

PROIECTE STRĂINE DE NAVE MILITARE PROPUSE MARINEI ROMÂNE ÎN PERIOADA INTERBELICĂ

*Drd. Dan-Dragoș SICHIGEA**

Chiar înainte de contactele din perioada interbelică, relația Marinei Române cu șantierele britanice avea o tradiție considerabilă, cu origini încă din secolul al XIX-lea. De altfel, primul crucișător din istoria Marinei Militare Române provenea din Marea Britanie. Este vorba despre „Elisabeta”, construit de șantierele „Armstrong” din Newcastle. Nava era un crucișător tip „Elswick”, adică „crucișător protejat”.¹ Dintre toate proiectele „Elswick”, „Elisabeta” era printre cele mai mici (1.325 tone). Doar „Isla de Cuba” și „Isla de Luzon” (1.038 tone), ambele construite pentru Spania, și „Republica” (1.314 tone) – Brazilia, aveau tonaj mai redus.²

Primele contacte cu firma „Vickers” pentru Marina Română a fost consemnat în preajma Primului Război Mondial. În anul 1912 fostul plan de înzestrare a Marinei, adoptat încă din 1899, a fost adaptat.



„Elisabeta” la deschiderea Canalului Kiel (1895)

Conform noului program, forțele navale trebuiau să primească nu mai puțin de 6 crucișătoare de 3.500 t, 12 distrugătoare și 1 submarin.³ Alte variante, chiar mai ambițioase și, am putea spune, nerealiste,

* Șeful Secției Muzeu Mangalia, Muzeul Național al Marinei Române.

¹ Norman Friedman, *British Cruisers of the Victorian Era*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2012, p. 150.

² *Ibidem*.

³ *Ibidem*, p. 272.

includeau chiar un cuirasat, de 13.000 t, cu 3 tunuri de 305 mm, 4 de 203 mm și 12 de 150 mm.⁴

În aceste condiții, în decembrie 1912, „Vickers” a oferit României două variante de crucișătoare tip „scout” (de cercetare), primul cu deplasamentul de 3.100 t, 112/12 m, 6 tunuri de 152 mm, 6 de 101.6 mm și două tuburi lanstorpilor de 533 mm și cu viteza maximă de 27 de noduri. Cealaltă variantă de crucișător era ceva mai încet, cu un maxim de 24 noduri, dar mult mai bine înarmat: 2 tunuri de 190 mm și 4 de 101.6 mm.⁵ Cu toate acestea, programul naval al României de la începutul Primului Război Mondial nu a inclus crucișătoare, ci doar distrugătoare, astfel că legăturile cu firma britanică nu s-au concretizat în achiziționarea vreunui crucișător.



Vedere parțială a șantierelor Vickers

Chestiunea achiziționării unei nave de luptă mai mari decât un distrugător a continuat să fie luată în calcul și după Primul Război Mondial. Într-adevăr, firma „Vickers”, care se bucura de tot sprijinul Amiralității, a oferit diferite modele de nave, dar și de hidroavioane, dar Inspectoratul General al Marinei era interesat de un crucișător de peste 5.000 tone, ceea ce era dificil de introdus în urgențele de achiziționat din

⁴ Robert Gardiner (coord.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1906-1921*, Londra, Conway Maritime Press, 1985, p. 421.

⁵ Norman Friedman, *op. cit.*, p. 272.

cadrul planului naval. În februarie 1927 „Vickers” a propus Inspectoratului General al Marinei proiectul „1290”, cu 8 tunuri de 152,4 mm, dispuse în trei turele binate și două simple, două tunuri de 76 mm antiaeriene și navale, patru tuburi duble și 2 aruncătoare de bombe antisubmarin. Cele trei turele binate erau dispuse una pupa, una în prova, iar a treia între coșuri și comanda de rezervă.⁶ Puntea era asemănătoare crucișătoarelor britanice din clasa „County”, cu turnul surmontat de centrala de tir, un al doilea fire director fiind instalat de la catarg spre pupa. Deplasamentul trebuia să fie de 6.100 tone, iar dimensiunile 152 m lungime și 15 metri lățime. Mașinile puteau dezvolta 70.000 de cp, permițând o viteză de 33 noduri cu o rază de acțiune de 3.500 mile la 15 noduri.⁷ La concluzii aproape identice cu privire la tipul de crucișător care s-ar fi potrivit nevoilor Marinei Române au ajuns și unii specialiști din țară. Comandorul inginer Alexandru Lupu, de pildă, Șeful Secției III Tehnică din cadrul Direcției Marinei, nota accentul pus de toate marinele mari pe tipul de crucișătoare moderne ușoare, de 3.500 – 5.500 tone. Pentru Marina Română acest tip se plia nevoilor curente, fiindcă, deși crucișătorul ușor era incapabil de a duce „misiuni de ordin pur ofensiv”⁸, aceasta oricum nu reprezentau o prioritate pentru flota maritimă a României. Reducerea tonajului impunea pentru crucișătoarele ușoare trecerea de la tunuri de peste 200 mm la tunuri de maximum 152 mm și, din punctul de vedere al comandorului inginer Lupu, armamentul acestora putea fi format din 10 piese de 152 mm, dispuse în 5 turele duble, patru tunuri de 102 mm și 4 tuburi binate lanstorpilor, de 533 mm.⁹

A urmat apoi proiectul „927”, transmis pe 18 martie 1927, aproape identic cu proiectul „1290”. Nava era sensibil mai mică (6.000 tone) și mai rapidă – 34 noduri.¹⁰ În august 1930 „Vickers” a venit cu un nou proiect de crucișător, modelul „1008”, de 5.750 tone, cu 4 turele binate cu tunuri de 152,4 mm, două tunuri de 105 mm, două tuburi binate de 40 mm antiaeriene și navale, două sisteme cvadruple de tuburi lanstorpilor și 2 aruncătoare de bombe antisubmarin. Nava ar fi putut

⁶ Idem, *British Cruisers: Two World Wars and After*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2010, p. 195.

⁷ *Ibidem*.

⁸ Alexandru Lupu, „Contribuții la studiul determinării caracteristicilor crucișătoarelor moderne”, în *Revista Marinei*, an III, nr. 2, aprilie, mai, iunie, 1928, pp. 26-27.

⁹ *Ibidem*, p. 27.

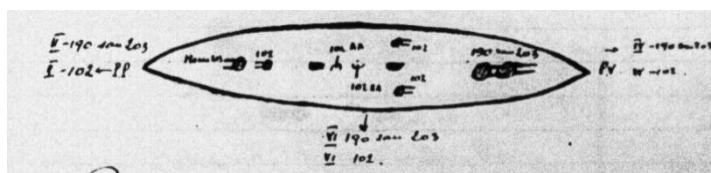
¹⁰ *Ibidem*.

atinge 30 de noduri și ar fi avut o rază de acțiune 7.000 mile, cu un echipaj de 20 ofițeri și 480 de marinari.¹¹

Variantele britanice erau binevenite, dar trebuiau modificate pentru a avea șanse să fie acceptate de către Inspectoratul General al Marinei. În ședințele din primăvara anului 1927, Comitetul Consultativ al Marinei a analizat ofertele de la casele constructoare din Italia: „Ansaldo”, „Orlando”, „Stabilimento Tecnico Triestino”, care sosiseră ca urmare a contactelor anterioare și trebuiau să întrunească standardele solicitate de Marina Română. În urma analizei propunerilor, Inspectoratul General al Marinei a stabilit Comisie Tehnică, pentru a elabora caietul de sarcini final, ale cărei recomandări au fost aprobate de către Comitetul Consultativ. Astfel, în ceea ce privește armamentul principal, între diferitele calibre (152,4 mm, 190 mm sau 203 mm), comitetul a optat pentru cel mai mare, piesele trebuind să fie montate în trei turele duble, două la pupa și una la prova.¹²

Armamentul mijlociu a fost stabilit la 8 tunuri de 102 mm, repartizate 6 în 3 turele duble și 2 prevăzute doar cu scuturi de protecție, pentru tiruri navale și antiaeriene. Deși Comisia luase în calcul și tunuri antiaeriene de 47 mm, Comitetul Consultativ le-a suprimat din proiect, înlocuindu-le cu mitraliere tip „Pom-Pom”.

Dispozitivul defensiv al navei a fost stabilit conform propunerilor Comisiei Tehnice, adică 89 mm pe flanc, protejând toate elementele vitale ale navei, încluzând aici puțurile tunurilor și magaziile de muniții. Blindajul punții era de 50 mm în zona vitală și doar de 40 mm spre prova. Turelele aveau 203 mm grosime.¹³



Schița Comitetului Consultativ al Marinei pentru proiectul de crucișător ușor (1927)

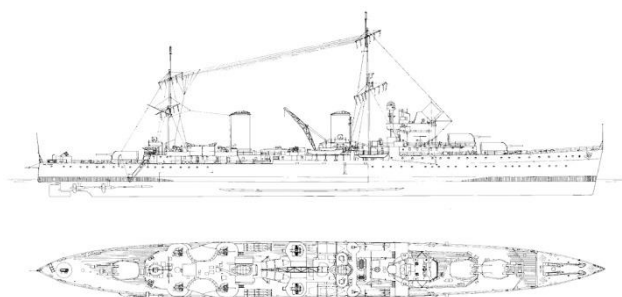
Următoarea rundă de negocieri a fost după doi ani. Concret, în 1929 necesarul de nave a fost modificat oarecum față de cel planificat în

¹¹ *Ibidem.*

¹² Arhivele Militare Naționale Române, Fond Inspectoratul General al Marinei, dosar 383/1927, f. 18.

¹³ *Ibidem.*

1924, în sensul că se pornea de la necesitatea de a dispune în orice moment de patru distrugătoare, cu alte cuvinte, în dotare trebuiau să fie opt astfel de unități, fiindcă unele ar fi fost, inevitabil, în reparații, iar altele erau necesare pentru misiuni de recunoaștere. Ca să se susțină o eventuală ciocnire cu navele mai mari ale inamicului, Marina dorea cel puțin un crucișător rapid. Peste un an, grație misiunii navale britanice a amiralului Reginald Henderson, Marinei Române i s-au oferit unele variante de crucișătoare britanice, concepute de firma „Vickers-Armstrong”, inițial pentru Portugalia, dar oferite și țării noastre. În paralel, pe căi oficiale României i s-au oferit două variante oficiale, concepute de Directoratul de Construcții Navale britanic, între care cel de-al doilea reprezenta un crucișător ușor, de 5.700 tone.



„HMS Arethusa”, inspirat din solicitarea amiralului Henderson pentru un crucișător de 5.700 tone pentru România

Varianta „Vickers-Armstrong” era similară, ajungând la 5.700 tone. Armamentul consta în 6 tunuri de 152 mm, 4 de 102 mm, o mitralieră antiaeriană și patru tuburi triple pentru torpile.¹⁴ Anterior, „Vickers” a propus proiectul „805”, inițial destinat Portugaliei, dar refuzat de aceasta. Crucişătorul era o variantă mărită a clasei „Cassandra”, cu 137 metri lungime, 13 metri lăţime și un tonaj de 4.820. Armamentul era format din șase tunuri de 152,4 mm, două de 76 mm și două tuburi lans-torpilă binate.¹⁵

Un alt proiect oferit României în perioada aceasta, tot de la „Vickers”, cu numărul „808”, avea la origine tot crucişătoarele din clasa „Cassandra”, dar cu unele modificări. Varianta propusă României a fost

¹⁴ Norman Friedman, *British Cruisers: Two World Wars and After*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2010, p. 193.

¹⁵ *Ibidem*.

inițial analizată de Olanda, dar în urma refuzului acesteia Marina Română a fost următorul potențial client. Proiectul de crucișător presupunea un tonaj de 5.150 (138 m/14m), cu o viteză de 29 noduri, obținută de mașini pe păcură. Armamentul urma să fie format din 10 tunuri de 152.4 mm în turele duble, două tunuri de 102 mm și 4 tuburi triple pentru torpile.¹⁶ Planul naval era completat cu un total de nouă submarine, patru pentru început și alte cinci în 8-9 ani.¹⁷

În paralel cu discuțiile cu partea britanică pentru achiziția de nave, deja existau primele informații de la atașatul naval la Londra, căpitanul-comandor Gheorghe Niculescu, că „Amiralitatea Britanică acordă un deosebit interes proiectelor bazei navale”¹⁸ și că existau șanse să se obțină finanțare de la guvernul britanic pentru acest proiect. Inspectoratul General al Marinei a rămas la aceeași poziție, de respingere oricărei idei de extindere a portului Constanța pentru rațiuni militare. Concepția specialiștilor români era că varianta Henderson era cea mai potrivită, în sensul că realizarea unui port comercial trebuia să înceapă odată cu lucrările la baza navală și trebuia completată cu un canal care să lege Cernavodă de Constanța.

Acest lucru era semnificativ pentru că demonstra importanța pe care o deținea concernul „Vickers-Armstrong Ltd” în jocurile politice din capitala britanică. Firma și-a exprimat interesul să coopereze cu guvernul român la realizarea planului naval, fiind la curent cu discuțiile purtate de Inspectoratul General al Marinei cu Amiralitatea britanică despre baza navală și întărirea relațiilor dintre cele două marine. De aceea concernul dorea să-și ofere serviciile în domeniul construcțiilor navale militare (distrugătoare, submarine, vedete torpiloare, crucișătoare). Pentru început se propunea construirea a două distrugătoare, din modelul cel mai nou, identice cu cele pe care le primea Royal Navy, firma londoneză fiind la curent cu fondurile de care dispunea Marina Română pentru achiziții, aproximativ 100.000 lire sterline pe an. O sumă mult mai mare era rezervată aviației, circa 500.000 lire sterline pe an, iar firma „Vickers” dorea să construiască hidroavioane cu acești bani pentru România.¹⁹ De altfel, ca în toată perioada interbelică, „Vickers” a continuat să curteze guvernul român cu proiecte de crucișătoare.

¹⁶ *Ibidem*, p. 195.

¹⁷ Arhivele Militare Naționale Române, Fond Inspectoratul General al Marinei, Dosar 834/1931-1932, f. 943.

¹⁸ *Idem*, dosar 348, f. 91.

¹⁹ *Ibidem*.

Pe 20 septembrie 1930 Inspectoratul General al Marinei informa Ministerul de Război de disponibilitatea arătată de reprezentanții Amiralității britanice în privința întăririi cooperării între cele două marine, pe de-o parte prin sprijinirea obținerii de credite pentru baza navală de la Tașaul (între 7 și 10 milioane de lire sterline), iar pe de altă parte, prin asigurarea de prețuri bune pentru achiziționarea de nave din Anglia. Între timp, ca semn de prețuire, conducerea Marinei britanice era dispusă să primească doi căpitani-comandori români la cursurile Școlii de Război de la Greenwich, alți doi ofițeri de același grad ambarcați pe navele flotei din Mediterana și doi ofițeri inferiori ambarcați pe distrugătoare pentru specializare în artilerie, torpile și T.F.S.²⁰

Dacă această ultimă ofertă, de a instrui ofițerii români, a fost îmbrățișată cu entuziasm de conducerea Marinei, problema construirii de nave în Marea Britanie era privită cu rezerve. Încă din luna iulie, amiralul Henderson îi declarase căpitan-comandorului Niculescu că România putea comanda două distrugătoare după cele mai noi planuri ale Amiralității, „în aceleași șantiere, sub aceeași îngrijire, cu aceleași materiale” și cu 20.000 lire sterline mai ieftine decât prețul de vânzare.²¹ Cu toate acestea, opinia Inspectorului General al Marinei era că fondurile de care dispunea România nu permiteau o nouă comandă de distrugătoare și, mai mult, specificațiile navelor britanice nu conveneau Marinei Române – 1.300-1.400 tone și tunuri de 120 mm.²²

De altfel, partea britanică părea, după cele referate de atașatul naval român la Londra, să lege finanțarea printr-un împrumut a lucrărilor la baza navală de achiziționarea acestor nave. Amiralitatea a discutat cu Bank of England posibilitatea acordării unui împrumut pe 7 ani României și a obținut concursul mai multor firme constructoare, între care „Vickers” era cea mai convenabilă din punctul de vedere al prețului oferit pe navă.²³ În afară de aceste avantaje materiale, din punct de vedere politic asigurarea sprijinului naval britanic prin aceste contracte ar fi valorat enorm pentru securitatea României, cointeresând Londra în problemele Mării Negre.²⁴

În cele din urmă, programul naval din 1926-1927 nu a mai beneficiat de fondurile necesare achiziționării unui crucișător, cu atât mai

²⁰ *Ibidem*, f. 118.

²¹ *Ibidem*, f. 121.

²² *Ibidem*, f. 133.

²³ *Ibidem*, f. 138.

²⁴ *Ibidem*, f. 138.

mult cu cât nu a putut fi modificat în 1929 din cauza crizei financiare. În schimb, s-a optat pentru o varianta mai echilibrată, în sensul includerii unui submarin și a unei nave-bază, pe lângă două distrugătoare. Totuși, contactele au continuat, atât cu firme britanice, cât și din Italia, în următorul deceniu, pentru dotarea Marinei Române cu un crucișător.

***FOREIGN NAVAL PROJECTS OFFERED TO THE ROMANIAN
NAVY IN THE INTERWAR PERIOD***

Keywords: Navy, cruisers, Vickers, naval armaments

It was without a doubt that the Romanian Navy experienced some a period of great achievements in the interwar years. Especially compared to the limitations it had to face before, the 1919-1940 years were marked with a significant expansion in material and men. For the ships in questions it was necessary to acquire them from foreign constructors, since the Romanian naval industry was in its infancy. Mostly British and Italian shipyards competed to sell their projects, some of them with interesting and far-reaching features, to the Romanian Navy in an age of rearmament.