice pentru a sluji sub pavilion sovietic sub denumirea de "AZOV" (ex-BRĂTIANU), respectiv "MARIUPOL" (ex-LAHOVARY). Ultimele au fost retrocedate statului român în iunie 1951, cariera celor 4 monitoare sfârșindu-se practic în anul 1960, când au fost scoase din serviciu și tăiate. Timona monitorului "LAHOVARY" se află expusă la intrarea în Muzeul Marinei Române din Constanța.

În anii 1912-1913 a fost întocmit un nou program de dezvoltare a Marinei Române. Astfel, în anul 1914 au fost comandate Casei Pattison din Neapole 4 contratorpiloare iar Șantierului Fiat din La Spezzia un submarin. Izbucnirea primului război mondial a impus preluarea lor de către Marina Italiană, astfel încât abia la 1 iulie 1920 vor sosi la Constanța două din cele 4 contratorpiloare, botezate "MĂRĂȘTI" (ex-SPARVIERO) și "MĂRĂȘEȘTI" (ex-NIBBIO).

Încadrate în Divizia de Mare cu baza la Constanța, acestea au costat statul român 4.850.000 franci aur fiecare și aveau următoarele caracteristici : deplasamentul - 1475 tone, lungimea - 94 m, lățimea - 9,5 m, pescajul - 3,5 m, 2 turbine Tosi, 5 căldări Thomycroft, 44.000 CP, viteza maximă - 43 Nd, echipaj - 139 membri. Erau armate cu 5 tunuri de 120 mm, 2 tunuri de 76 mm AA, 2 mitraliere de 20 mm și 4 tuburi lanstorpilor binate de 456 mm care utilizau torpile tip Moto-Fides de fabricație italiană<sup>6</sup>.

Potrivit Tratatului de pace încheiat cu Austria, România a primit din fosta flotă austro-ungară, în contul despăgubirilor de război, șase torpiloare din generația construită în 1913-1914 în Stabilimento Technico Triestino din Trieste ("VIFORUL" - ex-T 74, "VÂRTEJUL" - ex-T 75, "VIJELIA" - ex-T 80, "SBORUL" - ex-T 81) și Ganz-Danubine Co, Porto Re din Fiume ("NĂLUCA" - ex-F 82 și "SMEUL" - ex - F 83)<sup>7</sup>. Acestea au sosit la Constanța în trei etape în anii 1921-1922 și aveau următoarele caracteristici : deplasamentul - 262 tone, lungimea - 57,84 m, lățimea - 5,78 m, pescajul - 1,52 m, 5000 CP, viteza - 24 Nd, echipaj - 45 membri, autonomie - 1000 Mm. Torpiloarele au avut armament variabil : "VIFORUL" - 2 tunuri de 66 mm; "VÂRTEJUL" - 2 mitraliere de 13,2 mm, 2 tuburi lanstorpilor de 381 mm; "VIJELIA" - 2 mitraliere de 13,2 mm; "SBORUL" - 2 tunuri de 66 mm, 2 mitraliere de 13,2 mm, 2 tuburi lanstorpilor de 450 mm; "NĂLUCA" și "SMEUL" - 2 tunuri de 66 mm și 2 mitraliere de 13,2 mm.

"VIJELIA", "VIFORUL" și "VÂRTEJUL" au fost clasate în anul 1927<sup>8</sup>. Torpilorul "NĂLUCA" a fost scufundat în portul Constanța la 20 august 1944<sup>9</sup>. Arestate de ruși în septembrie 1944 și restituite în octombrie 1945, "SBORUL" și "SMEUL" au rămas în serviciu până în anul 1951.

În baza unui nou contract semnat cu Casa Pattison din Neapole, în anul 1927 începe construcția altor două contratorpiloare, botezate "REGELE FERDINAND" și "REGINA MARIA". Acestea au sosit la Constanța la 7 septembrie 1929 și aveau următoarele caracteristici: deplasamentul - 1900 tone, lungimea - 102 m, lățimea - 9,4 m, pescajul - 4 m, 2 turbine Parsons, 52.000 CP, viteza - 38 Nd, echipaj - 330 membri. Armamentul era compus din 5 tunuri principale Bofors de 120 mm, 1 tun AA de 76 mm, 2 mitraliere AA de 37 mm, 2 tuburi lanstorpilor triple de 533 mm, 40 de mine, 4 lansatoare și 2 plane înclinate grenade antisubmarin <sup>10</sup>.

În perioada 22 iunie 1941 - 23 august 1944, Escadrila de distrugătoare a efectuat 71 misiuni de siguranță a transporturilor de trupe și materiale, protecția navelor care executau minări în zonele de litoral și pe teatrul de operațiuni din nordul Mării Negre și de apărare a litoralului românesc, parcurgând 22.772 Mm în 1840 ore de marș.

Preluat de sovietici la 5 septembrie 1944, distrugătoarele tip M au fost restituite României la 12 octombrie 1945 iar cele tip R, abia în anul 1951.

Din 1952 până în aprilie 1961 când a început operațiunea de tăiere, cele 4 nave au activat în cadrul Divizionului 418 Distrugătoare, cu numerele tactice D11, D12, respectiv D21 și D22, dislocate în portul Constanța.

În anul 1921, din Italia au fost cumpărate și 4 vedete rapide antisubmarine de tip M.A.S. - motoscofo antisommergibile, nave care au sosit în țară la 19 august 1921, respectiv 1922. Rapide și manevriere, acestea aveau următoarele caracteristici: deplasamentul - 43 tone, lungimea - 26 m, lățimea - 3,70 m, pescajul - 1,16 m, 430 CP, viteza - 15 Nd, autonomie - 700 Mm. Erau armate cu o mitralieră de 13,2 mm.

Au făcut parte din Gruparea de dragaj alături de canoniere.

Vedetele antisubmarine (1, 2, 3, 4) au fost clasate în anul 1927, datorită unor deficiențe de construcție și eficacității reduse.

În anul 1929, la Ancona a fost construit pentru Serviciul Portului Maritim Constanța remorcherul "TOMIS"<sup>11</sup>. În timpul celui de-al doilea război mondial, nava a fost utilizată de către Marina Militară, în acest scop fiindu-i montate la bord 1 tun de 20 mm în prova și plute de salvare în borduri. Acesta avea următoarele caracteristici : lungimea - 23,50 m, lățimea - 6,20 m, pescaj minim - 2,20 m, viteza - 10 Nd, mașină triplă expansiune de 500 CP.

La 20 iunie 1931 sosește în țară nava-bază pentru submarine "CONSTANȚA", înscrisă în organica Diviziei de Mare. Construită în Șantierul Naval Quarnaro din Fiume (astăzi Rijeka), nava avea un deplasament de 2300 tone, lungimea - 77,32 m, lățimea - 11,28 m, pescajul - 4,10 m, 2 motoare Diesel de 2000 CP/ax, viteza - 13 Nd, raza de acțiune - 12.000 Mm. Inițial a fost dotată cu 2 tunuri de 102 mm și 2 tunuri AA de 40 mm. Până la intrarea în serviciu a submarinului "DELFINUL" (1936), a fost utilizată ca

navă-școală pentru elevii Școlii Navale din Constanța și ca suport mobil pentru numeroase expediții științifice de hidrografie în Marea Neagră<sup>12</sup>. Ca navă-bază a însoțit submarinul "DELFINUL" la Istanbul în decembrie 1936 și iunie 1937 pe timpul andocării acestuia în bazinul de la Stemia<sup>13</sup>. În cadrul operațiunilor de război din Marea Neagră, nava a făcut mai multe ieșiri în largul portului pentru asigurarea logistică fie a Grupului Submarine și Vedete Torpiloare, fie a Forței Navale Maritime. A fost samavolnic adjudecată de Armata Roșie la 5 septembrie 1944, fără a mai fi restituită.

La 15 august 1936, de Ziua Marinei Române, la Constanța intra în serviciu "DELFINUL", primul submarin din istoria flotei române, construit la Fiume. Lansat la 22 iunie 1930 dar neputând fi livrat la termenul contractual, submarinul a sosit la Constanța la 27 iunie 1936, cu echipaj și comandă românești și numai trei consilieri italieni la bord, conduși de locotenent-comandorul Moralie<sup>14</sup>. Principalele sale caracteristici erau : deplasamentul - 650 tone la suprafață/900 tone în imersiune, viteza - 14/9 Nd, autonomia de marș - 10.000 Mm, echipaj - 40 membri, dintre care 6 ofițeri, 2 motoare Diesel Sulzer de 1600 CP pentru navigație la suprafață și motoare electrice alimentate de o baterie proprie de acumulatori (Monza) pentru navigația în imersiune, 2 periscope Zeiss. Era armat cu 6 tuburi lanstorpilor de 533 mm (torpile Witehead) și 1 tun naval AA Bofors de 102 mm.

Între 1940-1942 sub comanda căpitanului Constantin-Bibi-Costăchescu, sub deviza AUDACES FORTUNA JUVAT a înscris o glorioasă pagină de luptă în istoria Marinei Române.

În timpul războiului a executat 9 cruciere totalizând 75 de zile de imersiune. La 5 noiembrie 1941 a torpilat și scufundat transportorul "URALEȚ" de 175 tone.

Prin dezarmarea și confiscarea sa drept pradă de război, la 26 septembrie 1944 submarinul "DELFINUL" ia calea Odessei, fiind ultima navă a Forțelor Navale Maritime române care încăpea pe mâinile aliaților sovietici. A fost retrocedat statului român în luna octombrie 1945. Rebotezat S-1, a fost dezmembrat în anul 1959.

Un motor Diesel și un compresor San Giorgio pot fi admirate și astăzi în parcul Muzeului Marinei Române din Constanța.

Submarinele de buzunar italiene tip CB (1-6), prezente la 30 noiembrie 1943 în portul Constanța, sub comanda căpitan-comandorului Alberto Torri se predau Forței Navale Maritime Românești, fiind preluate din ordinul comandorului Horia Macellariu de către locotenentul Virgil Bucur. Acestea aveau următoarele caracteristici : deplasamentul - 36/45 tone, lungimea - 15 m, lățimea - 3 m, pescajul 2,1 m, viteza 7/7,5 Nd, autonomia - 45 Mm, echipajul - 3 membri. Erau dotate cu motoare Isotta-Fraschini (Diesel) 90 și Brown-Bower (Electric) 100 și erau armate cu tuburi lanstorpilor de 450 mm. După debarcarea echipajelor italiene, se încearcă repararea celor 6 unități și formarea cu ajutorul lor a Escadrilei a II-a submarine românești. Până la 20 august 1944 au fost repuse în stare operativă numai două, ele fiind însă distruse de bombardamentul sovietic din acea zi<sup>15</sup>.

## NOTE

1. George Petre, Ion Bitoleanu, **Tradiții navale românești**, Editura Militară, București, 1991, p. 103-104.
2. Locotenent-comandor Constantin Ciuchi, **Istoria Marinei Române în curs de 18 secole. De la Împăratul Traian până în al 40-lea de domnie a regelui Carol I**, Tipografia "Ovidiu" H. Vurlis, Constanța, 1906, p. 81-82.
3. **Ibidem**, p. 209-210.
4. Nicolae Bârdeanu, Dan Nicolaescu, **Contribuții la istoria Marinei Române**, vol.I, din cele mai vechi timpuri până în 1918, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1979, p.224-225.
5. Arhivele Militare Române, fond 379, dosar 15, f.7-9.
6. Cristian Crăciunoiu, **Navomodele. Vechi nave românești**, Editura Sport-Turism, București, 1979, p. 98-99.
7. **Les Flottes de Combat**. 1929, Societe d'Editions Geographiques, Maritimes et Coloniales, Paris, 1929, p. 526.
8. George Petre, Ion Bitoleanu, **op. cit.**, p. 240.
9. **\*\*\* Armata Română**, 1941-1945, Editura RAI, București, p.318.
10. **Ibidem**, p. 106-107.
11. **Ibidem**, p. 105-106.
12. Marian Moșneagu, **Constanța în onomastica navală românească**, în *Analele Dobrogei*, serie nouă, Anul V., nr. 2, Constanța, 1999, p. 202-203.
13. Raimond Stănescu, Cristian Crăciunoiu, **Nava-bază "Constanța"**, în *Modelism Internațional*", 4/1999(67), p. 9-12.
14. Marea Noastră, An V, nr. 4/aprilie 1936, p. 55.
15. **\*\*\* Războiul submarin în Marea Neagră. 1941-1944. Acțiunile Marinei Române**, Editura Modelism Internațional, București, 1991, p. 33.

## LES BÂTIMENTS ITALIENS AU SERVICE DE LA MARINE ROUMAINE

### Résumé

Les relations bilatérales entre la Roumaine et l'Italie se sont énergiquement manifestées le long des années, inclusivement dans le plan de la coopération militaire.

A travers cet article, l'auteur donne des détails concernant la contribution italienne à l'achèvement de certains programmes navales, par l'acquisition de navires de combat et d'armement, contractés par la Roumanie pendant les années 1843 - 1943.