

CONSTITUIREA DIVIZIEI DE MARE — CONSECINȚĂ FIREASCĂ A REUNIRII DOBROGEI CU ȚARA

de MARIANA PAVALOIU

În noiembrie 1878, se încheia procesul de reunire a Dobrogei, vechi pământ românesc, cu țara. Dobrogea înseamnă ieșirea la Marea Neagră, fapt ce reprezintă o importanță covârșitoare pentru țară, sub triplul aspect: economic, politic și militar¹.

Pentru o cunoaștere cât mai veridică a realităților dobrogene, ținând, mai ales, seamă de specificul provinciei în probleme de populație, legislație, cultură și religie, guvernul român a trimis, încă din luna iulie 1878, o Comisie militară în Dobrogea. Această primă comisie, căreia i-au urmat alte două comisii pînă în noiembrie, a fost condusă de însuși comandantul flotei române, locotenent-colonelul Ioan Murgescu, care a întocmit un raport amănunțit asupra situației porturilor maritime Sulina, Constanța și Mangalia, precum și a celor dunărene, subliniind importanța strategică a acestora². Raportul făcea primele propuneri concrete legate de apărarea litoralului maritim românesc³.

României îi reveneau gurile Dunării, Insula Șerpilor și 220 km de litoral, ceea ce-i asigura legătura cu lumea în întreagă, portul Constanța putînd fi transformat într-un port modern de mare capacitate, constituind principalul debarcament al României⁴.

În afara portului Constanța, Sulina și, apoi, Mangalia ofereau adăposturi bune pentru nave. Astfel, Sulina, fiind singura intrare accesibilă pe Dunăre, prezintă o însemnătate strategică de necontestat, avînd rolul de cheie a Dunării. Stăpînirea Mării Negre este în strînsă legătură cu aceea a gurilor fluviului, Dunărea putînd fi utilizată și pentru operațiuni militare. Mangalia deține, de asemenea, calitățile necesare unui port militar, dar, mai ales, în cazul unui desant naval al dușmanului este punctul strategic care ar putea fi cel mai bine apărat, făcînd imposibilă orice încercare de debarcare a dușmanului eventual în această zonă⁵.

Necesitatea înființării unei marine militare cu rol definitiv la mare se impunea cu stringență, ea venea să completeze linia de apărare a României, unitatea de apărare națională a acesteia. Marina militară urma să îndeplinească la mare, în această perioadă, următoarele misiuni: 1. Apărarea portului Constanța⁶, contra unui atac naval; 2. Împiedicarea debarcărilor de trupe în orice punct al coastei

¹ C. Preda Fundățeanu, *Esirea la mare*, Edit. „Modern”, București, 1944, p. 5.

² Centrul de studii și cercetări de istorie și teorie militară, *Documente privind istoria militară a poporului român, iulie 1878—noiembrie 1882*, Edit. militară, București, 1975, p. 6—9.

³ *Ibidem*, p. 8.

⁴ *Reprezentanțele diplomatice ale României (1859—1917)*, vol. 1, Edit. politică, București, 1967, p. 33—34.

⁵ C. Preda Fundățeanu, *op. cit.*, p. 8—9.

⁶ Importanța economică, militară, politică a Constanței creștea continuu: în decembrie 1879, se cerea și se aproba mutarea Diviziei infanterie Dobrogea de la Tulcea la Constanța, „unde interesele de apărare și forța chiar a lucrurilor impune” (Arh. Stat. București, *Fond Ministerul de interne, Diviziunea administrației centrale*, dosar 67/1879, f. 336).

maritime românești ; 3. Apărarea Sulinei și prin aceasta a gurilor Dunării ; 4. Apărarea comerțului și a vaselor comerciale aflate sub pavilion național⁷.

Locotenent-colonelul Murgescu dădea prețioase sugestii în vederea modernizării porturilor, și pentru executarea unui serviciu regulat al porturilor „este absolută necesitate de următorul material flotant : — două avisuri-croiseurs cu aburi ; — un bric cu vele pentru instrucție ; — patru șalupe cu aburi, pilotine pentru serviciul coastelor și poiția porturilor de mare. Tot acest material s-ar putea face cu suma de două milioane cel mult...”⁸.

O primă măsură este luată în noiembrie 1879, când Ministerul de Război, în proiectul de buget pentru anul 1880, cere fonduri însemnate pentru ca la Constanța să fie construită o cazarmă pentru flotilă (80 000 lei), să fie construite 10 pichete de lemn a câte 1 700 lei fiecare ; 26 de bărci pentru cele 13 pichete care urmau să funcționeze pe litoralul maritim, care valorau în total 13 000 lei. De asemenea, se cerea construirea imediată a două șalupe cu aburi absolut necesare pentru realizarea unei legături sigure și regulate cu Dobrogea, iar pentru dotarea și întreținerea pichetelor maritime, care depindeau direct de flotilă, se cereau încă 10 000 lei⁹. În anul următor, pentru nevoile marinei, „...pentru serviciul de transporturi între țară și Dobrogea, este a se întrebuița în modul următor suma de lei : 1. Suma de 100 000 lei pentru construirea a 2 șalupe pontate, pentru a staționa la Tulcea și Ostrov, pentru a transporta o companie ; 2. Suma de 69 000 lei prevăzută pentru repararea vaselor flotei să fie folosită pentru cumpărarea vasului de pînze destinat pentru Școala copiilor de marină, deoarece navele marinei sînt noi, nu necesită reparații”¹⁰.

Guvernul român, la sugestia comandantului flotei, lt. col. Nicolae Demetrescu-Maică, începe campania construirii bastimentelor maritime, în vederea constituirii unui parc de nave la Marea Neagră. În anul 1880 este comandată și construită, la „Stabilimento tecnico Triestino” din Triest, canoniera „Grivița”¹¹.

Recepția canonierei s-a făcut de către o comisie formată din militari și civili români, condusă de comandantul flotei¹². Nava avea următoarele caracteristici : lungimea — 30 m ; lățimea — 5,15 m ; pescajul — 1,8 m ; deplasament — 110 tone ; viteza — 9 Nd, avînd la bord un echipaj de 55 de oameni¹³.

Canoniera este adusă în țară de însuși comandantul flotei, după ce a staționat forțat o lună în Dardanele, datorită tergiversărilor guvernului otoman¹⁴. La acea dată, canoniera era principala navă de război la marea a flotei noastre militare. La bordul acestei nave s-au format, pînă la construirea navei școală, echipajele și cadrele marinărești.

În anul 1881, pe baza raportului unei comisii, care a sudiat în străinătate anumite tipuri de bastimente¹⁵, s-au comandat în Anglia, la firma engleză “The Thames Iron Ship Building Company” din Londra, un bric cu vele și vapori pentru școală și un torpilor de baraj cu un deplasament de 104 tone¹⁶.

Nava școală, care va purta cu mîndrie numele domnului muntean stăpînitor „pînă la Marea cea mare”, „Mircea”, sosește la Galați în ziua de 12 august 1882, sub comanda maiorului Vasile Urseanu. Bricul avea un deplasament de 360 t, 2 arbori cu velatură completă și viteză de 8/12 Nd¹⁷. În cursul aceleiași luni, bricul face prima călătorie la Constanța, sub comanda colonelului Nicolae Demetrescu-Maică. În vara anului următor (perioada 1 iunie—27 septembrie), bricul execută prima sa campanie de navigație, vizitînd porturile Varna, Burgas, Sinope, Kerci, Sevastopol, Odesa și Constantinopol. Gaston Wiet, consulul francez la Galați, pre-

⁷ C. Preda Fundățeanu, op. cit., p. 10—14.

⁸ Documente privind istoria militară..., p. 7—8.

⁹ Arh. Stat. Buc., Fond Ministerul de finanțe, dos. 215/1860, f. 48—49.

¹⁰ Ibidem, Fond Ministerul de război, Direcția geniu, dos. 4/1880, f. 31—32.

¹¹ Ibidem, Fond Casa Regală, dos. 5/1880, f. 5—6.

¹² Ibidem, f. 6.

¹³ „Monitorul oastei”, nr. 21 din 22 iulie 1880, p. 564—565.

¹⁴ Muzeul Marinei Române, Fondul documentar, f.n.

¹⁵ Arh. Stat. Buc., Fond Ministerul de război, Direcția geniu, dos. 4/1880, f. 23.

¹⁶ Ibidem, f. 103, 194—196.

¹⁷ Arh. M. A. N., Fond Ministerul de război, Școala de ofițeri de marină „Mircea”, f.n./1882, f. 1.

zenta într-un raport către ministrul de externe al Franței, Paul Challenel-Lacour, în termeni elogiași acest voiaj : „Se poate spune că aceasta este prima încercare de navigație efectivă pe care marina română a făcut-o pe Marea Neagră, încercare care a dat rezultate excelente”¹⁸. Același G. Wiet aprecia pozitiv, doi ani mai târziu, în 1885, echipajul bricului : „Ofițerii și trupa au o ținută excelentă și dovedesc în munca lor un zel și o atenție care merită să fie scoasă-n evidență”¹⁹. Astfel bricul și echipajul său făceau cunoscut stindardul unui stat și al unei marine tinere. La bordul acestei nave școală au crescut și s-au format peste 40 de promoții de navigatori pricepuți, viitori comandanți și amirali, cadre de nădejde ale marinei militare maritime, care începeau să se închege.

Datorită dezvoltării pe care o cunoaște Flotila militară română în această perioadă, complexității activității sale, încă din vara anului 1885 se fac de către ministrul de război, generalul A. Angelescu, propuneri pentru elaborarea unei legi de organizare. Legea va fi votată la 9 iunie 1886 și promulgată curînd, cunoscută fiind ca : „Lege pentru organizarea flotilei și a serviciului porturilor”²⁰. Printre misiunile Flotilei stabilite prin această lege erau : cooperarea cu armata de uscat în operațiunile de apărare a țărmurilor (și maritime deci) și exercitarea serviciului de poliție în porturile și domeniile maritime, a serviciilor ținînd de căpităniile porturilor, tribunalele maritime.

În baza acestei legi, au fost trecuți în 1887 la Flotilă și încadrați la Inspectoratul navigației și porturilor 300 de soldați ai batalionului de dorobanți din Dobrogea. Tot în urma legii din 1886, au fost înlocuite „pichetele de infanterie” din principalele puncte ale litoralului cu trupe de marină.

Se conturează, după cum se vede, misiuni precise pentru marina militară de la mare, fapt subliniat și prin „Decretul pentru înființarea pe lângă M.St.M. a unei comisii mixte permanente, însărcinată cu organizarea și funcționarea transporturilor și comunicațiilor militare”, comisie în care intrau și comandantul flotilei, care răspundea direct și-și dădea avizul și-n probleme militare maritime²¹.

Încă de la finele anului 1885, 31 decembrie, se încheiase un contract între Ministerul Lucrărilor Publice, pe de o parte, și Societatea anonimă „Claparède” din Paris, pe de altă parte, prin care aceasta din urmă se angajează să construiască în șantierele și atelierile sale pentru guvernul român un bastiment în formă de goeletă destinat portului Constanța (cu zbaturi și vele, lungimea = 36 m, lățimea = 5,50, pescaj = 2,35 m. și viteză 12½ Nd) și o pilotină cu aburi (lungime = 11 m, lățime = 3 m, pescaj + 1,35 m și viteză = 9½ Nd)²². Navele au intrat în serviciu în prima lună a anului 1887, misiunea principală a vaporului „Constanța” și a pilotinei „Mangalia” fiind executarea serviciului de supraveghere și remorcaj de-a lungul coastei maritime între Sulina și Mangalia²³.

În același an, la 30 martie 1887, se încheie un contract între „Société Anonyme de Forges et Chantiers de la Méditerranée” și Ministrul de Război român pentru construcția a trei torpiloare²⁴. După cîteva luni, cele trei torpiloare intră în dotarea flotilei române. La 1 iulie se dă publicității raportul ministrului de război prin care se aprobă denumirile noilor torpiloare : „Năluca”, „Sborul” și „Smeul”²⁵.

Tot în 1887, dar în Anglia, sint comandate un crucișător și trei canoniere. La 20 octombrie 1887 se încheie între Ministerul de Război și Compania „Thames Iron Works” din Londra un contract pentru construirea celor trei canoniere²⁶. Pentru supravegherea construcției canonierelor, crucișătorului și a mitralierelor ce se vor comanda la Nordenfeldt, în Anglia, este trimis, ca urmare a raportului comandantului Flotilei, generalul Maican, maiorul E. Koslinski, care se afla la Havre.

La 7 decembrie 1887, comandantul flotilei primește o adresă din partea Ministrului de Război, prin care i se fac cunoscute denumirile ce vor fi purtate de

¹⁸ Arh. Stat. Buc., Microfilme Franța, rola 65, voi. 3.

¹⁹ Ibidem, rola 80 c, 2—23.

²⁰ „Monitorul oficial”, nr. 57 din 14/26 iunie 1886, p. 1146—1151.

²¹ Ibidem, nr. 79 din 11/23 iulie 1886, p. 1754—1755.

²² Arh. Stat. Buc., Fond Ministerul Lucrărilor Publice, dos. 10/1885—1886, f. 4.

²³ Idem, f. 18.

²⁴ Ibidem, f. 43.

²⁵ Ibidem, Fond Ministerul de război, Direcția marinei, dos. 3/1887, f. 103.

²⁶ Ibidem, f. 200—201.

navele militare aflate în Anglia ; crucișătorul se va numi „Elisabeta“, iar cele trei canoniere ; „Oltul“, „Siretul“ și „Bistrița“.

Crucișătorul „Elisabeta“ a fost lansat la apă la 13 decembrie 1887 în docurile engleze în prezența ministrului român din Marea Britanie. Vasul avea armătura, mașinile și electricitatea după ultimele invenții ale tehnicii, fiind în vremea aceea, după estimările unor diplomați și specialiști străini, prima navă de război a Mării Negre. Nava constituia principala forță de luptă a flotei noastre, având următoarele caracteristici : deplasament = 1 320 t ; viteză de 18 Nd (era considerată una dintre cele mai rapide nave din perioada respectivă), era înarmată cu 4 tunuri de calibru 150 mm, 4 de 57 mm și alte tunuri de calibru mai mici și cu 4 tuburi lansatorpiled de 381 mm.

Canonierele au sosit în țară la 19 august 1888²⁷.

Intrarea în serviciu a unor nave ca : bricul „Mircea“ și crucișătorul „Elisabeta“ a însemnat începutul programului naval maritim inițiat de comandantul flotei²⁸. Aceste două nave de război vor efectua numeroase croaziere și marșuri de instrucție în străinătate. De un deosebit interes și pozitivă apreciere se bucură aceste două nave în campania de navigație din 1892²⁹, când participă la serbările columbiene de la Genova, unde sint însoțite de comandantul flotei, col. Ioan Murgescu. La fel și în luna iunie 1895, când crucișătorul cu bricul formează o divizie și reprezintă marina română la serbările de la Kiel, serbări prilejuite de inaugurarea deschiderii canalului german dintre Marea Nordului și Marea Baltică. Aici „marinarii noștri prin ținuta lor au atras admirația tuturor“³⁰.

După zece ani de valabilitate, deoarece „organizarea flotei“ nemaicorespunzând dezvoltării ce a luat această armă³¹, „Legea pentru organizarea flotei și a serviciului porturilor“ se agrobă, fapt pentru care „se dă flotei regale o organizare în raport cu dezvoltarea sa actuală“³². Astfel, la 26 februarie 1896, prin Înaltul Decret nr. 1093 este promulgată „Legea pentru organizarea Flotei de război“³³, prin care Flotila se împărțea în două corpuri distincte : Divizia de Mare și Divizia de Dunăre. Potrivit noilor reglementări, Divizia de Mare dispunea de următoarele bastimente : crucișătorul „Elisabeta“, bricul „Mircea“, destinat pregătirii de gabieri, timonieri și tunari ; cele trei canoniere : „Oltul“, „Siretul“ și „Bistrița“ ; torpiloarele : „Năluca“, „Sborul“ și „Smeul“, precum și canoniera „Grivița“, care făcea poliția coastelor Mării Negre între Stari-Stambul și Mangalia³⁴.

Conform art. 9 al legii, Ministerul de Război dirija și controla Flotila printr-o direcțiune specială, organizată în administrația centrală a Ministerului de Război și condusă de către ofițeri de marină. Comandanții de corpuri și șefii de servicii, comandanții de bastimente, ofițerii și personalul civil din serviciul Flotei erau numiți de către Ministerul de război.

Personalul Diviziei de mare era format din 35 de ofițeri, 58 grade inferioare și 225 de soldați, având în total 318 oameni. Primul comandant al Diviziei de Mare a fost numit colonelul Vasile Urseanu. Divizia de Mare se constituia la 1 septembrie 1896, având reședința fixată la Constanța.

Legea dădea misiuni precise bastimentelor militare, luându-le din administrația de uscat, le garanta acestora independența necesară instrucției și formării personalului.

La numai o lună de la constituirea Diviziei de Mare, la Constanța începeau lucrările de modernizare a portului. De fapt, în intenția guvernului român con-

²⁷ Ibidem, *Microfilme Franța*, rola 65, vol. 3, f. 118.

²⁸ B.C.S., Mss. *Fond Saint Georges*, pachet CXXII, dos. 4, Arhiva amiral V. Urseanu, nenumerotat.

²⁹ Arh. M.A.N., loc. cit., f. 34—40.

³⁰ B.C.S., loc. cit., pachet CXXXIX, dos. 8, Arhiva amiral I. Coandă, este singurul jurnal de bord scris pe bricul „Mircea“ pe care-l știm și a cărei existență o semnalăm în scris acum ; Arh. M.A.N., loc. cit., f. 44—62 ; Cpt. Cdr. C. Mănescu, *De la Galați la Kiel*, Tipo-litografia „Moldova“, Galați, 1904, 197, p.

³¹ *Cum stăm cu Marina Națională ?*, Tipografia modernă, Gregorie Luis, București, 1896, p. 25—28.

³² Ibidem.

³³ Muzeul Marinei Române, *Fond documentar*, f. nr. inv.

³⁴ Ibidem.

struirea unui port militar la Constanța era din 1882³⁵. Prin extinderea portului maritim se crea baza necesară navelor de război de la mare; una din cauzele modernizării portului fiind generată de însăși stadiul de dezvoltare al Flotei militare la mare. Divizia, după cum am arătat mai sus, stabilise baza în portul Constanța, care nu mai corespundea.

Deoarece Legea din 1896 prezenta câteva lacune, la 22 mai 1898³⁶ se votează Legea organică a marinei militare, sancționată prin Înaltul decret nr. 2369 din 9 iulie 1898³⁷. Datorită dezvoltării Diviziilor de Mare și Dunăre, termenul de „flotilă“ este înlocuit cu cel de „marină“.

Pentru o mai bună exercitare a atribuțiilor Comandamentului și administrației, precum și pentru a ușura operațiunile de mobilizare, marina este împărțită în comandamente și corpuri. Se păstrează în principiu împărțirea în cele două divizii, Divizia de Mare și cea de Dunăre. Divizia de Mare cuprindea următoarele corpuri: 1. Școala de aplicație a sublocotenenților, Școala de marină, Școala de torpile și bastimente de școală. 2. Trupele de apărare din porturile maritime și bastimentele afectate lor. 3. Bastimentele destinate a fi comandate de ofițeri superiori și care, după dispozițiile speciale ale ministerului, fac fiecare corp aparte.

În ceea ce privește bastimentele Diviziei de Mare, prin art. 8 al legii, cele speciale pentru serviciul torpilelor și școală vor fi atașate la Corpul școlilor de la această divizie.

Porturile, a căror importanță din punct de vedere al apărării este recunoscută, vor avea organizată o apărare fixă și mobilă, cuprinzând marinari-infanteriști, marinari tunari și torpilori cu materialul și vasele dependente de diviziile respective.

Tot prin această lege era prevăzută denumirea proprie a gradelor ierarhiei militare, corespunzătoare cu acelea date marinei moderne.

Pentru o mai bună funcționare a marinei comerciale maritime și fluviale și pentru a nu se mai recurge la personal străin, ofițerii de marină, ofițerii mecanici și ofițerii ingineri, precum și gradele inferioare pot trece conform acestei legi în serviciul navigației unei marine comerciale, conform regulamentelor prevăzute în prezenta lege.

Divizia de Mare își păstra în continuare sediul la Constanța.

Faptul că pe planul legiferării s-au luat numai în doi ani măsuri vine să demonstreze o dată în plus importanța de care se bucura această armă în sistemul de apărare a țării.

Legea din 1896 va suferi modificări în anul 1906, iar în preajma primului război mondial va fi înlocuită prin Legea din 1912.

Prin crearea unei marine militare moderne, organizată în Divizia de Mare, navele maritime purtau cu cinste pavilionul românesc pe mările și oceanele lumii, făcându-l cunoscut tuturor.

CONSTITUTION DE LA DIVISION DE MER — CONSEQUENCE NATURELLE DE LA REUNION DE LA DOBROUDJA A LA ROUMANIE

R é s u m é

A la suite du second acte du processus de parachèvement de l'état national roumain, par la réunion de la Dobroudja, la Roumanie gagnait de nouvelles perspectives économiques, politiques et stratégiques, liées à tout ce qui signifie la mer pour un peuple. De tous les problèmes nouveaux de l'Etat Roumain, l'auteur traite ceux liés à la défense du littoral maritime, question résolue par la constitution d'un

³⁵ Arh. Stat. Buc., Microfilme Franța, rola 63, vol. 1, f. 205—206.

³⁶ Monitorul oficial, nr. 60 din 22 mai/3 iunie 1898, p. 2369.

³⁷ Ibidem, nr. 81 din 14/26 iulie 1898, p. 2867—2868.

parc de navires maritimes militaires et, implicitement, de la première Division de Mer.

Pour la création de cette division et le déroulement de son activité, ainsi que pour l'activité des unités afférentes, le gouvernement roumain a adopté plusieurs lois, dans la période 1886—1906, analysées succinctement dans le travail.

Un autre aspect présenté est celui de la création des écoles de marine qui préparaient les cadres spécialisées nécessaires à la navigation maritime militaire et civile.

Afin d'élaborer le travail, l'auteur a utilisé des sources inédites, et quelques-unes moins connues, trouvés aux Archives de l'Etat de Bucarest et à la Bibliothèque Centrael d'Etat de Bucarest, section de manuscrits.