

MARINA MILITARĂ ROMÂNĂ SCURT ISTORIC

Alexandru Ioan Cuza și-a concentrat eforturile în direcția consolidării actului istoric din 24 ianuarie 1859 și a dezvoltării sistemului instituțional al României, o atenție deosebită fiind acordată întăririi și modernizării structurilor militare de apărare. El s-a preocupat, îndeaproape, de asigurarea libertății de navigație pe Dunăre, de dezvoltarea flotei civile și militare.

Între 1859 și 1861 s-a acționat pentru unirea flotilelor din Moldova și Muntenia, și organizarea unei structuri navale comune. Multe ambarcațiuni fluviale erau uzate, iar efectivele se redusese considerabil. În preajma Unirii existau trei vase cu un personal de 117 oameni în Muntenia și alte trei, având 104 oameni, în Moldova. Unificării forțelor armate terestre din cele două principate i-a corespuns contopirea celor două flotile într-un singur corp. Noua componentă a oștirii purta denumirea de Corpul Flotilei și a avut, ca primă bază, portul Ismail.

Având în componere 6 șalupe-canoniere, prima flotilă militară a statului modern a fost dispusă, ulterior, în mod consecutiv, în șase baze, în porturile: Chilia, Ismail, Galați, Brăila, Giurgiu și Calafat. În cadrul forțelor militare permanente se integra și Flotila de Dunăre, ca mare unitate navală. Flotila era deservită de un personal specializat, alcătuit din ofițeri, subofițeri, tehnicieni și lucrători civili.

În anul 1861, flotilei i-a fost repartizată prima navă cu aburi, achiziționată de stat de la un particular. Complet refăcută în Austria și armată cu 4 tunuri, nava a sosit în țară în iulie 1862. Ceremonia de încadrare în flotilă a avut loc în ziua de 2 august 1862, la Giurgiu. Domnitorul Al. I. Cuza, reprezentat la ceremonie de ministrul de război, generalul Savel Manu, a botezat nava cu numele de „România”.

Pentru dezvoltarea Marinei, în anul 1867 a fost adusă în țară o nouă navă cu aburi construită în Austria și denumită „Ștefan cel Mare”. Acest bastiment a fost folosit și ca yacht domnesc.

În 1863, flotila dispunea de 13 ofițeri, 372 subofițeri, gradați și soldați. Peste doi ani, erau încadrați un colonel în funcția de comandant al armeei, un maior, 5 căpitani, 4 locotenenți și 4 sublocotenenți, un medic de batalion, 23 funcționari civili de diferite specialități, 370 trupă și subofițeri. În anul 1865, militarii care efectuau serviciul în cadrul flotilei au fost numiți, pentru prima dată, cu termenul de *marinari*. Reorganizarea și dezvoltarea Marinei Militare, perfecționarea ei, îmbunătățirea sistemului de instruire a efectivelor și de pregătire a cadrelor - acțiuni ample întreprinse în timpul domniei lui Cuza - s-au încadrat în planul general de făurire a armatei naționale moderne. Existența unei forțe navale fluviale se impunea, cu atât mai mult cu cât Dunărea constituia obiectul unor permanente dispute între marile puteri ale timpului.

Prezența Marinei în structura organismului militar, armă aflată în plină afirmare, a contribuit la constituirea unei oștiri omogene, robuste și echilibrate din punct de vedere al organizării, instruirii, înzestrării și educării efectivelor.

Anul 1866 a adus cu sine abdicarea domnitorului Alexandru Ioan Cuza și așezarea pe tronul României a principelui Carol I, în timpul căruia a fost adoptată o nouă constituție, cu caracter liberal, și bineînțeles, o nouă legislație privitoare la apărarea țării. În această perioadă s-au depus eforturi pentru organizarea, înzestrarea și funcționarea Marinei Militare, în vederea asigurării controlului liniei Dunării.

Pentru aceasta a fost nevoie de achiziționarea unor noi nave, dotate cu echipament și tehnică modernă, care trebuia conduse de cadre militare specializate, ceea ce a dus la înființarea, în 1872, a primei Școli Militare de Marină. După 1867, guvernele care s-au succedat au depus eforturi pentru a continua ceea ce domnitorul Cuza a

început odată cu organizarea flotei civile și militare.

Între 1867 și 1868, guvernul liberal-radical a alocat Marinei un buget redus față de perioada precedentă, deoarece sume însemnate au fost distribuite trupelor terestre care se pregăteau pentru o posibilă intervenție otomană, întârziindu-se, astfel, construirea sau cumpărarea de noi nave.

În martie 1867 a luat naștere Corpul Flotilei. Garnizoana de uscat a flotei a fost stabilită la Galați unde s-au transferat Comandamentul și atelierele de la Brăila. În 1868 a fost înaintat Corpurilor legiuitoare un proiect de lege privitor la dezvoltarea Marinei Comerciale și Militare. Se propunea constituirea unui fond de 20 milioane lei, prin împrumut public și credite bancare, pentru achiziționarea a 10 remorchere și 10 vapoare de pasageri, toate cu capacitate mai mare decât cele ale companiilor austriece.

Remorcherele urmau a fi înzestrate cu *12 tunuri de trebuință*, iar echipajele acestei flote trebuia să fie integrate marinei și să fie retribuite de către guvern.

Legea pentru organizarea puterii armate în România, promulgată în anul 1868, a dat un impuls procesului de perfecționare a sistemului militar de apărare. Puterea armată era compusă din: trupe permanente, trupe teritoriale, miliții, garda orășenească, gloate. Flotila figura printre armele principale și se compunea din: stat major propriu; companii permanente; nave militare.

În 1874, *Legea pentru organizarea armatei* aducea precizări pe linia subordonării flotei. Se prevedea ca în probleme de asigurare materială, școli și personal, Comandamentul Marinei să depindă direct de Ministerul de Război, iar în privința serviciului de poliție fluvială, disciplină, reviste și inspecții, subunitățile de marină se subordonau diviziilor militare teritoriale în jurisdicția cărora aveau reședințele de bază.

Pentru a împiedica creșterea capacității de luptă și pentru a deține controlul liniei Dunării, Înalta Poartă și Austro-Ungaria refuzau autorizarea tranzitului cu arme sau trecerea navelor prin strâmtori. În 1873 a fost achiziționată canoniera „Fulgerul”, construită la Toulon, care avea 25 m lungime și era dotată cu două mașini alternative cu aburi, de 100 CP, ceea ce-i permitea să atingă o viteză de 7 noduri. Pentru a întârzia venirea ei în țară, autoritățile otomane au reținut-o 5 zile, deși ea avea autorizație de trecere prin Strâmtori.

În 1875 a fost cumpărată șalupa torpiloare „Rândunica”, construită în Anglia, având în dotare o mitralieră cu 10 țevi. Aceasta era amenajată pentru a fi armată cu torpilă la școndru, armă nouă și eficientă împotriva navelor cuirasate. Pentru a întări serviciul de pază pe Dunăre, au mai fost cumpărate din Belgia 120 de luntre.

Se impunea, din ce în ce mai pregnant, pregătirea de specialitate a celor ce deserveau în Corpul Flotilei. Astfel, s-a luat decizia înființării, la Galați, a unei școli cu durata de doi ani, pentru subofițerii și ofițerii din Corpul Flotilei. Directorul școlii era însuși comandantul flotei, iar ca profesori activau ofițeri și marinari cu experiență. Regulamentul de funcționare a școlii preciza că la școală să fie trimiși *toți ofițerii, locotenenți și sublocotenenți* care nu depășeau vârsta de 30 de ani. Programul cursului includea cunoștințe specifice ca: trigonometrie și desen tehnic, noțiuni privind serviciul gurilor de foc, construcția bastimentelor, instalarea pânzelor și conducerea unei bărci cu rame și pânze. Pentru specializare, statul trimitea pe cei mai buni dintre absolvenții școlilor militare la cursuri în străinătate. Printre aceștia s-au numărat Emanuel Koslinski, care a obținut rezultate meritorii la școala navală din Brest, și locotenentul Vasile Urseanu, îmbarcat pe nava școală „Jean Bart”. Perfecționarea procesului de instruire a echipajelor a fost stimulată și de introducerea unor regulamente, precum:

- *Regulamentul asupra îndatoririlor comandanților de bastimente;*
- *Regulamentul serviciului interior la bord;*
- *Regulamentul pentru angajarea angajaților civili;*

Regulamentul de administrație și contabilitate a Corpului Flotilei.

Odată cu sporirea numărului de nave militare a devenit posibilă constituirea unor grupuri formate din mai multe unități și desfășurarea instrucției tactice în formație, executându-se marșuri, trageri de artilerie, exerciții de cooperare și sprijin a trupelor de uscat. Primul marș de instrucție făcut pe Dunărea de Jos și Marea Neagră, la care au participat navele „România”, „Ștefan cel Mare” și „Fulgerul”, s-a desfășurat între 11-27 octombrie 1875. În acest interval s-au executat trageri de la ancoră cu armamentul de artilerie asupra țintelor plutitoare și alte activități, în scopul deprinderii științei navigației, pregătirii timonierilor și tunarilor. Pe timpul marșului, „Fulgerul” a ieșit de câteva ori în mare, având la bord majoritatea ofițerilor de pe celelalte nave. Cel dintâi marș de instrucție a fost făcut la 13 octombrie 1875, pe o mare agitată. Pe data de 14 octombrie, nava „Fulgerul” a plecat la Constanța, unde a ajuns după 11 ore iar, două zile mai târziu, s-a întors la Sulina. În această perioadă, vasul a parcurs 320 mile marine, fiind cea mai, lungă distanță parcursă de o navă românească de război. Datorită manevrelor și exercițiilor efectuate în toamna anului 1875, a dotării tehnice a navelor, a profesionalizării echipajelor, flotila română s-a afirmat ca o forță navală independentă, pregătită pentru a face față oricărui conflict militar.

În 1875 a fost reluată *chestiunea orientală*, pe fondul luptei de eliberare a popoarelor balcanice de sub suzeranitatea otomană. Este vorba despre mișcările din Bulgaria, Muntenegru și Serbia, pe care Imperiul țarist dorea să le exploateze în favoarea sa, extinzându-și influența la gurile Dunării și cucerind strâmtoarele Mării Negre.

Comandamentul armatei ruse a întocmit un plan de acțiune împotriva Turciei prin care se preconizau executarea de operații pe două teatre principale, limitrofe Mării Negre: în Balcani și în Caucaz. Pentru prima operație se prevedea un marș pe teritoriul românesc, trecerea Dunării pe la Zimnicea, neutralizarea obiectivelor otomane de la Nicopole, Plevna, Rusciuc sau a celor situate în alte zone, pe direcția Constantinopol.

Sultanul Abdul Hamid al II-lea a dorit ca ostilitățile să se poarte la nord de Dunăre dar, o analiză mai temeinică a scos în evidență faptul că nu se putea apăra întregul curs al acestui fluviu. Strategii turci au hotărât să atragă armatele țarului pe pământul bulgar și să le nimicească sau să le respingă.

Pe Dunăre, raportul de forțe era net favorabil Porții. Aceasta dispunea de 23 de nave, dintre care 5 cuirasate, în timp ce Rusia nu deținea decât câteva șalupe (care au fost transportate pe calea ferată), iar țara noastră avea în dotare navele „România”, „Ștefan cel Mare”, „Fulgerul” și „Rândunica”.

România a găsit acest moment deosebit de favorabil pentru îndeplinirea dezideratului de independență. O delegație română a purtat convorbiri la Livadia cu oficiali ruși și s-a încheiat o înțelegere, care a fost urmată de o convenție, semnată la București, prin care era permisă trecerea trupelor ruse prin teritoriul nostru și se garanta integritatea țării.

Aflând despre acest document, Turcia a rupt relațiile cu țara noastră și a declanșat numeroase acte de provocare. În aceste condiții, Adunarea Națională a proclamat, în mai 1877, independența României și starea de război cu Imperiul otoman. Armata a trecut imediat la acoperirea strategică a frontierei sudice a țării situată de-a lungul Dunării. Navele militare au primit misiunea de a transporta trupe. Ele au fost detașate, apoi, sub comandă rusească, românii care au mai ramas la bord fiind doar mecanicii. Personalul, astfel disponibilizat, a încadrat opt baterii de artilerie, amplasate în fața Vidinului, la Calafat, dotate cu piese de artilerie de 150, 120 și 87 mm.

În Războiului de Independență din 1877-1878 au participat, nu numai forțele terestre, ci și cele navale. Românii, împreună cu trupele rusești, au luptat împotriva celei mai redutabile puteri, și anume Imperiul otoman.

În primăvara lui 1877, numeroase bastimente turcești au pătruns dinspre Marea

Neagră pe Dunăre, ajungând până la Sulina, deplasându-se, apoi, spre Brăila și Măcin. Fiind conștient de superioritatea escadrei sale, amiralul turc Hobart Pașa a trecut la acțiuni ofensive, atacând localitățile Reni, Galați, Brăila, Oltenița, Călărași, începând cu data de 21 aprilie, iar la 27 aprilie, un monitor cuirasat a lovit cu artileria Galațiul, în momentul sosirii Marelui Duce Nicolae, comandantul șef al armatelor ruse din Balcani. Din acel moment, comandamentul rus a amplasat 10 baraje de mine la Reni, gura Prutului, gura Siretului și Ghecet care, în final, s-au dovedit eficiente, interzicând astfel manevra navelor otomane pe Dunăre.

Pentru îndeplinirea misiunii de a distruge gruparea de nave inamice din canalul Măcin, cele 4 nave („România”, yachtul „Ștefan cel Mare”, canoniera „Fulgerul” și șalupa torpiloare „Rândunica”) au fost reamenajate și dotate cu tunuri de calibru 75 - 80mm.

Navele de război otomane, neputând fi distruse cu artileria terestră și, mai mult decât atât, profitând de creșterea apelor din timpul primăverii, se mișcau nestingherite pe canalul Măcin și apăreau des în apropierea Brăilei. Singura soluție de neutralizare a fost organizarea pe 26 mai, a unui atac de noapte, executat de către o formațiune româno-rusă formată din 4 șalupe torpiloare: „Rândunica”, „Xenia”, „Djighit” și „Țarevna”. La pregătirea și realizarea acțiunii a participat și maiorul Ion Murgescu.

Navele aliate au înaintat cu viteză redusă, ajungând la 60-70 m de inamic. Marinarul de veghe de pe monitorul otoman „Hivzi Rahman” a cerut parola și, neprimind-o, a dat alarma. Șalupa „Rândunica” a declanșat atacul la ora 02:35. În acel moment, asupra navelor torpiloare s-a abătut o ploaie de gloanțe și obuze, dar micile șalupe, intrate în *unghiul mort*, nu mai puteau fi lovite de turci, așa că „Rândunica” s-a apropiat de colosul dezlănțuit și 1-a izbit cu o torpilă, după care nava otomană s-a scufundat. După atac, maiorul Ion Murgescu s-a retras pentru a scăpa de gloanțele care cădeau și, astfel, navele atacatoare au ajuns la Brăila fără nicio pierdere. Cum pe brațul Macin se mai aflau nave otomane, românii au executat instalarea unor baraje de mine, imobilizând, în acest fel, toate bastimentele inamice, până la terminarea războiului. Această misiune a fost realizată de șalupa torpiloare „Rândunica” și canoniera „Fulgerul”, la bordul căreia se afla, din nou, Ion Murgescu.

După aceste acțiuni eroice, presa rusă a adus elogii ostașilor români și maiorului Murgescu, care a fost decorat cu ordinul rus *Sfântul Vladimir* și i-a fost conferită *Steaua României* în gradul de cavaler. Începând cu data de 1 iunie, toate cele 4 nave militare românești au fost puse la dispoziția armatei ruse pentru a construi podul de pontoane de la Ghecet și a transporta trupele de pe malul stâng al Dunării, în Dobrogea.

În noaptea de 9 spre 10 iunie, militarii Corpului 14 din armata rusă au forțat fluviul pe la Reni, Galați, Brăila, iar navele românești au transportat, atât trupe, cât și bateriile regimentului de artilerie *Borodino*; apoi, s-a început trecerea Dunării în sectorul Zimnicea-Siștov cu sprijinul artileriei românești de pe malul stâng, între Calafat și Turnu Măgurele.

Fiind necesar să se afle cât de puternică era apărarea otomană între Timoc și Zimnicea, nava „Ada” a plecat din Turnu Severin spre sectoarele de forțare ale fluviului. De-a lungul acestui itinerar, asupra vaporului s-a declanșat un adevărat uragan de foc chiar după prima zi, 90 de proiectile lovind bordajul și suprastuctura. Chiar răniți fiind, timonierul Constantin Anghel și pilotul Anton Cuglian au rămas la posturile lor, au acostat pe uscat, au astupat spărturile și chiar au pornit mai departe. După mai multe atacuri, „Ada” a parcurs 255 km ancorând în aval de Calafat, când a fost surprinsă de un monitor inamic. Atunci, echipajul a deschis valvulele de fund pentru ca nava să nu fie capturată de către inamic.

În iunie-iulie, acțiunile militare au luat amploare pe malul drept al Dunării și în lungul fluviului. O serie de mari unități române au intervenit oportun în sprijinul armatei ruse, în condițiile creșterii presiunii otomane în zona Plevna și Nicopole. Pentru

început, în ziua de 26 iunie, bateriile de la Calafat au deschis focul, alături de întreaga artilerie de pe malul stâng, pentru a acoperi operația de forțare a fluviului de către unitățile ruse. Prima a intrat în luptă bateria *Renașterea*, încadrată cu servanți marinari, urmată apoi și de celelalte. Au fost bombardate cu violență cetatea Vidin - îndeosebi partea de nord -, navele din port și convoaiele de care și trupe ce părăseau orașul. Focul bateriilor de coastă de la Calafat, executat împotriva Vidinului, avea drept scop blocarea garnizoanei otomane din oraș. În același timp, sub protecția tirului neîntrerupt al tunurilor, 150 de pontoane și 60 de plute au coborât pe Olt, deplasându-se pe Dunăre, prin fața cetății Nicopole.

După forțarea Dunării, ofensiva trupelor ruse s-a desfășurat rapid pe direcția loviturii principale. La 17 iulie, gruparea de forțe comandată de generalul Gurko a depășit pasul Șipca unde a angajat lupte grele. Cetatea Nicopole a căzut la 16 iulie, iar la 20 iulie s-a desfășurat prima bătălie de la Plevna. În Dobrogea, linia frontului ajunsese pe aliniamentul Cernavodă-Constanța. Pe Dunăre se duceau lupte între forțele navale ruse și cele otomane, la Sulina și pe malul drept al fluviului. Puternice grupări de trupe otomane se aflau în dispozitiv la Vidin, Rahova, Rusciuc, Turtucaia și Silistra, amenințând continuu liniile de comunicații ruse dintre baza de operații și front. Prima bătălie de la Plevna s-a soldat cu un insucces pentru armata rusă. Pentru a putea asigura forțe mai numeroase pe această direcție, s-a solicitat ajutorul oștirii române. La 28 iulie, primele elemente ale Diviziei 4 române, cu sprijinul navelor flotei, au început trecerea pe la Nicopole, acțiune care s-a încheiat la 5 august. Al doilea atac executat de trupele ruse asupra pozițiilor otomane din Plevna, la 30 iulie, a avut, însă, același rezultat; în consecință, Marele Duce Nicolae a adresat, la 31 iulie, domnitorului Carol, o telegramă prin care solicita sprijinul armatei române spre a evita o înfrângere drastică în vestul Balcanilor. Analizând situația precum și demersul oficial al părții aliate, guvernul român a început negocierile, în urma cărora oficialitățile ruse au recunoscut individualitatea oștirii române, independența sa organizatorică, calitatea de armată aliată cu comandament distinct.

Traversarea Dunării cu efective numeroase, în august 1877, realizarea și apărarea unui pod propriu - mijloc permanent de comunicații, aprovizionare cu muniții și alimente -, lupta împotriva navelor de război inamice, instalarea unor baraje de mine în sectorul a cărui apărare revenea armatei române, iată câteva misiuni care au solicitat intens Marina și pe marinari. Era nevoie de nave de luptă, de diferite ambarcațiuni, de echipaje. Până în luna august, când Armata română de operații a traversat Dunărea, conducerea oștirii a trecut la reorganizarea Corpului Flotei.

Din ordinul Marelui Cartier General, generalul Gheorghe Manu a luat legătura cu autoritățile militare țariste în vederea reintegrării navelor noastre în organica Marinei Române. Pentru executarea unor misiuni de sprijin, au fost afectate flotilei ambarcațiunile pichetelor dunărene. La începutul lunii august 1877 a încetat detașarea șalupei „Rândunica” pe lângă armata rusă. Vaporul „Jiul”, șalupa „Săgeata” și șalupa remorcher „Bucur” au fost închiriate sau oferite guvernului de către proprietarii lor. Numeroșii pescari din localitățile dunărene au pus bărcile lor la dispoziția Comandamentului Flotei.

La 14 august 1877, comandantul Diviziei de rezervă, colonelul Mihail Cerchez era înștiințat de Marele Cartier General în legătură cu faptul că șalupa „Bucur” urma să ajungă de la Turnu Severin la Corabia, având misiunea de a contribui la trecerea armatei peste Dunăre. Totodată, ministrul de Război a ordonat transportarea la Craiova a utilajelor Atelierului flotei aflate la Galați, în vederea construirii mijloacelor plutitoare necesare viitorului pod.

În ajunul trecerii Armatei române de operații la sud de Dunăre, Ministerul de Război a făcut cunoscut colonelului George Slăniceanu, șeful Statului Major al Marelui

Cartier General, că maiorul Nicolae Dumitrescu-Maică, comandantul Corpului Flotilei era numit șef al tuturor navelor românești de pe Dunăre, de la Turnu Severin la Turnu Măgurele. Această măsură încheia o etapă importantă în procesul de reorganizare a flotei naționale, desfășurată în focul marii înclăștări pentru consfințirea independenței României pe câmpul de luptă. Una dintre misiunile de mare răspundere pe care Marina le-a dus la îndeplinire cu energie a fost sprijinirea acțiunilor de construire și apărare a podului de pontoane de la Siliștioara-Măgura din apropiere de Corabia. O sarcină dificilă au avut șalupele-canoniere și șalupele-remorcher destinate transportului de materiale de poduri și protecției acestora de atacurile inamice. Șalupa remorcher „Bucur” a navigat, de pildă, între Turnu Severin și Giurgiu, trecând cu succes prin fața bateriilor otomane. În apropiere de Vidin, marinarii și infanteriștii români au demontat nava pusă pe uscat în întinsura ostrovului Canapa; ulterior, ea a fost transportată pe malul românesc, reasamblată și repusă pe apă. De asemenea, nava „Rândunica” a fost transportată de la Galați până pe Olt, tot pe uscat. Remorcherul „Bucur” și șalupa „Rândunica” au îndeplinit, apoi, misiuni în sprijinul infanteriei și geniștilor, în zona Siliștioara-Măgura.

Misiunea de a studia posibilitățile de traversare a Dunării a revenit maiorului N. Dumitrescu-Maică, cunoscut pentru experiența și capacitatea sa profesională. În Raportul înaintat Ministerului de Război, comandantul Flotilei formula observații și propuneri judicioase de care s-a ținut seama pentru adoptarea celei mai adecvate soluții. Avându-se în vedere faptul că Marina nu avea numărul necesar de nave pentru a proteja trecerea Dunării pe timp de zi, Marele Cartier General a hotărât ca traversarea Armatei de operații la sud de fluviu să se execute noaptea.

Proiectarea și realizarea podului au fost încredințate unei comisii condusă de colonelul Eraclie Arion. S-a hotărât ca executarea podului să se facă între localitățile Siliștioara, pe malul românesc, și Măgura, pe malul drept.

Acoperirea operației de forțare a fluviului și a lucrărilor de construire a podului a impus ca bateriile de coastă de la Calafat să execute, pe 24 august și 9 septembrie, un intens bombardament asupra pozițiilor otomane din cetatea Vidin.

Sub protecția trupelor de avangardă, la 26 august a început realizarea podului de pontoane, lucrare la care și-au dat concursul pontonieri, geniști, dorobanți și marinari. Până la 31 august, ziua și noaptea, două nave au remorcat pontoanele până la locul de asamblare, au transportat și fixat ancorele pentru pontoane. Începând cu ziua de 1 septembrie, pe acest pod s-a desfășurat un *măreț spectacol de mândrie națională: în acordurile marșurilor patriotice, sub drapelele de luptă desfășurate, în prezența unei mulțimi cu fețele transfigurată de bucurie și nădejde în victorie, trupele noastre au trecut spre locurile unor grele dar strălucite biruințe.*

După încheierea acțiunii, podul a fost demontat, transportat și reasamblat, într-un timp record, în zona Turnu Măgurele-Nicopole, sub conducerea căpitanului inginer Ion Izvoranu, servind, până la sfârșitul anului 1877, pentru aprovizionarea Armatei române de operații și a armatei ruse. Afluirea forțelor proprii spre noua cale transdunăreană și trecerea lor la sud de fluviu au fost conduse de comandantul portului Turnu Măgurele, maiorul Ion Murgescu, care deținea și funcția de comandant al podului. Odată cu venirea iernii, pontonierii și marinarii și-au concentrat eforturile spre a remedia grabnic defecțiunile provocate de furtunile și sloiurile de gheață care smulgeau ancorele, rupeau parâmele, dislocau și scufundau pontoanele. Chiar și după demontarea podului, legătura cu trupele din sudul Dunării a continuat să fie asigurată de navele „Rândunica” și „Bucur”, care au transportat noi efective, proviziile și munițiile necesare armatei, aducând în patrie ostașii răniți.

În timp ce trupele din Armata română de operații se angajaseră în cea de-a treia bătălie pentru Plevna (sfârșitul lunii august 1877), grupările inamice de la Rahova și Vidin continuau să reprezinte un real pericol, putând să lovească forțele aliate din spate

și să acționeze pentru dezorganizarea comunicațiilor și bazelor lor de aprovizionare. Navele de război otomane aflate pe Dunăre, în sectorul de dispunere a armatei române, amplificau această primejdie încât, în ultimele luni ale anului 1877 și la începutul lui 1878, acțiunile Marinei în cooperare cu alte arme au avut ca scop distrugerea sau anihilarea flotei inamice.

Corpul Flotilei s-a remarcat, în această perioadă, printr-o acțiune care reprezenta o noutate în arsenalul mijloacelor sale de luptă: pregătirea și instalarea primului baraj de mine antinavă românesc. Nevoia unei astfel lucrări a fost resimțită în mai multe rânduri, îndeosebi atunci când s-a pus problema de a proteja trecerile peste fluviu, podul de la Turnu Magurele-Nicopole și de a asigura flancul drept al trupelor române de la Rahova împotriva navelor de război otomane care patrulau în zona localității Lom Palanca.

Dificultățile întâmpinate în construirea unui astfel de baraj au fost foarte mari, ținând cont de lipsa mijloacelor și a experienței tehnice necesare. O primă încercare de a procura mine din Anglia a dat greș, datele fixate pentru livrare fiind prea îndepărtate, iar firma constructoare neasumându-și răspunderea transportării materialului în România. În urma tratatelor purtate, comandamentul rus a pus la dispoziția Marinei române un număr de 40 de mine, împreună cu cablurile și bateriile electrice necesare.

Din ordinul Marelui Cartier General, la 2 octombrie 1877 s-a constituit, la Calafat, din marinarii bateriilor de coastă, o companie alcătuită din 120 de soldați și 2 ofițeri. Pusă sub comanda căpitanului Mihail Drăghicescu, subunitatea s-a deplasat spre gura Jiului, cu misiunea inițială de a arma 40 de pontoane pe care urma să se imbarce un batalion de dorobanți destinat a participa la asaltul asupra Rahovei. Cum acțiunea nu a mai avut loc, maiorului Ion Murgescu i s-a ordonat să folosească această companie pentru construirea barajului de mine proiectat. Locul instalării a fost stabilit la 19 km în amonte de Bechet, în dreptul satului Nedeia și a ostrovului dunărean Coslădui, unde lărgimea fluviului ajungea la 600 de metri.

Firele electrice ale minelor au fost aduse până în reduta unui fort situat la 100 de metri depărtare de Dunăre, format din amplasamentele pentru o baterie de artilerie de 120 mm, tranșee și linii de comunicații. Barajul a devenit activ imediat după terminare și a funcționat până la 18 decembrie 1877, când a fost rupt și descompletat de sloiurile de gheață.

Barajul de mine, primul de acest fel realizat de Marina română, s-a dovedit o lucrare ingenioasă din punct de vedere tehnic și deosebit de eficientă din punct de vedere militar. El a interzis accesul navelor inamice, aflate în amonte, spre podul de la Turnu Magurele, și a asigurat flancul drept al trupelor române, în momentul când a început asaltul asupra cetății Rahova.

Pentru a împiedica acțiunile dinspre garnizoanele otomane de la Dunăre asupra trupelor aliate care încercuiau Plevna, comandantul Armatei de Vest a ordonat, la 17 noiembrie, detașamentului comandat de colonelul Gheorghe Slăniceanu să cucerească cetatea Rahova.

Războiul din 1877-1878, ampla ridicare a poporului nostru pentru independența deplină de stat, a pus în evidență capacitatea excepțională de luptă a oștirii, a întregii națiuni. Soldații și ofițerii din Corpul Flotilei și-au servit patria în mod exemplar, pe toată durata războiului, dovedind înalte calități de luptă.

În perioada cuprinsă între anii 1878 - 1914, România a promovat o politică navală orientată în sensul apărării intereselor naționale, independenței și inviolabilității frontierelor țării. Direcțiile fundamentale ale politicii navale au fost elaborate de către organele statale de decizie și susținute prin mijloace diplomatice, în planul vieții internaționale.

Ca preocupări navale esențiale ale guvernului român, în perioada menționată, s-

au evidențiat:

- protejarea frontierelor fluviale și maritime ale statului, mai ales că cele maritime (Dobrogea) erau proaspăt recuperate în urma războiului ruso-turc, de asemenea fiind inclusă și Insula Șerpilor (un teritoriu controversat și în ziua de astăzi);
- asigurarea navigației în apele naționale;
- liberul acces pe mările internaționale, prin care se efectua aproape întreg comerțul extern al țării (95%);
- contracararea oricăror tentative de instaurare a unui control străin asupra navigației în apele teritoriale;
- adoptarea unor măsuri de autoapărare împotriva tendințelor unor mari puteri de a-și impune interesele prin forță armată la Dunărea de Jos, în Marea Neagră și Strâmători;
- susținerea intereselor românești în cadrul întrunirilor și conferințelor internaționale care luau în dezbatere dreptul mării, statutul juridic al Comisiei Europene a Dunării și al strâmtorilor etc.

Această politică constructivă a trebuit să înfrunte numeroase obstacole ridicate, în special, de către imperiile anexioniste și expansioniste din centrul, estul și sud-estul Europei, de către marile puteri coloniale ale continentului.

O pregnantă amenințare împotriva suveranității României la frontierele sale fluviale venea din partea Austro-Ungariei, monarhia preconizând să-și instituie hegemonia la gurile Dunării. Pentru a contracara această orientare agresivă a Austro-Ungariei, România a trebuit să desfășoare o activitate diplomatică susținută și, în paralel, să-și intensifice măsurile de autoapărare, consolidându-și flota fluvială.

În 1883, România a respins tratatul de la Londra (semnat de Germania, Austro-Ungaria, Rusia, Imperiul Otoman, Franța, Marea Britanie, Italia) deoarece acorda Comisiei Europene a Dunării prerogative incompatibile cu suveranitatea de stat și avantaje nefirec de mari Austro-Ungariei.

În Marea Neagră, România a ezitat să se angajeze în ciocnirile dintre marile puteri (Imperiul Țarist, Imperiul Otoman, și Marea Britanie), cerând însă respectarea liberei circulații prin Bosfor și Dardanele, preocupându-se de întărirea apărării litoralului propriu.

Acumulările de nave aparținând Imperiului Țarist, Imperiului Otoman și Bulgariei, de asemenea creșterea tensiunii în bazinul pontic cu toate pericolele ce puteau decurge din ele, inclusiv întreruperea celor mai importante legături cu exteriorul, aveau să impună României, în preajma Primului Război Mondial, lansarea unui program propriu de creare a unei forțe defensive, program ce a fost, însă, realizat abia în perioada interbelică.

Luându-se în calcul lungimea frontierelor fluviale și maritime de protejat, așa cum se prezentau ele după reunirea Dobrogei cu țara, s-a ajuns la concluzia că navele existente în 1878 erau insuficiente și slab dotate din punct de vedere tehnic și al înzestrării cu armament. Navele „România”, „Ștefan cel Mare”, „Fulgerul” și „Rândunica” erau învechite și suferiseră diferite avarii în timpul războiului.

Ca rezultat al insistențelor conducerii militare, într-o primă urgență, Corpurile legiuitoare au aprobat un credit extraordinar de aproape 300.000 lei (aproximativ o treime din fondurile alocate Apărării) pentru repararea navelor și mărirea Atelierului flotei.

Pentru creșterea numărului de nave, România a comandat la Triest, în 1880, o canonieră care a purtat numele „Grivița” și care a fost bazată la Sulina.

În anii următori, guvernele au acordat o atenție deosebită înzestrării Marinei Militare. În 1881, pe baza raportului unei comisii care a examinat, în străinătate, anumite tipuri de nave, a fost comandat în Marea Britanic un bric cu vele și mașină cu aburi pentru instrucția efectivelor, botezat „Mircea”.

Începând cu anul 1882, până în 1884 au mai intrat în serviciu șalupele canoniere „Rahova”, „Opanez” și „Smârdan”, puitorul de mine „Alexandru cel Bun” și torpiloarele „Șoimul” și „Vulturul”. Dotarea flotei cu nave noi ridica probleme legate de bazarea lor în portul Galați. Pe timpul verii, navele puteau staționa la Bădălan, unde se mai aflau Cazarma flotei și Arsenalul. Locul nu prezenta, însă, siguranță pe timp de iarnă, din cauza sloiurilor de gheață. Pornind de la această situație, s-a luat hotărârea creării unui port militar la Țiglina. Concomitent cu construirea acestui port, ale cărui lucrări s-au încheiat, parțial, în aprilie 1884, au fost construite și alte obiective aferente: depozite de muniție, de mine și torpile, cazărmi pentru echipaje și clădiri necesare Arsenalului în cadrul efortului pentru dotarea flotei.

O acțiune considerabilă a fost îndreptată spre achiziționarea de nave care să îndeplinească misiuni de luptă în Marea Neagră. Astfel, în 1887 au fost comandate în Anglia un crucișător și trei canoniere, iar în Franța trei torpiloare, împreună cu armamentul necesar. În același an, o firmă franceză a livrat României nava „Constanța” pentru serviciul de remorcaj și supraveghere de-a lungul coastei maritime. La 13 decembrie a fost lansat la apă, în docurile din Londra, în prezența ministrului român în Marea Britanie, crucișătorul „Elisabeta”. Canonierele intrate în serviciu au primit denumirile de „Bistrița”, „Siretul” și „Oltul”, iar torpiloarele, „Sborul”, „Smeul” și „Năluca”.

La mijlocul ultimului deceniu al secolului al XIX-lea, au fost puse la dispoziția Marinei și șalupele torpiloare „Trotuș”, „Vedea”, „Teleorman” și „Argeș”, construite în Germania. În țară, la Turnu Severin, au fost lansate la apă mai multe pontoane pentru torpile, iar la Arsenalul de la Galați s-a construit, în anul 1898, un doc plutitor capabil să ridice nave cu deplasamente de până la 400 tone.

Criza financiară de la sfârșitul secolului a redus posibilitățile statului de a mai acorda, în continuare, fondurile necesare Marinei Militare. În condițiile create, s-a conturat în interiorul guvernului un curent influent care s-a împotrivit dezvoltării aceste arme, considerându-se exagerate cheltuielile care se făceau în această direcție. Ca urmare, până în primul deceniu al secolului al XX-lea s-a produs o stagnare în activitatea de înzestrare cu noi mijloace de luptă pentru Marină.

Pe măsura dezvoltării sale, Marina Militară română a cunoscut repetate schimbări organizatorice. O primă restructurare mai importantă datează din anul 1886, când a fost votată, de către Parlament, *Legea pentru organizarea flotei și serviciului portuar*, pe baza căreia s-a înființat Comandamentul Flotei de război, care avea în subordine:

- depozitul flotei, compus din companii pentru instruirea recruților și toate navele dezarmate;
- depozitele de hărți și instrumente de navigație, atelierelor pentru echipament;
- diviziunea echipajelor, cu toate navele armate, în afară de cele aflate în serviciul porturilor;
- școlile;
- inspectoratul general al navigației și porturilor, cu căpitaniile porturilor și poliția navigației;
- arsenalul.

În 1896 s-au promulgat *Decretul nr. 1093 pentru organizarea flotei și Instrucțiunile pentru punerea sa în aplicare*, prin care se stabilea o nouă structură organizatorică. Se creau Divizia de Mare și Divizia de Dunăre, Depozitul echipajelor, Apărarea fixă și mobilă a porturilor. În anii următori au fost adoptate noi măsuri pentru buna funcționare a forțelor navale. Astfel, prin *Legea pentru organizarea Marinei militare* din 28 mai 1898, denumirea de flotilă de război s-a schimbat în Marină Militară, formată din cele două mari unități: Divizia de Dunăre, cu comandamentul la

Galati și Divizia de Mare, cu baza la Constanța, ambele puse sub comanda unui contraamiral cu funcția de comandant al Marinei Militare, având comandamentul la București, iar din 1901, la Galati.

În anul 1906 a fost alocată suma de 12.000.000 lei pentru cumpărarea a 4 monitoare și 8 vedete fluviale. Monitoarele au fost construite la Triest și montate la Arsenalele flotilei de la Galati. Lansarea lor la apă a avut loc la 17 septembrie 1907, într-un cadru festiv, cu participarea regelui Carol I, a primului ministru D.A. Sturdza și a ministrului de Război, generalul Alexandru Averescu. Navele au primit numele „I.C. Brătianu”, „Lascăr Catargiu”, „Alexandru Lahovary” și „Mihail Kogălniceanu”. Vedetele fluviale au fost construite în Marea Britanie și aduse în țară prin Marea Nordului, apoi pe Rin și pe Dunăre. Ele au fost botezate cu numele unor eroi din Războiul de Independență. Monitoarele și vedetele au fost organizate în Escadra de Dunăre. Totodată, au fost comandate în Italia 4 distrugătoare.

Cum situația apărării litoralului maritim rămânea, încă, necorespunzătoare, în anul 1913 au fost comandate patru distrugătoare în Italia și un submarin în Franța. Aceste nave nu au putut fi aduse în țară până la declanșarea primului Război Mondial.

În luna septembrie 1912, statele balcanice, mai întâi Bulgaria, apoi Serbia, Muntenegru și Grecia, au declarat război Turciei. A început, astfel, primul Război Balcanic, față de care România a adoptat o atitudine de strictă neutralitate armată. Cum, însă, ofensiva aliaților amenința Constantinopolul unde se aflau cetățeni români și reprezentanțele diplomatice ale țării, guvernul de la București a întreprins măsuri de protejare a intereselor sale în capitala Turciei. Crucșătorul „Elisabeta” a executat un marș la Istanbul, unde situația devenise nesigură, ca urmare a tensiunilor dintre musulmani și creștini, având sarcina de a asigura protecția conaționalilor, a personalului legăției și al consulatului român.

În iunie 1913 a izbucnit al doilea Război Balcanic, provocat, de această dată, de Bulgaria, care a atacat foștii aliați. Dorind să contracareze orice încercare de constituire a unei hegemonii în Balcani, guvernul român a decis intrarea în război împotriva Bulgariei. Campania navală a durat până în august 1913, timp în care Cartierul General al Marinei s-a aflat la Turnu Măgurele. Marina Militară a asigurat trecerea peste Dunăre a trupelor, a executat paza pe apă a podurilor și a altor obiective, debarcări de trupe, transporturi de materiale, inclusiv locomotive și vagoane, transporturi de provizii și răniți.

Din perioada analizată, Marina Militară a început să se afirme în apele internaționale, purtând cu mândrie tricolorul la catarg. Bricul „Mircea” și crucșătorul „Elisabeta” au făcut cunoscut lumii, prin marșurile întreprinse, că țara noastră devenise o putere navală. Despre Mircea, Jean Bart scria: *Nava aceasta, o parcelă dezlipită din trupul țării, a fost, ani de-a rândul, cel mai puternic factor de propagandă națională în străinătate. „Mircea” a purtat, pentru întâia oară, falnic, la vârful catargului, flamura românească. El a făcut întâi cunoscute lumii, pe apă, țara și marina ei.*

În 1888, „Mircea” a fost surprins de o furtună deosebit de puternică în Marea Neagră, furtună care a scufundat peste 15 nave. Marinarii români au luptat cu natura în mod admirabil, iar nava a intrat în portul Constantinopol, cu toate că avea numeroase avarii. Bravura românească a fost apreciată de sultanul Abdul Hamid al II-lea, care a ordonat repararea navei în șantierele imperiale, pe cheltuiala marinei otomane. Pe data de 20 mai, nava a terminat reparațiile și a plecat într-un voiaj în Mediterana. În anul 1892 a participat, împreună cu „Elisabeta” și alte nave aparținând forțelor navale din întreaga lume, la serbările prilejuite de aniversarea a 400 ani de la descoperirea Americii.

La începutul ostilităților din primul Război Mondial, strâmtoarele Bosfor și Dardanele au fost închise datorită trecerii Turciei de partea Puterilor Centrale, cu urmări

grave pentru Rusia și aliații săi, dar cu repercusiuni și pentru România, care nu mai putea să-și primească vasele pe care le comandase, în Italia de pildă, și nici muniția și aparatele de ochire pentru piesele de artilerie. Pe de altă parte, Austro-Ungaria stăpânea, în continuare, Dunărea, deși eforturile Serbiei de a se opune au fost laudabile.

Pe Dunăre, raportul de forțe între țara noastră și inamicii prezumtivi nu era nefavorabil. Austro-Ungaria avea, între Orșova și Silistra, 6 monitoare cuirasate cu 45 de tunuri, și un număr de vedete. România avea 4 monitoare cuirasate, însă de mai mari dimensiuni, cu aproape tot atâtea tunuri ca și cele austro-ungare. Aveau un deplasament de 650 de tone, 3 tunuri de calibru 120 mm, 4 de 47 mm, mitraliere și două obuziere de 120 mm.

Așadar, pe fluviu, exista o puternică forță de lovire. Românii aveau, de asemenea, 8 vedete de 45 de tone, relativ bine înarmate, cu un tun, o mitralieră și 2 torpile. Vedetele executau, în general, siguranța cuirasatelor; ele aveau viteză mult mai mare și puteau acționa mai rapid. Mai existau canonierele, care urmau să facă siguranța transporturilor; unele dintre ele fuseseră nave civile, iar patru fuseseră înarmate, în secret, cu tuburi lanstorpilor ascunse sub linia de plutire. Ele au fost, de altminteri, folosite din prima zi a războiului.

Strategia românească trebuia să țină cont de acest raport de forțe. Cuirasatele românești erau mai moderne decât cele ale Austro-Ungariei dar, în același timp, exista o disproporție teribilă la Marea Neagră unde, mai ales după închiderea strâmtorilor, predominau navele otomane, bulgare și crucișătoarele moderne germane, plus submarine. Rusia avea și ea o forță navală la Marea Neagră, care includea și 11 submarine, însă nu a desfășurat operații de anvergură. Aproape ca toți combatanții, și Rusia s-a ferit de acțiuni navale de amploare. Sarcina Marinei române a fost asigurarea securității frontierelor. Mai ușoară până la căderea Serbiei, această misiune a devenit foarte grea după aceea. Inamicii au folosit, fără nicio problemă, Dunărea, la Turnu-Severin iar, apoi, au continuat chiar să ocupe unele porturi românești, motiv pentru care românii (aflați în neutralitate până în august 1916) au trebuit să riposteze. Având în vedere caracterul agresiv al vecinilor (aceștia deja concentraseră trupe germano-bulgare-turce în sudul Dunării, sudul Dobrogei, sudul Banatului), situația era chiar alarmantă în 1916, de aceea trupele române au fost nevoite să instaleze baraje de mine la intrarea spre Turtucaia, în ideea că ar putea să apere capul de pod.

În situația în care România ar fi intrat în război, frontul de apărare era de 1.300 km, ceea ce era peste puterile armatei române. Rusia se ferea să-și ia angajamente în privința Dobrogei, unde raportul de forțe era net în defavoarea noastră. Din punct de vedere al înarmării, România era foarte slab asigurată cu muniție. De pildă, avea doar 560 de mine pentru apărarea Dunării și 100 de mine pentru apărarea porturilor maritime, 41 de torpile și 4.000 de proiectile mari. Multe dintre acestea nu au funcționat sau au funcționat defectuos, ceea ce a dus chiar la jertfirea unor geniști între 1914 și 1916.

Marina Militară a fost organizată în Divizia de Mare cu sediul la Constanța, având ca bază crucișătorul „Elisabeta” (puternic cândva, total depășit acum), bricul „Mircea” și 3 torpiloare. În aceste condiții precare, Divizia de Mare nu a funcționat și a fost desființată, având în vedere imposibilitatea de a face față inamicului. S-a organizat și Divizia de Dunăre, cu comandamentul la Galați, având în componență cele 4 monitoare și 8 vedete, fiind împărțită în două grupuri. Cele 4 distrugătoare comandate în Italia au sosit în țară după primul Război Mondial și la alte prețuri.

La începutul conflictului, au fost luate măsuri de apărare a coastelor, de minare, dar în același timp, ca acțiune generală, trebuia să fie luată în considerare apărarea dinspre uscat a litoralului. Această ultimă ipoteză a fost pusă în aplicare, pentru că porturile au fost atacate dinspre uscat. Un alt lucru care a fost executat, înainte de intrarea României în război, au fost manevrele, exercițiile de tragere, care au dovedit

excelenta capacitate a materialului uman și posibilitățile tehnice slabe ale muniției și a unor arme.

În ajunul războiului, Divizia de Mare a fost desființată, crucișătorul „Elisabeta” a fost dezarmat și dus la Sulina, iar tunurile la Oltenița, pentru apărarea Turtucaiei. Divizia de Dunăre s-a organizat în Escadra de Operațiuni și Apărarea sub Apă. În afara acestei forțe combative, mai existau navele de aprovizionare, spitalul naval, un șantier naval mobil și, mai mult chiar decât toate acestea, bateriile de coastă, care uneori se instalau chiar pe ostroave, pentru a înclina în favoarea noastră raportul de forțe. Mai erau un grup de artilerie de debarcare și stații de lansare a torpilelor.

Prima operațiune din primul Război Mondial, desfășurată de România, a fost includerea portului Sulina în zona militară și punerea la dispoziția Marelui Stat Major român a tuturor materialelor Comisiei Europene a Dunării, bararea cu mine a orașului și instalarea lui Eugeniu Botez în calitate de comandant al portului și al orașului.

A doua operațiune a fost atacul prin surprindere a flotei austro-ungare de pe Dunăre. Dacă operația ar fi reușit, cele 5 monitoare aflate în fața Rusciuk-ului ar fi fost scufundate. Sarcina a fost dată celor 3 șalupe destinate pentru lupta sub apă, înarmate în secret, care trebuia să se apropie foarte mult de inamic (ca și „Rândunica” în 1877). Din nefericire însă, câteva greșeli în schimbarea oamenilor, numirea câtorva comandanți noi care nu știau foarte bine caracteristicile navelor, teama lor, calitatea proastă a materialelor au făcut ca, în ciuda curajului acestor marinari, torpilele trimise împotriva navelor adverse să nu-și atingă ținta, sărind în aer doar un șlep cu material inflamabil. Nici lansarea minelor de curent, din aval, nu și-au atins obiectivul sau nu au funcționat.

A treia operație la care a luat parte, din plin, flota română, a fost apărarea Turtucaiei. Aici au avut loc mai multe acțiuni. Pe de o parte, au luptat marinarii debarcați care au încadrat bateriile de artilerie din dispozitivul de apărare. Flota de operații a participat la închiderea unor căi de comunicații cu ajutorul estacadelor pentru a opri infiltrarea flotei austro-ungare. Apoi, existau bateriile de coastă de pe malul drept, baterii de mare forță, formate din tunuri debarcate de pe „Elisabeta”; cooperarea cu armatele de uscat a fost executată prin intermediul vedetelor; flancurile apărării Turtucaiei au fost împărțite și susținute de flotă, cu 2 monitoare și 4 vedete în fiecare flanc. În general, se știe că la Turtucaia a fost dată o bătălie dezastruoasă pentru armata română. Putem să spunem că, din fericire, comportarea Marinei a fost la înălțime. Generalul Toșev recunoștea că Divizia de Dunăre, fie prin bateriile de coastă, fie prin atacurile directe de pe monitoare, a reușit să lichideze, în mai multe rânduri, grupurile de sprijin de artilerie ale armatei bulgare. Poziția de vest a Turtucaiei era apărată de flotă. În sud și, mai ales în est, opoziția era slabă. Poate că rezistența Turtucaiei ar fi fost mai lungă dacă nu ar fi fost erorile de conducere ale comandanților și lașitatea acestora. Bătălia de la Turtucaia fost o acțiune despre care s-a scris mult. Trebuie amintite erorile care s-au făcut la fața locului; nu au existat, însă, erori din partea Marinei, care s-a implicat cu riscuri dincolo de puterile ei. În această bătălie a fost pierdută o vedetă împreună cu comandantul și echipajul ei. Pe timpul retragerii din capul de pod, Marina a contribuit, în măsura posibilităților, la ușurarea mișcării trupelor, răniților și pentru tehnica militară, părăsind ultima câmpul de luptă.

O altă operație la care Marina s-a implicat în mod deosebit a fost cea de la Flămânda. Se știe că, în condițiile în care armata română a avut succese în Transilvania, dar serioase eșecuri în sud, în Dobrogea, întrucât aliații noștri ruși nu și-au îndeplinit angajamentele, și Dobrogea, dintr-un front secundar a devenit, la un moment dat, unul principal, generalul Alexandru Averescu a îndrăznit o acțiune de încercuire a forțelor turco-bulgaro-germane, organizând operația de la Flămânda (septembrie-octombrie 1916), cu șase divizii. La trecerea Dunării a acționat, în mod deosebit, arma apărării sub apă. Ideea era instalarea unui pod și apărarea acestuia, în condițiile în care flota austro-

ungară, rănită serios în amorul ei propriu datorită atacului prin surprindere din august 1916, se afla încă la Rusciuk.

Pe de altă parte, trebuia o apărare și în fața minelor care au fost lansate din amonte asupra podului de vase. În această situație, un moment serios a fost cel al misiunii din ostrovul Cinghinele, unde s-a instalat un grup de curajoși români cu un tun și câteva mitraliere, chiar la intrarea canalului în care se retrăsese flota austro-ungară, formată din 5 monitoare, și care s-a sacrificat, încercând să oprească navele inamice. Pe 18 septembrie a început operația de la Flămânda, fiind debarcate trupe, inițial pe bărci și pontoane, după care a fost construit podul de pontoane. Acest pod a avut enorm de suferit din cauza unei furtuni care l-a rupt în câteva locuri, fiind, apoi, bombardat de artileria terestră și aeroplanele inamice. Cu toate acestea, s-a format un cap de pod la sud de Dunăre, lung de 15 km și adânc de 6. Planul operației de la Flămânda a fost strălucit, dar bombardamentele, timpul nefavorabil, faptul că monitoarele austro-ungare nu au putut fi oprite și au ajuns până la 3 km depărtare, că împotriva podului au fost lansate șleपुरi cu încărcături explozive și mine de curent, toate acestea au dus la eșuarea acțiunii. În această situație a avut loc o luptă navală între români și austro-ungari, în care două monitoare austriece au fost scoase din luptă și au necesitat o perioadă lungă pentru refacere.

O altă acțiune a fost sprijinirea flancului drept al armatei de uscat din Dobrogea. Ceea ce s-a întâmplat în Dobrogea cu armata română, a fost o acțiune clară de trădare. Conform înțelegerii din august 1916 dintre România și Puterile Antantei, în Dobrogea trebuia să acționeze o armată rusă de 100.000 de oameni și, de asemenea, apărarea litoralului maritim trebuia lăsată pe seama flotei ruse. Armata rusă a venit, însă, întotdeauna, cu întârziere și după ce se termina lupta. Mai târziu s-a aflat că, de fapt, a fost vorba de o înțelegere între Rusia și Germania pe seama României, care a funcționat. Așa găsim explicația faptului că marina rusă și-a îndeplinit misiunea în anumite momente, dar apoi s-a retras.

În situația unor greșeli făcute de armata noastră, anume că acele baraje de mine îl împiedicau pe inamic să manevreze, dar încurcau și armata română, care avea mai multă nevoie să se miște decât adversarii, Silistra a fost cedată fără luptă. În ceea ce privește Marina, flota a sprijinit retragerea și a plecat ultima. Ea a constituit ariergarda armatei române, ținând în loc, cu foc, armatele turco-bulgaro-germane care urmăreau armata română în retragere, în septembrie 1916.

La sfârșitul lui septembrie și începutul lui octombrie a fost realizată o linie de rezistență pe aliniamentul Rasova-Cobadin-Tuzla care dădea speranțe României și aliaților ei. Flota și-a adus o contribuție deosebită la Rasova, însă nu aveam o forță militară navală la Tuzla, fapt care s-a repercutat negativ asupra dispozitivului defensiv.

Stânjenit de toate acțiunile flotei românești, generalul Mackensen a dislocat 8 baterii germane de 150 și 300 mm, cu tragere rapidă, pentru scufundarea navelor românești. Cu toate acestea, acțiunea germană nu a reușit, ca dovadă că după războiul Dobrogei, toți cei 8 comandanți ai bateriilor germane au fost destituiți. În această situație, Marina română a ales soluția cea mai riscantă, adică ziua, ea a forțat capcana, porțiunea de fluviu care fusese întărită cu tunuri. Bastimentele românești au trecut, fiind mascate de fum, trăgând cu toate armele, producând ea serioase pagube armatei germane, doar „Lahovary” fiind avariat mai greu (dar, peste 3 săptămâni a reintrat în operativitate). De asemenea, „Kogălniceanu” a primit o lovitură, însă blindajul era foarte gros și proiectilul nu a putut pătrunde. Această acțiune a stârnit o uimire unanimă.

La 7 octombrie a avut loc atacul decisiv asupra Rasovei. Flota rusă a amiralului Patton, rămasă în zonă, a fost neutralizată, primejdia ca trupele cotropitoare să deașeze pe malul stâng al Dunării, folosind podul de la Cernavodă, devenise iminentă, astfel că Marina Română a primit ordinul de a distruge podul sau măcar o porțiune a lui.

După aceste evenimente, flota română a acționat pe porțiunea Hârșova - Topalu, dar nu a putut împiedica flota austro-ungară să ajute trecerea armatei germane pe la Zimnicea. Începea bătălia de la Neajlov, ultima acțiune militară, în fața Bucureștiului. La bătălia Neajlovului, flota română nu a participat pentru că nu a avut această posibilitate, însă contribuția ei a constat în aceea că, în toată această perioadă, a ținut pe loc armata turco-bulgaro-germană din Bulgaria să nu atace Bucureștiul.

Pentru a opri trupele inamice din Dobrogea să participe la bătălia Neajlovului, flota a dat dovadă de bravură, în final consumându-și toată muniția, dar oprind această intenție. Ea a asigurat retragerea în condiții de oarecare siguranță a armatei române și a construit un pod de pontoane, însă valul de mine plutitoare l-a distrus. Flota s-a deplasat, apoi, în aval și participarea ei a constat în sprijinirea armatei române, a Diviziei a 9-a infanterie din Constanța, care se găsea în Dobrogea și care, sub o presiune extraordinară, a reușit să se retragă.

La sfârșitul anului 1916, flota era refugiată pe canalul Măcin. Nordul Dobrogei fiind ocupat de către ruși, se puneau la dispoziția acestora. De acolo, a participat la salvarea răniților din spitalul românesc amplasat în Smârdanul Nou și ocupat de către trupele dușmane. Navele române au organizat un imposibil atac de Anul Nou și au eliberat răniții care au fost aduși la bord.

În 1917, Marina Română a contribuit la efortul de război, mai ales prin partea ei comercială, angajându-se la transportul munițiilor și alimentelor pentru armata română care rezista în Moldova. Contribuția ei a fost deosebit de mare.

În ceea ce privește acțiunile de la mare, chiar din primele zile ale războiului aeroplanelor și submarinele inamice și-au făcut apariția în apropierea coastelor românești. La 4 septembrie, între Sulina și Constanța, a fost torpilat un vas de transport; câteva zile mai târziu, în larg de Tuzla, s-a desfășurat lupta dintre 3 hidroavioane germane și un submarin contra unui torpilor rus. Singura navă românească care a operat pe Marea Neagră a fost torpilorul „Zmeul”, care a făcut siguranța navelor ce transportau materiale spre Odessa și spre alte porturi rusești. La un moment dat, această navă a fost atacată de un submarin german care a lansat două torpile în direcția ei; „Zmeul” le-a evitat și a deschis foc, distrugându-i periscopul și chioșcul.

Pe timpul războiului, Marina civilă a fost rechiziționată. Nave mai importante au devenit transportoare de trupe și mărfuri, iar uneori au fost înarmate și cu tuburi lanstorpilor. În ultimă instanță, o parte dintre navele comerciale au fost dotate cu armament și au operat în grupe de nave civile pentru transport, toate pe Dunăre, formate din vase fluviale, maritime, remorchere, unele dintre ele transformate în nave dragoare sau puitoare de mine.

O misiune importantă a fost aceea a transportului, pe timpul retragerii către nordul Dunării și, de acolo, în Moldova, a rezervelor de cereale, de petrol, a șantierului naval de la Turnu Severin, a instalațiilor din porturi, a tot ceea ce se putea transporta ca să nu cadă în mâna inamicului. Deplasarea de la Orșova la Sulina s-a executat cu dificultate, în condițiile în care inamicul avea instalate poziții de tragere, necesitând un extraordinar risc și sacrificiu, fiind distruse, în aceste acțiuni, încă două vedete din cele opt.

La sfârșitul lui 1916, România era practic învinsă. Pierduse Muntenia, Bucureștiul, Dobrogea (fără Deltă), Oltenia și chiar o parte a sudului Moldovei, cu Galațiul. În această situație existau două soluții: ori armata, regele și parlamentul se retrăgeau în Rusia și, astfel, flota, în întregime, trebuia să treacă Marea Neagră pentru a se salva și a interveni în momentul decisiv, ori se ducea un război pe viață și pe moarte în Moldova. Adepții acestui ultim punct de vedere au fost Ionel Brătianu și, mai ales, Regina Maria. *Triunghiul morții*, cum s-a numit această soluție, nu implica, în prea mare măsură flota, de aceea, Marina comercială a fost solicitată de ruși. A fost închiriată,

astfel, rușilor o mare parte din navele comerciale care rămăseseră în țară, nave care și-au adus contribuția lor, pe de o parte la sprijinirea bătăliei din Moldova, pe de alta la susținerea aliatului nostru.

Pe timpul revoluției bolșevice, numele navelor românești au fost schimbate imediat, au devenit revoluționare, li s-au cerut echipajelor să-și aresteze ofițerii, li s-a spus să scoată portretele regelui și icoanele; le-au scos așa cum se cuvine și le-au pus la păstrare iar, la sfârșitul operațiunilor din Rusia, flota aceasta de 7-8 nave a navigat spre Constanța cu steagul românesc desfășurat și cu ofițerii români la posturile lor.

Mai trebuie amintite vasele românești aflate în străinătate. Vapoarele comerciale care se găseau la încărcare-descărcare în porturi străine, precum și câteva care erau comandate și se construieră, dar nu mai puteau veni în țară, au fost puse la dispoziția aliaților. În această aventură, marinarii români, împreună cu ofițeri și cu artileriști englezi, au participat chiar la unele bătălii.

Puterile aliate nouă a trebuit să ne ajute după căderea României, în decembrie 1916, pentru pregătirea operațiilor din vara anului 1917, deoarece acest fapt nu convenea Antantei însăși. Alianța avea nevoie de România: cele 15 divizii inamice care fuseseră atrase pe frontul românesc la intrarea noastră în război, în august 1916, s-ar fi putut reîntoarce, din nou, împotriva Franței. În această situație, a avut loc schimbarea de atitudine a Antantei, în iarna și în primăvara lui 1917. Numai că țara noastră nu mai putea fi ajutată pe, aproape, nicio cale. Singura alternativă prin care s-a făcut înarmarea armatei române cu armament nou și muniții a fost calea ferată care venea dinspre Rusia. Dar, pentru aceasta, navele Antantei trebuia să ajungă la Arhanghelsk, iar de acolo, pe căile ferate, până la Iași. Drumul pe mare era extraordinar de primejdios, bântuit de submarinele germane, mai ales spre sfârșitul războiului, de aceea, puterile aliate nouă au trimis pe această rută nave românești.

La război au participat și nave spital. Războiul din 1913 arătase în mod clar necesitatea unui serviciu sanitar bine pus la punct. Pierderile pe care le-am avut în cel de-al doilea război balcanic nu s-au datorat războiului ci holerei și altor boli, motiv pentru care, în preajma intrării noastre în război, s-a instituit, pe fiecare navă de război, dar și pe navele comerciale, serviciul sanitar. Apoi, s-au înființat spitale de campanie care au însoțit marina română. Navele spital au fost organizate pe 3 secții: medicală, chirurgie și contagioasă.

Spitalul militar al Marinei a fost compus din vasul spital „Principele Carol” și șlepul sanitar nr. 10. Pe navele spitalului militar s-au efectuat evacuările din Călărași, Brăila și Galați. Spitalul a însoțit, din decembrie 1916, flota de operațiuni la Ismail și Chilia. Ca o sumă, în întreaga perioadă a războiului, pe navele spitalului militar au fost spitalizați 5.500 de răniți și bolnavi cu 50.000 de tratamente (în zile).

Realizarea României Mari, în anul 1918, revenirea la trupul țării a unor vaste teritorii, a determinat o creștere a potențialului economic, creându-se premise favorabile pentru consolidarea statului și întărirea potențialului de apărare.

În acest context, au luat naștere numeroase inițiative de dezvoltare a structurilor sistemului defensiv, inclusiv a Marinei Militare. Astfel, în anul 1924 a fost adoptat un plan naval care prevedea intrarea în compunerea flotei a 3 crucișătoare ușoare, 16 distrugătoare, 18 submarine, 12 nave antisubmarin, o navă puitoare de mine, un portavion, o navă școală, vedete și aviație maritimă. Acest document a stat la baza întocmirii, în anul 1929 a Programului Naval al României, care a fost conceput, ulterior, în două variante în funcție de fondurile alocate, ceea ce exprima ideea că pe litoral nu puteau acționa numai mijloacele fixe de uscat (baterii de artilerie, infanterie marină) și mijloacele fixe pe apă (baraje de mine, estacade), acest sistem numindu-se *sistem cordon*, ci și forțe mobile care să se poată deplasa și acționa rapid pe tot cuprinsul Mării Negre. Programul naval din 1929, dacă s-ar fi realizat, prevedea:

- la mare: 2 crucișătoare ușoare, 2 divizioane cu câte 4 distrugătoare, 12 submarine, vedete torpiloare și antisubmarin, 2 puitoare de mine și aviație de sprijin. În ceea ce privește apărarea fixă, se preconiza instalarea unor baterii de coastă de 280 mm, de 210 mm, 152 mm, 75 mm și a unor baraje de mine;
- la Dunăre: încă 7 vedete fluviale, 200 de mine de baraj și 500 mine derivate.

În anul 1939 s-a stabilit încă un program naval, în conformitate cu care flota de război ar fi trebuit să dețină 180 de nave. Începerea celui de-al doilea război mondial nu a permis factorilor de decizie să pună în aplicare, în totalitate, acest plan.

În contextul doctrinei defensive a țării, Marina avea ca misiune apărarea litoralului și comunicațiilor proprii și, de asemenea, acțiunile ofensive pe căile de comunicații maritime ale inamicului.

Noul context intern și internațional a impus măsuri pentru reorganizarea, dotarea și instruirea armatei române, pentru perfecționarea învățământului militar, căruia îi revenea sarcina instruirii cadrelor într-un sistem unic, național.

Dezvoltarea Marinei Militare, care ieșise din Războiul de Întregire cu un restrâns, dar valoros corp de cadre, era condiționată de formarea de noi specialiști pentru efectivele sporite și pentru noile nave care intrau în serviciu. Datorită acestor necesități, în 1920 a fost promulgat decretul care stabilea ordinea de bătaie a comandamentelor superioare și a serviciilor Marinei Militare astfel că, din punct de vedere ierarhic, Marina Militară se subordona Ministerului de Război, condusă fiind de Inspectoratul General al Marinei cu reședința la București, și avea în componență un Stat Major, Direcția Marinei și Serviciul Administrativ, acesta din urmă fiind parte a Direcției Marinei, alături de Serviciul Personal și al Mișcării Navelor, Serviciul Artilerie, Torpile, Electricitate și T.F.S., Serviciul Tehnic, Serviciul Sanitar. Statul Major era alcătuit din Biroul organizării, Biroul informațiilor, Biroul operațiilor.

În subordinea Inspectoratului General al Marinei se aflau:

1. Comandamentul Diviziei de Mare, cu reședința la Constanța, având următoarea structură:

- Forța Navală Maritimă, care cuprindea marile unități și subunități: Diviziunea contratorpiloarelor, Diviziunea convoaielor dragă-mine, Grupul vedetelor antisubmarine, Escadrila de hidroplane, Depozitele diviziei.

Ca forță de luptă, avea distrugătoare, torpiloare, canoniere, vedete antisubmarin;

- Apărarea Fixă Maritimă, cu sediul la Sulina, având ca forțe de luptă minele (cu navele lor), torpilele (cu navele lor), tunurile de coastă, stațiile T.F.S., poligonul de torpile;

- *Baza navală maritimă*, cu sediul la Constanța.

2. Comandamentul Diviziei de Dunăre, având reședința la Galați, avea următoarea structură:

- Forța Navală Fluvială, care avea în dotare vasul de comandament, monitoarele, șalupele armate, vedetele, remorcherele, șalupele, vasul spital;

- Apărarea Fixă Fluvială, alcătuită din: mine (împreună cu vasele lor), torpile (cu navele lor), tunuri de coastă, remorchere, șalupe, stații T.F.S., școala de hidrografie și pilotaj și poligonul de artilerie;

- Baza Navală Fluvială, compusă din: Depozitele de echipaje, armament și muniții, vasele de servitute, remorchere, șleपुरi, tancuri, bacuri, șalupe și ateliere de reparații.

3. Comandamentul Școlilor de marină, din Constanța, căruia i se subordonau: Școala Navală, fondată în 1920, Școala de Specialități și Institutul Maritim. Avea în dotare nave școală.

4. Arsenalul Marinei, cu sediul la Galați, era compus din ateliere și avea în dotare vase de securitate.

Alături de Inspectoratul General, în perioada interbelică a funcționat și un Comitet Consultativ al Marinei, aflat sub conducerea comandantului Marinei Militare, care avea atribuțiuni însemnate privind deciziile organizatorice, în privința învățământului, a dotării și a altor aspecte legate de politica navală a statului român.

Potrivit *Legii pentru organizarea armatei*, din 1932, Marina cuprindea: Inspectoratul General al Marinei, Comandamentul Marinei, Diviziile de Mare și Dunăre, precum și trupele subordonate acestor comandamente.

Deoarece, până în 1936, conducerile Marinei Militare și comerciale aparțineau unor ministere distincte, ca cel al Apărării Naționale și al Comunicațiilor, iar porturile erau conduse de o direcție din cadrul Ministerului de Externe, a luat ființă, prin *Decretul-lege nr. 2620* din 13 noiembrie 1936, Ministerul Aerului și Marinei, care avea în subordine forțele aeriene și navale militare și civile, aeroporturile, porturile maritime și fluviale. Tot atunci, Comandamentul Diviziei de Mare a devenit Comandamentul Flotei Maritime, iar Baza Navală Maritimă a fost denumită Depozitele Maritime de Echipaje și Materiale, iar Baza Navală Fluvială, Depozitele Fluviale de Echipaje și Materiale.

Deși crearea acestui nou minister a realizat o conducere unitară pentru întreaga aviație și marină, scoaterea acestor categorii importante de forțe armate din subordinea Ministerului Apărării Naționale a produs dificultăți în conducerea unitară a organismului militar, ceea ce a dus la desființarea Ministerului Aerului și Marinei, în 1940, odată cu reorganizarea armatei.

Perioada interbelică a însemnat, pentru forțele navale maritime, ani de dotări importante. În anul 1920 au intrat în compunere distrugătoarele „Mărăști” și „Mărășești”, construite în Italia, iar din Franța au fost aduse 4 canoniere maritime. În anii 1930-1931, Divizia de Mare și-a sporit forța prin intrarea în serviciu a distrugătoarelor „Regele Ferdinand” și „Regina Maria”, și a unei moderne nave-bază Constanța. Primul submarin românesc, „Delfinul”, a primit pavilionul pe data de 9 mai 1936, în portul Fiume din Italia, iar pe 14 mai 1939 a fost lansat, la Galați, puitorul de mine „Amiral Murgescu”.

În aceeași perioadă a început construcția unor submarine ale căror subansamble proveneau din Reich-ul german. Acestea au fost lansate tot la Galați și au purtat numele de „Rechinul” și „Marsuinul”, iar în anul 1940 au sosit, din Marea Britanie, mai multe vedete torpiloare. În afară de dotările cu nave, forțele maritime au mai fost înzestrate cu artilerie de coastă și hidroaviație.

În ceea ce privește Divizia de Dunăre, au intrat în compunere monitoarele „Ardeal”, „Bucovina” și „Basarabia”, provenite de la fosta flotă austro-ungară.

La sfârșitul deceniului trei al secolului trecut, pentru prima dată în istoria ei, România a fost învinsă fără să fi luptat. În urma încheierii Pactului de neagresiune sovieto-german, în vara anului 1939, s-au modificat substanțial raporturile de forțe în Europa, procedându-se la o împărțire a sferelor de influență în Europa Răsăriteană, fapt ce a afectat grav România, prin pierderea de teritorii istorice.

La 1 septembrie 1939, Germania a invadat Polonia iar, două zile mai târziu, Anglia și Franța au declarat război acesteia. La 7 septembrie, Consiliul de Coroană de la Cotroceni a decis neutralitatea României, această hotărâre fiind în favoarea aliaților tradiționali occidentali.

La 6 septembrie 1940 s-a instaurat guvernul generalului Ion Antonescu. Datorită conjuncturii internaționale nefavorabile, Antonescu s-a orientat spre alianța cu Reichul german. România a aderat la *Pactul Tripartit* la 23 noiembrie 1940, fiind inclusă, astfel, în sistemul de alianțe al Axei.

Din acest moment, România intra în război împotriva Uniunii Sovietice, Marina Militară română jucând un rol important, în ciuda înzestrării ei destul de precare.

La 10 septembrie 1940, Ministerul Aerului și Marinei a fost desființat în urma

aparitiei *Directivelor pentru îndrumarea și coordonarea activității Ministerului Apărării Naționale* și s-au organizat două subsecretariate de stat: al Aerului și al Marinei, acestea fiind subordonate Ministerului Apărării Naționale.

Forțele maritime operative, în urma unor acțiuni de restructurare, cuprindeau: Comandamentul Marinei Militare; Comandamentul Diviziei de Mare; Comandamentul Diviziei de Dunăre, Detașamentul Maritim Sulina și Sectorul Dunărea de Sus.

Divizia de Mare, constituită ca o mare unitate tactică, avea misiunea de apărare a litoralului maritim, și era formată din:

1. Forța navală maritimă, având în componere:

- Escadra de distrugătoare (4 nave);
- Secția torpiloare (3 nave);
- Secția canoniere (3 nave);
- Secția nave miniere maritime (3 nave);
- Grupul submarinelor și vedetelor torpiloare (1 submarin și 3 vedete torpiloare).

2. Comandamentul Portului și Zonei Constanța:

- Flotila de siguranță (4 remorchere-dragoare, o șalupă dragoare, 4 remorchere ascultătoare de submarine);
- Serviciul de pilotaj;
- Secția apărare sub apă;
- Secția de șalupe de patrulare.

3. Grupul de artilerie de coastă Constanța (6 baterii de artilerie).

4. Flotila de hidroaviație (3 escadrile).

Divizia de Dunăre avea ca forțe operative:

1. Forța navală fluvială:

- Escadra de monitoare (3 nave);
- Secția de vedete fluviale (2 nave);
- Compania de debarcare;
- un grup de apărare sub apă.

2. Gruparea tactică Tulcea formată din 2 monitoare, 4 vedete fluviale și o secție de apărare sub apă.

3. Detașamentul Maritim Sulina, avea misiunea de apărare a Deltei și a gurilor Dunării, și cuprindea:

- Subdetașamentul *Sulina*, cu Batalionul 16 infanterie marină, Gruparea de coastă Sulina cu 2 baterii a trei secții fiecare și Grupul artilerie plutitoare, cu 4 secții;
- Subdetașamentul *Periprava*, cu Batalionul 17 infanterie marină și o baterie de artilerie navală;
- Subdetașamentul *Chilia Veche*, cu Batalionul 15 infanterie marină și o baterie de artilerie navală;
- Secția șalupe de patrulare.

4. Sectorul *Dunărea de Sus*, avea misiunea de apărare a cursului Dunării în zona Cazanelor și Porților de Fier, și cuprindea Căpităniile porturilor, 2 baterii de artilerie, o secție de proiectoare și o secție cu două șalupe.

Această componentă a Marinei a fost modificată până la 23 august 1944, în funcție de evoluția frontului terestru și înzestrarea cu nave, tehnică de luptă și materiale.

Pe măsură ce frontul se deplasa spre est, au fost înființate Detașamentul Maritim *Odessa* și Detașamentul Maritim *Liman*, intrate în subordinea directă a Comandamentului Marinei Militare. Datorită majorării numărului de submarine, Grupul de submarine și vedete torpiloare a fost desființat și s-au constituit o escadră de

submarine și una de vedete torpiloare.

În momentul începerii operațiilor militare, marina a acționat cu o grupare de minare care a fost acoperită de întreaga forță maritimă, pentru minarea zonei de larg a portului Constanța. Cu această ocazie au fost instalate cinci baraje de mine între Midia și Tuzla. În toamna anului 1941 s-au refăcut aceste baraje și au mai fost instalate încă cinci, spre sud, până la Șabla.

Distrugătoarele au executat misiuni de siguranță în folosul acțiunilor de dragaj, minare și transport, de sprijin și supraveghere. Celelalte nave au îndeplinit acțiuni de patrulare, escortă și ascultare antisubmarin. Submarinul „Delfinul” a realizat, atât misiuni de cercetare și patrulare în largul Constanței, cât și patrulare în zona centrală a Mării Negre.

Pe data de 26 iunie 1940, navele sovietice „Harkov” și „Moskva”, sprijinite de aviație, au atacat portul Constanța. Atacul a fost respins de către distrugătoarele românești și artileria de coastă, iar o navă inamică s-a scufundat, lovindu-se de o mină.

În această perioadă, navele noastre au scufundat numeroase submarine sovietice, iar „Delfinul” a trimis în adâncuri o navă de transport.

Pe Dunăre, forțele navale au interzis pătrunderea monitoarelor inamice spre orașele și porturile românești, au distrus nave ale acestuia și au respins o debarcare în sectorul Chilia-Vâlcov. Concomitent, s-a executat minarea fluviului în diferite roaioane.

În anul 1941, unitățile navale românești au fost subordonate operativ comandamentului naval german *Admiral Schwerzes Meer*. Între 1941 și 1944, au fost executate misiuni de transport și escortă, de luptă antisubmarin și de supraveghere a litoralului propriu. Transporturile s-au organizat pentru aprovizionarea frontului cu materiale de război, de-a lungul coastei românești, spre Bosfor, apoi spre Odessa sau litoralul Crimeei. În fața Odesei a fost instalat un baraj de mine.

Luna aprilie a anului 1943 a însemnat declanșarea ofensivei sovietice în Crimeea, eliberarea Sevastopolului și retragerea armatelor române și germane. Cu această ocazie, s-a pus problema evacuării peninsulei rusești. Cu toate că *stafful* german se opunea acestei idei, forțele navale românești, cu ordinul ascuns al mareșalului Ion Antonescu, au început acțiunea de retragere a efectivelor și tehnicii de război.

După un an, în aprilie 1944, cererea comandamentului român de plecare a fost aprobată de Hitler. A fost planificată o acțiune de evacuare, denumită *Operația 60.000*, care a fost executată în două etape: prima, între 14-24 aprilie, iar a doua, în intervalul 9-13 mai. La această misiune au participat nave militare și civile românești, acestea fiind atacate de numeroase ori de nave de suprafață, submarine și aviația sovietică. Această operație, prin întinderea spațiului de desfășurare și dimensiunile relativ reduse ale forțelor participante, se înscrie în cartea istoriei navale universale alături de operația *Dynamo* organizată pentru retragerea trupelor britanice de la Dunkirk.

Odată cu înaintarea frontului sovietic, marina română a executat, în continuare, supraveghere, convoiere și luptă antisubmarin. A fost instalat un baraj de mine în fața Sulinei, iar pe fluviu s-au desfășurat acțiuni de dragaj, însoțire și sprijin al trupelor de uscat.

În spațiul carpato-balcanic se concentrau, în vara anului 1944, 20% din diviziile de infanterie și 9% din unitățile blindate ale Germaniei hitleriste, care însumau peste 900.000 militari. Numărul total al militarilor din trupele germane aflate pe teritoriul românesc se ridica la 700.000. Pe teatrul de operații militare din Marea Neagră, forțele navale germane totalizau peste 200 nave de luptă diferite, reunite în flotile ce aveau ca baze porturile: Constanța ca bază principală, Sulina, Varna și Burgas. Din acestea, în aria geografică a litoralului maritim românesc și a Dunării de Jos acționau aproximativ 100 de nave de luptă și auxiliare.

Forțele și mijloacele proprii ale Marinei, subordonate în ansamblu Statului Major

al Marinei de la București (al cărui șef era viceamiralul Ioan Georgescu) era organizat pe trei comandamente: la Constanța, Comandamentul Forțelor Navale Maritime, condus de contraamiralul Horia Macellariu și Comandamentul Litoralului Maritim și Fluvial, condus de comandorul Nicolae Bardescu iar, la Tulcea, Comandamentul Forțelor Fluviale, condus de contraamiralul Al. Stoianovici.

Marina Română dispunea, la mare, de 22 nave de luptă și 25 de nave auxiliare. Forțele fluviale constau din monitoare, 5 vedete fluviale, 22 vedete de siguranță și dragaj, trei pontoane de transport armate și aproximativ 100 nave auxiliare, dintre care o parte se afla în subordinea detașamentelor fluviale *Dunărea de Mijloc* și *Dunărea de Sus*. În ansamblu, unitățile navale române erau inferioare celor germane.

Forțele terestre române aflate în Dobrogea erau alcătuite din efectivele Diviziei 9 infanterie, Diviziei 10 infanterie, Regimentului 8 artilerie antiaeriană, Regimentului 2 grăniceri și câteva escadrile de aviație.

Directiva operativă a Marelui Stat Major român din noaptea de 23 august, ca și ordinele ulterioare, stabilea, ca obiectiv principal al forțelor armate din Dobrogea, dezarmarea și capturarea trupelor germane și oprirea trecerii, în ambele sensuri, a acestora, peste Dunăre.

Încă din noaptea de 23 august 1944, unitățile și comandamentele române din Dobrogea s-au alarmat, pregătirile lor pentru luptă devansând pe cele ale comandamentelor germane. Din primele momente, Comandamentul Forțelor Navale Maritime s-a desprins de cel german, instalându-se în alt punct de comandă. Noua situație politico-militară, odată cunoscută, a pus în stare de alertă și unitățile germane, dar aceste acțiuni au fost tardive. S-a cerut tuturor forțelor navale, terestre și aeriene germane din zonă să părăsească apele și teritoriul maritim românesc fără să pricinuiască daune și stricăciuni. În după-amiaza zilei de 25 august, navele germane bazate la Constanța au ieșit pe mare în direcția Varna-Burgas, deși condițiile meteo erau cu totul neprielnice, fapt ce a dus la naufragierea mai multor nave.

La 29 august, ca urmare a acțiunii energice a trupelor române, forțele germane au fost eliminate complet din spațiul dintre Dunăre și Marea Neagră.

Pierderile suferite de marina Germaniei în vestul Mării Negre și în Dobrogea s-au amplificat ca urmare a luptelor angajate de navele românești pe Dunăre. Marina germană dispunea, de-a lungul malului românesc, de la Marea Neagră la Baziaș, de numeroase nave de război și vase comerciale de toate categoriile.

Încă din noaptea de 24 spre 25 august, navele maritime germane de mic tonaj din Sulina, un număr însemnat de nave fluviale din Tulcea, Ismail, Reni, Galați, Brăila și Măcin, au început să se retragă în susul fluviului. Convoiul german a pornit la 25 august de la Brăila în amonte, completându-se pe drum cu alte nave. Acest convoi avea intenția de a urca, prin luptă, pe Dunăre, până dincolo de Baziaș, pentru a se retrage de pe teritoriul românesc.

Misiunea pentru forțele fluviale, în cooperare cu trupele terestre din zona limitrofă Dunării, era eliminarea prezenței hitleriste de pe fluviu, dezarmarea și preluarea navelor germane, zădărnicierea acțiunilor acestora împotriva porturilor, obiectivelor economice și a localităților românești.

De la 23 august până la sfârșitul lunii, Dunărea a fost complet degajată de forțele hitleriste, a fost dezarmată și a fost preluată marea majoritate a parcului german de nave militare și de transport, au fost salvate porturile de distrugerii și s-a asigurat culoarul navigabil pentru traficul de război pe unele porțiuni ale fluviului.

După numai 41 ore de la declanșarea ostilităților, cea mai mare parte a Deltei Dunării era eliberată, ceea ce a creat posibilitatea forțelor sovietice de a înainta nestingherite.

Cele mai importante lupte de pe Dunăre au avut loc la Hârșova, Cernavodă,

Călărași, Oltenița, Zimnicea, Turnu Măgurele, Corbia, Turnu Severin și Orșova. În îndeplinirea misiunilor au intervenit, însă dificultăți legate de raporturile cu flota sovietică de Dunăre. Cu toate că guvernul sovietic a luat notă de întoarcerea armelor împotriva Germaniei, unele eșaloane de comandament sovietice au ignorat acest lucru și au continuat să trateze navele române ca unități inamice. La 24 august, în urma unui intens bombardament, monitoarele „Mihail Kogălniceanu” și „Lascăr Catargiu” au fost scufundate, iar monitorul „I.C. Brătianu” a fost grav avariat.

În ziua de 26 august a avut loc, la Ismail, o întâlnire între delegați români și comandantul flotei sovietice de Dunăre, unde împuternicitul sovietic a comunicat că, neavând cunoștință de încetarea ostilităților, cerea predarea fără condiții a navelor românești și echipajelor, până la 27 august. Imediat ce guvernul a fost informat de această situație, Ministerul Afacerilor Externe a comunicat Statului Major al Marinei, la 27 și 28 august, că sovieticii consimțeau că, dacă trupele române vor lupta alături de Armata Roșie, le va lăsa armele.

Până la 12 septembrie, când s-a semnat *Convenția de armistițiu* cu Națiunile Unite, s-au înregistrat numeroase momente de tensiune cu flota sovietică. Astfel, pe 5 septembrie 1944, în porturile Constanța și Ismail, navele românești au fost arestate și rechiziționate de către sovietici.

Bilanțul acțiunilor desfășurate pe Dunăre de unitățile Comandamentului Forțelor Fluviale a fost edificator pentru contribuția generală a Marinei Militare Române la eliberarea țării noastre de sub dominația fascistă. De la 23 august până la 1 septembrie 1944, forțele fluviale, pe lângă pierderile provocate trupelor terestre germane, au capturat pe Dunăre, între Sulina și Turnu Severin, circa 500 de nave inamice care au fost predate armatei sovietice, împreună cu toți prizonierii de război.