

DIN PIONIERII UNEI NOI ARME: MARINĂ VICEAMIRALUL IOAN MURGESCU

*Comandor drd. Marius Laurențiu ROHART**

Viceamiralul Murgescu a fost printre primii câștigători ai concursului organizat de Ministerul de Război, pentru trimiterea unui elev la Școala Navală din Brest, în anul 1864. După absolvirea ei, a avut o ascensiune remarcabilă în cadrul tinerei flotei române, ajungând la 25 de ani să comande cea mai importantă navă de război – „România.”¹ Trei ani mai târziu, el a fost ales să conducă nava „Fulgerul”, de la Toulon la Galați, o reușită ce a avut o importanță deosebită în numirea lui, pe 10 decembrie 1874, în funcția de Comandant al Corpului Flotilei, în locul maiorului Nicolae Dumitrescu-Maică, retras la acel moment din cadrele active ale Armatei.

Comanda lui a durat până la 11 aprilie 1877, când apropierea cu pași repezi a intrării României în conflict cu puterea suzerană otomană a impus numirea lui ca ajutor al Comandantului Flotilei, post pe care a fost rechemat maiorul Maică.²

Pe perioada Războiului de Independență maiorul Murgescu a fost atașat Flotilei Ruse de pe Dunăre și a participat la cea mai mare reușită a campaniei de pe Dunăre. În noaptea de 12/13 mai 1877, el a luat parte, de la bordul navei „Rândunica”, la atacul cu torpile cu școndu asupra monitorului otoman „Seyfi”.³

Alte acțiuni de luptă prin care a contribuit la efortul de război au inclus și instalarea unor baraje de mine pe Dunărea de Jos, dar și asigurarea podurilor peste fluviu. Revenit pentru un an și patru luni la comanda Flotilei, după ce a fost promovat la gradul de locotenent colonel, Ioan Murgescu s-a preocupat de reabilitarea navelor care au participat la război.

În luna august 1878, locotenent colonelul Murgescu a făcut parte din comisia condusă de către colonelul Ștefan Fălcoianu, Șeful Statului Major al Armatei Active, care a primit misiunea să inspecteze și să raporteze despre situația economică, demografică și geografică a noii provincii a României, adică Dobrogea. În vreme ce colonelul Fălcoianu a conturat o imagine de ansamblu a regiunii transdanubiene, atacând subiecte largi și analizând

* Directorul Muzeului Național al Marinei Române Constanța.

¹ Marian Moșneagu, *Amiralii României*, Constanța, Ex Ponto, 2017, pp. 345-346.

² Monitorul oastei, nr. 9 din 19 aprilie 1877, Partea Oficială, p. 281.

³ Quintin Barry, *War in the East. A military history of the Russo-Turkish War 1877-78*, Solihull, Helion&Company Limited, 2011, p. 121.

situația de-a întregul, Comandantul Flotilei a primit misiunea să identifice posibilitățile de amenajare a viitoarelor porturi, maritime și fluviale, comerciale și militare, pe care autoritățile de la București anticipau deja că vor trebui să le construiască în zona Dobrogei.

Primul port vizitat a fost Kustendje (Constanța), acolo unde locotenent colonelul Murgescu a observat limitele importante pe care le provocaseră amenajările improprii în ceea ce privea cheiurile, digurile și accesul către port. Raportul menționa că în 1878, Constanța nu era „decât un mic port pentru o încărcare limitată.”⁴ Pentru ca portul Constanța să devină un adevărat centru de export, care să poată fi utilizat de toate navele, indiferent de tonaj, pe toată perioada anului, se impuneau o serie de lucrări, precum construirea altui dig la nord de zona protuară, lung de cel puțin 600 m, iar la sud un altul. De asemenea, zona de ancoraj avea nevoie de un dragaj sistematic.

Mai la sud, următorul port vizitat a fost Mangalia, dar nivelul scăzut al mării, precum și forma țărmului, nu ofereau condiții avantajoase de amenajare a unui port acolo.⁵ Dintre toate porturile analizate, locotenent colonelul Murgescu a ales Sulina ca fiind cel mai propice unei dezvoltări ulterioare, fiind menționate investițiile realizate de către Comisia Dunării acolo. Pe drumul spre nord, de la Constanța, spre Gurile Dunării, Comandantul Flotilei a putut să observe că țărmul deschis permitea incursiuni ale inamicilor, dar și potențialul piscicol al zonei, mai ales la Gura Portiței. Nu a scăpat analizei nici faptul că majoritatea populației era de altă etnie, impunându-se astfel „garde, atât pentru paza frontierei, cât și pentru pescării (sic).”⁶

Insula Șerpilor era importantă, conform raportului locotenent colonelului Murgescu, mai mult pentru afirmarea suveranității României asupra insulei și nu din considerente strategice, pe care le considera aproape inexistente. El argumenta corect că posesia insulei nu putea contribui decât la scopul siguranței navigației, de vreme ce dimensiunea redusă a ei nu permitea fortificații adecvate. Navele inamice puteau foarte ușor să „recunoască insula la distanță de mai multe mile, unde pot să stea afară de bătaia tunului.”⁷

⁴ Arhivele Naționale Militare Române, fond Marele Stat Major, Secția II Informații, dosar 2/1882, f. 168.

⁵ *Ibidem*.

⁶ *Ibidem*, f. 169.

⁷ *Ibidem*, f. 170.

Trecând la porturi fluviale, Tulcea prezenta o situaie destul de dificilă, locotenent colonelul Murgescu considerând că singura valoare a portului de acolo era de aprovizionare a punctului înaintat Sulina.⁸

Este foarte important de observat, însă, sublinierea necesității instalării în toate aceste puncte (mai puțin Mangalia) a unor oficiali militari ai statului român, după instalarea administrației în noua provincie. Comandantul Flotilei a propus înființarea de unități de Marină și de căpităni de porturi, conduse tot de ofițeri provenind din Corpul Flotilei, în aceste porturi. În celelalte puncte importante de-a lungul Dunării, precum Isaccea, Măcin, ori Hirșova, se accepta ideea ca funcția de căpitan de port să fie ocupată de către comandanții de uscat ai garnizoanelor respective, însă, ca și în cazul porturilor mai importante, era necesar ca ele să fie conduse de militari.

Finalul raportului Comandantului Flotilei reprezenta, de fapt, un apel către conducerea Ministerului de Război să aprobe un plan de construcții de bastimente, necesare „pentru ca serviciul porturilor să se poată face regulat (sic).”⁹ În afară de imperativul asigurării pazei coastelor și a porturilor importante, planul de înzestrare era absolut necesar pentru formarea echipajelor navelor, Flotila nedispunând la acel moment de o navă-școală în adevăratul sens al cuvântului. Drept urmare, instrucția cadrelor și a trupei avea de suferit. Propunerile locotenent-colonelului Murgescu se constituiau într-o schiță a unui plan de înzestrare navală, desigur minimal și realizat sub impactul misiunii executate în porturile dobrogene. Este fără îndoială adevărat că nevoile de apărare ale noii provincii a statului român au dus la creionarea rapidă a listei de nave de care Flotila avea nevoie urgentă.

Comandantul Flotilei recomanda, așadar, achiziționarea a două „avisuri-croiseurs (sic)”¹⁰, adică crucișătoare rapide; a unui bric cu vele pentru instrucție; patru șalupe cu aburi; pilotine pentru serviciul și paza porturilor. Întreg planul era împărțit în mod egal în nave de război, pentru paza noului litoral maritim (crucișătoarele) și nave auxiliare, fără valoare combativă deosebită, dar care puteau aduce servicii importante Flotilei. Este vorba aici mai ales despre nava-școală, de mult timp solicitată de ofițerii din conducerea Flotilei, fără de care pregătirea personalului corpului era practic imposibilă. Colonelul Murgescu aprecia că întreg lotul de nave nu ar fi depășit suma de două milioane de franci.¹¹

⁸ *Ibidem*, f. 169.

⁹ *Ibidem*, f. 170.

¹⁰ *Ibidem*.

¹¹ *Ibidem*.

Grație stăruinței pe lângă autoritățile centrale din Ministerul de Război, locotenent colonelul Murgescu a reușit să-și atingă un alt deziderat: readucerea bastimentelor care participaseră la operațiile din timpul Războiului de Independență la starea de operativitate. Astfel, la începutul anului 1879 s-a aprobat un credit extraordinar, de 276.386 de lei, pentru repararea „vapoarelor, șlepurilor și extinderea Atelierului Flotilei”¹², abia acum reușindu-se obținerea fondurilor pentru remedierea situației navelor de război.

Printre ultimele îmbunătățiri ale situației Flotilei, înainte de mutarea lui în fruntea Arsenalului Flotilei de la Galați, de pe 8 aprilie 1879, colonelul Murgescu a reușit să obțină acordul Ministerului Marinei Franceze pentru ambarcarea locotenenților Constantin Mănescu și Nicolae Mardare pentru un stagiu în escadra franceză din Marea Mediterană. De asemenea, din creditul extraordinar pentru întreaga Armată, votat în martie 1879, Flotila a obținut o nouă sumă, de 150.000 lei, din care s-a achiziționat o pilotină cu abur și s-au putut construi luntre pentru pichetele navale.¹³ Observăm însă, la încheierea celei de-a doua perioade de comandă a Flotilei a colonelului Murgescu că Flotila ocupa încă un loc inferior în preocupările conducerii Ministerului de Război, doar și prin analiza bugetului ordinar al acestuia pe anul 1879. Flotila a dispus și de suma de 165.065 lei, despăgubiri date de guvernul rus pentru reparația navelor pe care le folosise în război. Suma a fost utilizată de către colonelul Murgescu pentru repararea navelor „România” și „Fulgerul”. Pe de altă parte, „Ștefan cel Mare” avea nevoie de reparații mai ample și a fost trimis la Budapesta ca să i se schimbe căldările. Navele astfel reparate au fost folosite imediat pentru misiuni importante de transport ale trupelor și materialelor de pe un țărm pe celălalt al Dunării.¹⁴

În 1879 efectivul Flotilei a fost mărit de 3 ori, fapt explicabil mai ales prin dezvoltarea parcului de nave care se preconiza a începe cu noul deceniu. Deja Flotila avea în componere „doi locotenenți colonei, 5 căpitani, 6 locotenenți, 12 sublocotenenți și 600 trupă”.¹⁵ O altă modificare semnificativă a fost transferarea Comandamentului Flotilei de la Brăila la Galați.

Numit Comandant al Flotilei, pe 10 mai 1888, prin Înaltul Decret nr. 1420 din 16 mai 1888 după plecarea generalului Dumitrescu-Maicăan,

¹² Monitorul Oficial, nr. 30 din 8/2- februarie 1879.

¹³ Monitorul Oastei, supliment la nr. 8 din 10 iunie 1879, pp. 4-5.

¹⁴ Nicolae Bârdeanu, Dan Nicolaescu, *Contribuții la istoria Marinei Române. Vol. I: din cele mai vechi timpuri pînă la 1918*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, p. 217.

¹⁵ *Ibidem*.

colonelul Ioan Murgescu¹⁶ și-a început „mandatul” printr-o vizită în Franța, alături de maiorul Ion Isvoranu și de căpitanul Ion Coandă, în Le Havre, și în Marea Britanie, pentru inspectarea navelor care se construiau acolo pentru România. În cadrul conducerii Flotilei existau motive de îngrijorare cu privire la construcția crucișătorului „Elisabeta”, dar și în ceea ce privește canonierele comandate în șantierele londoneze „Thames Iron Works”. Din discuțiile purtate de noul Comandant al Flotilei cu reprezentanții diplomați francezi, reiese că analizele preliminare asupra crucișătorului arătau că firma „Armstrong” încercase să-și limiteze cheltuielile, scăzând din calitatea materialelor și afectând performanțele navei. Deși este posibil ca atitudinea colonelului Murgescu să se datoreze precauției firești poziției în care se afla, ca succesor al generalului Maican, ceea ce-i impunea să fie extrem de prudent. De asemenea, rezervele exprimate de diplomații francezi aveau o doză de subiectivism, dat fiind faptul că erau nemulțumiți că majoritatea navelor din planul naval românesc au fost comandate în Marea Britanie și nu în șantierele franceze. Din acest punct de vedere era firesc să încerce să discretizeze calitățile canonierelor și, mai ales, pe cele ale crucișătorului „Elisabeta”. Pe de altă parte, nava era dintr-un model învechit, de tip „crucișător protejat” și existau voci care contestau valoarea ei militară.¹⁷

Revenit pe funcția de Comandant al Flotilei în mai 1888, colonelul Murgescu a făcut parte din comisia organizată de guvernul de la București, pentru fluidizarea transporturilor militare și civile, din care făceau parte reprezentanți de la diferite ministere: de Interne, de Finanțe, Afaceri Străine, Instrucțiune Publică, Lucrări Publice și, nu în ultimul rând, reprezentanți ai Marelui Stat Major. În ceea ce-i privește pe aceștia din urmă, au fost selecționați generalul Ștefan Fălcoianu, șeful Mareului Stat Major și colonelul Ioan Murgescu, alături de alți câțiva ofițeri cu grad inferior. Includerea comandantului Flotilei în comisie demonstra importanța tot mai mare pe care o dețineau transporturile navale în cadrul sistemului național de comunicații, mai ales în ceea ce privește aprovizionarea și legăturile cu Dobrogea.

În calitatea de președinte al comisiei de recepție a canonierelor „Oltul”, „Siretul” și „Bistrița”, colonelul Murgescu a participat la probele navelor în luna iulie a anului 1888. Canonierele au fost recepționate fără probleme și au fost primite în serviciul activ al Corpului Flotilei pe 20 august 1888.

De asemenea, o lună mai târziu colonelul Murgescu a condus comisia de recepție a altor nave care urmau să intre în serviciul activ al

¹⁶ Monitorul Oastei, nr. 25, 21 mai 1888.

¹⁷ Arhivele Naționale ale României, fond Microfilme Franța, rola 65, vol. 3, f. 118.

Corpului Flotilei: torpiloarele „Smeul”, „Năluca” și „Sborul”, superioare modelelor folosite de Marina Franceză, mai ales că utilizau un motor cu expansiune triplă, ceea ce permitea realizarea de economii de combustibil.¹⁸

În luna noiembrie au sosit în portul Galați navele care formau cea de-a doua parte a planului naval. În număr de șapte, bastimentele reprezentau cea mai mare contribuție la dezvoltarea parcului naval de până la acel moment. Este vorba despre trei șalupe canoniere, „Oltul” și „Siretul” și „Bistrița”, produse la șantierele „Thames Iron Works” din Londra; trei torpiloare, „Smeul”, „Sborul” și „Năluca”, construite de „Societe des Forges et Chantiers de la Mediterranee” și crucișătorul „Elisabeta”, al cărui preț se ridicase la peste două milioane lei. Nava continua să ridice semne de întrebare în privința capacității ei de luptă. Ca mijloc de afirmare a intereselor României în Marea Neagră, potențialul ei se ridica la pretențiile Corpului Flotilei, însă guvernul de la București investise sume considerabile într-o navă al cărei rol principal nu putea fi decât cel de instruire a echipajelor. În general, specialiștii străini considerau că investițiile realizate de România erau prea ridicate pentru rezultatele obținute. Concluzia analizei potențialului combativ al Flotilei Române era că expansiunea considerabilă din deceniul al nouălea al secolului al XIX-lea depășea posibilitățile de operare eficientă a noilor nave. Pe de-o parte, Flotila nu avea capacitatea de a-și pregăti oamenii, chiar și dacă luăm în calcul varianta trimiterii cadrelor la studii în instituții din străinătate. Apoi, în ciuda sporirii numărului de nave, care aparent părea a se traduce în creșterea puterii de luptă, realitatea a arătat că facilitățile și infrastructura portuară nu erau suficiente pentru întreținerea celor peste 20 de nave de luptă.

Din acest punct de vedere, expansiunea rapidă a Corpului Flotilei, cu nave de diferite tonaje și tipuri, în încercarea de a acoperi toate nevoile tactice ale unei marine moderne, poate fi considerată forțată. De altfel, analiștii străini cu experiență considerau că în ciuda investițiilor costisitoare, România nu va fi niciodată capabilă să construiască la Marea Neagră o escadră aptă să conteste supremația evidentă a Rusiei. Așa cum vor dovedi evenimentele din timpul Primului Război Mondial, valoarea navală la mare a României se reducea la asigurarea unei baze pentru o flotă aliată, lucru identificat de timpuriu de către specialiștii în marină de peste hotare. În perioada pe care o analizăm, conceptul strategic naval „Jeune Ecole”, răspândit mai ales în rândul Marinei Franceze, în școlile căreia s-au pregătit majoritatea ofițerilor români, era la apogeu, astfel că o parte din criticile atașărilor militari în România sunt explicabile. Conducerea Flotilei era,

¹⁸ *Ibidem*, f. 174.

așadar, criticată pentru accentul pus pe construirea unui număr mare de nave, în detrimentul unor mijloace fixe de apărare, precum torpile și baterii de coastă, care ar fi fost mult mai ieftine și mai potrivite pentru nevoile României.¹⁹ Un alt exemplu în favoarea ideii expansiunii peste puterile Flotilei era situația tehnică a torpiloarelor „Năluca”, „Sborul” și „Smeul”. Problemele au apărut chiar pe perioada aducerii în țară a navelor, atât pentru „Sborul”, care a suferit mici avarii, cât mai ales pentru „Năluca”, ajunsă la Galați cu stricăciuni serioase. De altfel, modelul respectiv de torpilor necesita o atenție deosebită la capitolul navigație și s-a sugerat chiar folosirea unor mecanici străini.²⁰

Urgența cu care comandantul Corpului Flotilei dorea să-și extindă parcul de nave putea fi demonstrată chiar și prin diversitatea foarte mare a echipamentelor care au fost amplasate pe nava principală a României, crucișătorul „Elisabeta”. Deși realizată în Marea Britanie, ea era dotată cu aparatură provenind din alte țări. În primul rând, tuburile lans-torpilor au fost livrate de „Societe des Forges et Chantiers de la Mediterranee”, care tocmai construisese pentru România cele trei torpiloare din clasa „Smeul”. Motorul pentru încărcarea torpilelor a fost achiziționat de la firma „Thirion”. Torpilele au fost produse la Fiume, deci în Austro-Ungaria, iar piesele de artilerie de către „Krupp”, din Germania. Gama mare de firme producătoare de armament pentru Flotilă, dar și pentru Armata Română în general, ilustrează atât perioada de competiție pe scena înarmării la nivel global, dar și presiunile politice externe la care era supusă România, nevoită să menajeze interesele mai multor *Mari Puteri* în domeniul achizițiilor militare.

Cu toate limitele prezentate mai sus, „Elisabeta” a demonstrat calități reale ca navă-școală, beneficiind de motoare foarte bune și de o armătură rezistentă. La momentul achiziționării ei, „Elisabeta” era una dintre cele mai moderne nave ale vreunui stat riveran al Mării Negre, chiar dacă este adevărat că Flotila Română nu dispunea de un echipaj complet bine pregătit pentru a o folosi la capacitate maximă. Faptul că s-a reușit trecerea navei prin Bosfor a fost o realizare în sine. Colonelul Murgescu a apelat la o serie de tertipururi pentru a păcăli autoritățile turcești: mascarea afeturilor tunurilor și a tuburilor lans-torpilor, declararea unui tonaj și a vitezei mai mici decât erau ele în realitate, ascunderea suprastructurii cu prelate, toate contribuind la impresia că „Elisabeta” era doar o navă comercială.²¹

¹⁹ *Ibidem*, f. 180.

²⁰ *Ibidem*, f. 173.

²¹ *Ibidem*, f. 182.

Montarea tuburilor lans-torpile pentru cele trei torpiloare cumpărate din Franța a fost realizată abia în vara anului 1889, perioadă în care Flotila a achiziționat din Franța un transbordor pentru a pune torpiloarele pe uscat, în bazinul de carenaj.²²

În septembrie 1889 s-au făcut ample trageri cu piesele de artilerie ale crucișătorului „Elisabeta” – tunurile grele „Krupp”, de 150 mm, tunurile cu tragere rapidă „Nordenfelt” de 57 mm și tunurile revolver „Hotchkiss”, de 37 mm.

Primul an la comanda Corpului Flotilei a fost unul dificil pentru colonelul Murgescu. Moștenirea fostului comandant era încă vizibilă și se manifesta printr-o tensiune palpabilă în rândul cadrelor. Observatorii străini au tras concluzia că întreg corpul ofițerilor era lipsit de coeziune și că existau dispute și animozități care limitau eficiența pregătirii trupei.

O altă limitare care persista și în noul deceniu, ultimul al secolului al XIX-lea, era capacitatea redusă a României de a-și pregăti specialiștii navali, fie ei ofițeri, ori subofițeri. Școala Flotilei, de la Galați, nu reușea să asigure numărul necesar de ofițeri. Principala sursă de cadre a rămas Școala Militară de la București. Mulți dintre cei care optau pentru arma Flotilă erau apoi trimiși la studii în străinătate. Începând cu anii 1880 academiile navale din Italia au câștigat o preponderență în acest sens, dar rezultatele ofițerilor români nu erau pe măsura așteptărilor.

La momentul 1888 flota rusă din Marea Neagră era formată din mai multe nave cuirasate, între care se evidențiau navele cu barbetă (Barbette Ships) din clasa „Ekaterina a II-a”, din care „Chesma” și nava care dădea numele clasei erau aproape terminate, urmând să fie operaționale în 1889. Armamentul celor patru cuirasate (s-au adăugat încă două, „Sinope” și „Georgi”, în 1890, respectiv 1894) era formidabil: 3x2 – 305 mm, dispuse la colțurile castelului triunghiular; 7x1 – 152 mm; 8x5 – 47 mm și 7 tuburi lanstorpilor de 381 mm.²³

Cu navele deja achiziționate, în 1890 România era deja prima forță navală pe Dunăre, dispunând de 20 de nave, incluzând aici și pe cele auxiliare.²⁴

În 1899 „Elisabeta” a reluat misiunile de instrucție pe Marea Neagră, sub conducerea colonelului Urseanu.²⁵ În mai au fost ambarcați 42 de elevi din Școala de Marină și au fost vizitate porturi din Marea Neagră.

²² *Ibidem*, f. 220.

²³ Robert Gardiner (coord.), *All the World's Fighting Ships 1860-1905*, New York, Mayflower Books, 1979, p. 178.

²⁴ Arhivele Naționale ale României, fond Microfilme Franța, rola 65, vol. 3, f. 209.

²⁵ *Ibidem*.

Campania de instrucție a fost împărțită în două etape: între 15 mai și 16 iulie, când crucișătorul a efectuat ieșiri săptămânale, neîndepărtându-se totuși de zona Sulina. De la jumătatea lunii septembrie, s-a realizat o misiune mai amplă, care a implicat vizitarea porturilor Iniada, Benderecli, Sinope, Trebizonda, Batumi, Suhumi, Novorossisk, Feodosia, Ialta, Eupatoria și Odessa.

În 1890, pentru prima dată, Ministerul de Război a dispus împărțirea forțelor navale în cele două sectoare pe care trebuia să le acopere: cel maritim și cel fluvial. Prima grupare de nave maritime, denumită „Diviziunea de Mare”, era formată din crucișătorul „Elisabeta”, bricul „Mircea”, canoniera „Grivița” și torpiloarele „Sborul” și „Năluca”.²⁶

Situația la nivel înalt, în cadrul Ministerului de Război, s-a dovedit a fi mai favorabilă noii conduceri a Flotilei, după 1888. Inițial, nu exista o disponibilitate de a se acorda noi credite pentru Flotilă, după cheltuielile masive care au dus la implementarea planului de înzestrare de la începutul anilor 1880. Ca urmare a scandalului în care a fost implicată conducerea ministerului, dar și a Flotilei, era firesc să existe rețineri față de alte investiții. Percepția generală era că Marina nu numai că primise maximul posibil, dar chiar a fost avantajată față de alte arme, mai ales dacă se luau în calcul efectivele ei reduse comparativ cu arma cavalerie, spre exemplu.

Chiar și așa, Corpul Flotilei a fost grevat de contradicțiile dintre colonelul Murgescu și subalternul lui, colonelul Urseanu, aflați în conflict deschis și fiecare încercând să-și utilizeze influența din Ministerul de Război pentru subminarea poziției celuilalt. Lăsând la o parte starea tensionată în care erau obligați să lucreze ofițerii cu rang inferior, disputele de la nivel înalt au oprit orice încercare de obținere de noi fonduri.²⁷

Perspectivile unor noi dotări moderne, sau a creșterii alocării de fonduri pentru Flotilă au scăzut și mai mult în toamna anului 1890, când Ministerul a analizat concluziile noii organizări a forțelor navale în secțiunea maritimă și cea fluvială. Au existat încă din timpul verii opinii conform cărora diviziunea de mare trebuia suprimată, Guvernul dorind să realizeze economii importante în ceea ce privește Flotila. Poate mai îngrijorătoare erau concepțiile conform cărora ea trebuia să asigure doar serviciile pe Dunăre, ignorându-se astfel necesitatea apărării coastei maritime.²⁸

În septembrie 1891, la ordinea Comandantului Flotilei, s-a format o escadră, din navele „Elisabeta”, bricul „Mircea”, canonierele „Oltul” și

²⁶ Marian Moșneagu, *Amiralii României*, Constanța, Ex Ponto, 2017, p. 521.

²⁷ Arhivele Naționale ale României, fond Microfilme Franța, rola 65, vol. 3, f. 287.

²⁸ *Ibidem*, f. 295.

„Siretul”, plus două torpiloare – „Sborul” și „Năluca”. Gruparea de nave, sub conducerea colonelului Ioan Murgescu, având Constanța drept port de legătură, a executat un marș de instrucție în Marea Neagră.²⁹ În cadrul aceleiași campanii, „Mircea” a executat un voiaj de instrucție în Marea Mediterana, la Pireu. Manevrele din Marea Neagră s-au concretizat prin aplicații ale canonierelor, care au acționat la Sulina, iar apoi flotila combinată a mers la Batumi.

Sub conducerea colonelului Murgescu, s-a trecut la o nouă organizare a corpurilor și serviciilor Flotilei, în sensul separării Diviziei Echipajelor de Depozitul Flotilei, pentru formarea unui nou corp administrativ.³⁰

Conform opiniei atașatului militar austro-ungar la București, rezultatele manevrelor Flotilei Române din anul 1891 au fost modeste, iar „o acțiune a României pe mare este peste puterile sale”.³¹

Programul de instrucție al Flotilei pentru anul 1891 includea noi exerciții, dintre care distingem o mai mare diversificare a tragerilor cu armamentul artileristic din dotare. Se evidențiază lansarea de torpile automobile și amplasarea de baraje de mine, realizate de către torpiloare.

În ceea ce privește exercițiile tactice s-a executat o aplicație cu o grupare de nave, formată din crucișătorul „Elisabeta”, nava-școală „Mircea”, puitorul de mine „Alexandru cel Bun”³² și torpiloarele „Smeul” și „Sborul”. Exercițiile au vizat flexibilitatea formațiilor de nave, torpiloarele acționând ca sprijin pentru crucișător. S-a simulat, de asemenea și atacul grupării de către nave inamice, precum și forțarea unui baraj de mine. În același timp, s-au realizat primele debarcări ale detașamentelor de infanterie.³³

Și în ultimul deceniu al secolului al XIX-lea au continuat demersurile conducerii Flotilei de a-și instrui cadrele în instituții de învățământ de prestigiu de peste hotare.

Bunăoară, în 1891, la insistențele colonelului Murgescu, s-a reușit trimiterea căpitanului Paul Rădulescu și a locoentului Cezar Boerescu la specializare la „cursurile și manevrele de torpile și torpiloare ale Marinei italiene”. Argumentarea comandantului Flotilei ținea de necesitatea armei de

²⁹ *Ibidem*, f. 124.

³⁰ *Idem*, vol 4, ff. 136-137.

³¹ *Idem*, fond Microfilme, Austria, rola 68, c. 87.

³² Primul puitor de mine de fluviu al României (denumit în acea perioadă „torpilor de baraj”, fiindcă minele erau desemnate ca fiind „torpile”). Nava a sosit în țară din Anglia, unde a fost construită, pe 21 octombrie 1982. Georgeta Borandă, „Nave de luptă românești – Breviar”, p. 131.

³³ Arhivele Naționale ale României Iași, fond Flotila Galați, dosar 1/1891, f. 383.

a dispune de specialiști în noile tipuri de arme care au marcat evoluția marinei la sfârșitul secolului al XIX – armele sub apă: „pentru dezvoltarea cunoștințelor relative la torpile și torpiloare în flotilă, fiind necesar a se întreține și pune în curent aceste cunoștințe cu progresele continue ce se fac în diferite marine”³⁴

În luna septembrie a lui 1891, în cadrul campaniei de instrucție din acel an, colonelul Murgescu a preluat personal comanda unei escadre, care a acționat în Marea Neagră. Formată din crucișătorul „Elisabeta”, bricul „Mircea”, canonierele „Oltul” și „Siretul” și torpiloarele „Sborul” și „Năluca”, escadra a fost coordonată din portul Constanța și a vizitat mai multe porturi.

Pentru accelerarea procesului de pregătire a cadrelor, colonelul Murgescu a sprijinit ideea desființării Școlii Copiilor de Marină, care nu produsese numărul de absolvenți necesar încadrării Flotilei. Ca urmare, s-a ales varianta mai expeditivă de încropire a unei școli de aplicație, unde au fost primiți elevi de la școli militare din țară. După absolvirea stagiului de 2 ani, ei deveneau sublocotenenți de marină. Alternativa era superioară, în sensul că se obțineau astfel mai repede ofițeri. După vechiul sistem, absolvenții fostei Școli a Copiilor de Marină deveneau doar subofițeri, iar doar primii șapte erau trimiși cu bursă la Brest sau Livorno ca să obțină apoi gradul de sublocotenent.³⁵

Programul de instrucție al navelor Flotilei în anul 1891 prezenta unele aspecte inedite, s-a reușit constituirea de grupări de nave în scopul instrucției. Escadrele care se formau pe timpul verii și care executau o bună parte a instrucției pe timpul unor marșuri pe Dunăre sau, mai ales, în Marea Neagră, aveau ca scop familiarizarea echipajelor cu acțiuni ample, la nivel de escadră.

Cu toate acestea, în cazul unor bastimente de tonaj mai mare, mai ales crucișătorul „Elisabeta”, dar și bricul „Mircea” și puitorul de mine „Alexandru cel Bun” (la Dunăre), ele trebuiau să acționeze separat de formațiune, iar echipajul trebuia instruit corespunzător. De altfel, denumirea lor în program era de „bastimente izolate”, iar exercițiile pe care le îndeplineau oamenii simulau ciocniri cu navele inamice: trageri cu artileria de la bord, de toate calibrele, lansări de torpile automobile, navigație etc. La bordul acestor nave, mai ales la „Elisabeta”, se organiza anual *Școala pentru fochiști și mecanici*, unde se instruiu oamenii din cele două specializări pentru tot corpul Flotilei.

³⁴ *Idem*, fond Ministerul de Război, dosar 11/1891, f. 264.

³⁵ *Idem*, fond Microfilme Franța, rola 65, vol. 4, f. 128.

În ceea ce privește navele mai mici, „de escadră”, menite să acționeze permanent în cadrul unei grupări, precum torpiloarele și canonierele, ele își desăvârșeau instrucția în mare parte în porturile Constanța, Galați, ori Sulina. Programul de instrucție se axa pe acțiuni în formație, cum ar fi executarea de atacuri sau respingerea unui atac cu torpile.³⁶

La momentul 1892 efectivele Flotilei se ridicaseră la un total de 2012 oameni, dintre care 98 ofițeri. În aceeași perioadă, pentru exercițiul financiar 1892 - 1893, bugetul Flotilei era de 1.5 milioane lei.³⁷ Tot în anul 1892, Ministerul de Război a aprobat un credit de 200.000 de lei pentru dezvoltarea Arsenalului Flotilei de la Galați, cu scopul de a construi cazarme și magazii.³⁸

Succesele pe linia dotărilor au continuat, deși într-un ritm mai lent, și în ultimul deceniu al secolului al XIX-lea. După numeroase insistențe și rapoarte la Ministerul de Război, colonelul Murgescu a reușit să obțină aprobarea pentru achiziționarea a unor noi nave. Deși în argumentarea proiectului se acredita ideea folosirii lor pentru misiuni de navigație pe Dunăre, în realitate ambarcațiunile urmau să fie armate cu tunuri ușoare pentru a putea duce la bun sfârșit și misiuni auxiliare de război. Colonelul Murgescu afirma, pe bună dreptate, că navele de care dispunea Flotila nu erau suficiente pentru a asigura nevoile proprii de instrucție și de a contribui la toate misiunile curente, cu atât mai puțin la urgențele la care erau solicitate: poliție la fluviu și la mare, serviciul vamei portuare, transporturi și servicii poștale, conform solicitărilor altor ministere. De altfel, Ministerul de Interne, confruntat cu dificultăți în teritoriu, a solicitat ca Flotila să fie pregătită în orice moment să-și dea concursul administrațiilor locale cu navele și oamenii ei.³⁹

Așadar, una dintre cele mai importante și cele mai solicitate măsuri luate de către conducerea marinei în acea perioadă, care arată stadiul totuși incipient al dotărilor, dar și faptul că această armă începea să se profesionalizeze, a fost decizia conducerii Flotilei de a solicita o delimitare a sarcinilor ei, în sensul prioritizării instrucției și pregătirii forțelor din subordine. Până la acel moment (1892), Flotila a fost solicitată să sprijine structuri ale altor ministere, în afara celui de Război, cu nave pentru diferite misiuni de inspecție, servicii poștale, de vamă etc., cu efecte negative evidente asupra procesului de instrucție. Cum și Marina Comercială era în

³⁶ *Idem*, fond Flotila Galați, dosar 1/1891, f. 383.

³⁷ Monitorul Oastei, nr. 17, 2 aprilie 1892, p. 229.

³⁸ Arhivele Istorice Centrale, fond Senat, dosar 4152/1891, f. 2.

³⁹ *Idem*, fond Președinția Consiliului de Miniștri, dosar 3/1892, f. 98.

stadiul incipient al dezvoltării sale și nu se putea conta pe ea pentru astfel de sarcini auxiliare, colonelul Murgescu a solicitat Ministerului de Război să suplimenteze fondurile alocate Flotilei, pentru construirea a patru șalupe de patrulare pe fluviu.⁴⁰

Contribuția lor în vreme de război putea fi, de asemenea, semnificativă. Pe lângă dotarea lor cu artilerie de calibru redus, șalupele puteau fi foarte ușor adaptate ca torpiloare. Aceste nave au devenit șalupele torpiloare tip „Vedea”, intrate în dotare în anul 1894. Cele patru șalupe („Vedea”, „Teleorman”, „Argeș” și „Troțușul”) urmau să fie repartizate Inspectoratului Navigației și Porturilor, sub autoritatea căruia au executat misiuni de poliție navală pe Dunăre.⁴¹

În aceste condiții, colonelul Murgescu a solicitat aprobarea unui credit de 260.000 lei pentru construirea a patru șalupe (65.000 lei pentru fiecare navă), argumentând că serviciile pe care le puteau aduce ar fi:

„1. În timp de pace:

Poliția obișnuită a porturilor și malurilor Dunărei;

Transporturi militare;

Transportul consiliilor de recrutare;

Transporturi de orice natură dupe cererea serviciilor publice;

2. În timp de război:

Vor fi armate cu tunuri ușoare [...] și se vor putea întrebuința și ca șalupe torpiloare;”⁴²

Comanda celor patru șalupe torpiloare s-a dat în anul 1893, navele urmând să sosească în țară un an mai târziu. Colonelul Murgescu a inspectat șantierele navale din apropierea Hamburgului, unde erau construite navele. Caracteristicile lor erau: deplasament 32 tone, lungime 21 m, lățime 3 m, pescaj 1.35 m, atingând o viteză de 20 km/h. Armamentul era format din doi școndri port-torpilă, un tun revolver „Hotchkiss” de 37 mm și o mitralieră cu 10 țevi „Nordenfelt”, de 11,43 mm.⁴³

Alături de aceste șalupe de poliție, în cadrul noilor achiziții s-a inclus și un vapor cu aburi pentru poliția navigației pe Prut, o idee apărută la începutul anilor 1890, când s-a constatat necesitatea asigurării siguranței și pe acest râu, în condițiile în care Flotila nu avea resurse nici măcar pentru Dunăre. A fost folosită temporar șalupea „Sentinela”, cu rezultate pozitive,

⁴⁰ Arhivele Naționale ale României, fond Președinția Consiliului de Miniștri, dosar 3/1892, ff. 97-98.

⁴¹ Georgeta Borandă, „Nave de luptă românești – Breviar”, p. 219.

⁴² Arhivele Naționale Istorice Centrale, fond Președinția Consiliului de Miniștri, dosar 3/1892, f. 98.

⁴³ Georgeta Borandă, „Nave de luptă românești – Breviar”, p. 219.

dar conducerea Flotei și cea a Ministerului de Război au decis construirea unui vapor special pentru navigația pe Prut. Costul construcției a fost de 35.562 lei, iar nava a fost comandată tot în șantierele navale din Germania.⁴⁴

Tot din rapoartele străine despre situația Flotei Române la final de secol al XIX-lea, aflăm de alt aspect al activității acestei arme, anume reprezentarea țării noastre peste hotare. Sub conducerea colonelului Murgescu, în calitatea de comandant superior al marșului, s-a format o grupare de nave, formată din nava școală „Mircea” și crucișătorul „Elisabeta”, care a navigat către Italia, în portul Genova, pentru a transmite o scrisoare de felicitare din partea regelui Carol I către regele Italiei, prilejuită de sărbătorirea a patru secole de la descoperirea Noii Lumi de către Cristofor Columb.⁴⁵

Marșul s-a încheiat cu succes, navele revenind în țară pe 10 octombrie 1892, după cum relatează Consulul Franței la Galați: „[...] colonelul Murgescu a coborât de îndată pavilionul de pe <<Elisabeta>>; el trebuia să plece la București pentru a da raportul asupra misiunii care pare să fi reușit pe deplin. Presa locală subliniază că cele mai mari onoruri au fost făcute marinarilor români, atât de poporul cât și regele Italiei.”⁴⁶

Festivitățile au implicat un dineu, la care au fost invitați de gazde colonelul Murgescu și maiorul Irimescu, comandantul crucișătorului „Elisabeta”. Colonelul Murgescu a primit crucea de comandor al ordinului Sfinții Mauriciu și Lazăr, iar cei doi comandanți de nave, maiorul Irimescu și maiorul Barbieri, au primit titlul de cavaler al aceluiași ordin. Diplomatul francez nota vizibilele „progrese obținute de marina română”, care a reușit la doar câțiva ani de la o participare cu succes, dar cu forțe limitate, la Războiul de Independență, să organizeze și să execute o misiune în Marea Mediterană.

Nu numai aceasta, dar și modul în care s-au prezentat marinarii români în porturile pe care le-au vizitat cu ocazia marșului, a impresionat pe observatorii străini. Reprezentantului Franței la Galați nu i-au scăpat implicațiile geopolitice ale creării și dezvoltării Flotei Române: „Creând o flotilă [...] România urmărește mai întâi să-și afirme preponderența pe Dunăre față de Bulgaria și de Serbia; la un moment dat ea vrea, de asemenea, să fie în măsură să-și dea concursul, cu torpiloare și canoniere,

⁴⁴ Anton Bejan (coord.), *Dicționar enciclopedic de marină*, București, Editura Semne, 2008, p. 153.

⁴⁵ Arhivele Naționale Istorice Centrale, fond Microfilme Franța, rola 65, vol. 4, f. 244.

⁴⁶ *Ibidem*.

unei escadre prietene care ar veni să evolueze în apropiere de Constanța și Sulina”.⁴⁷

Se remarcă aici clarviziunea diplomatului francez, care a rezumat într-o frază direcția de dezvoltare a Marinei Române pentru următoarele două decenii. Factorii de decizie ai Marinei au ales să se concentreze pe întărirea Diviziei de Dunăre în anii următori, desigur în detrimentul celei de Mare. Motivația geopolitică era, și ea, corect identificată: superioritatea pe fluviu în fața rivalilor regionali, Serbia și, mai ales, Bulgaria. Se dorea, totuși, păstrarea unei prezențe la Marea Neagră și în această direcție s-au făcut unele eforturi pentru a crea o forță maritimă capabilă să reprezinte interesele României, dar, în final, resursele de care dispunea țara s-au dovedit insuficiente pentru a se realiza și acest deziderat.

Diplomații străini puteau observa totodată încordarea relațiilor în ceea ce privește controlul Dunării între România și Austro-Ungaria. Un alt motiv pentru care prima dorea întărirea flotei de Dunăre și chiar risca pozițiile de la Marea Neagră, era tocmai faptul că Viena analiza posibilitatea măririi numărului de monitoare și canoniere pe Dunăre.⁴⁸

La insistențele Comandantului Flotei, colonelul Murgescu, Ministerul de Război a aprobat trimiterea unor tineri ofițeri să participe la cursurile Academiei Navale Superioare din Livorno, în anul 1892. Ofițerii, locotenenții Nicolae Negru, Dimitrie Iosipescu și Mihail Mihăilescu, promoție 1889, au beneficiat de această șansă.⁴⁹

Aceași impresie pozitivă a făcut-o Flotila în anul 1893, an în care crucișătorul „Elisabeta” și nava școală „Mircea” au executat un marș de instrucție, ocazie cu care navele au vizitat câteva porturi rusești și din Turcia. Ca și vizita oficială în Italia din anul precedent și această misiune a fost îndeplinită cu succes.

Colonelul Murgescu a fost avansat în același an, 1893, la gradul de general de brigadă, o recunoaștere în plus a meritelor sale de bun comandant și organizator al Flotei Române.

Diplomații străini notau că moralul ofițerilor și trupei era la un nivel ridicat, „animați de o reală emulație, antrenați continuu prin cursuri de trageri de torpile și electricitate”⁵⁰. Rapoartele arătau o realitate; într-adevăr, într-o perioadă determinată de eforturi din partea conducerii Flotei pentru îmbunătățirea pregătirii forțelor, mai ales că se beneficia de experiența participării la Războiul de Independență. În același registru, dezvoltarea

⁴⁷ *Ibidem*, f. 245.

⁴⁸ *Ibidem*, f. 246.

⁴⁹ *Idem*, fond Președenția Consiliului de Miniștri, dosar 3/1892, f. 330.

⁵⁰ *Idem*, fond Microfilme Franța, rola 65, vol. 4, f. 263.

Flotilei era impulsionată de informațiile aduse din marinele din vest de către ofițerii trimiși la studii acolo. Este astfel explicabilă aplecarea spre noile tehnologii menționate în dările de seamă ale trimișilor străini din România. Războiul din 1877-1878 arătase cu prisosință necesitatea utilizării torpilelor și armelor sub apă, în general, pentru o marină cu resurse restrânse, așa cum era cazul României. Direcțiile principale de dezvoltare ale Flotilei au fost, așadar, determinate de constrângerile financiare, și s-au rezumat pe creșterea calității forțelor, în detrimentul cantității. De altfel, chiar reprezentanții Franței menționau dotările slabe cu care trebuia să se confrunte Flotila, ca, de exemplu, insuficiența facilităților portuare și incapacitatea Arsenalului de la Galați de a asigura nevoile navelor. În ciuda faptului că se remarca activitatea febrilă de reparare a navelor existente, absența unor bazine și docuri uscate făcea imposibilă misiunea principală a Arsenalului. Motivele pentru alocarea bugetară mică pe care o avea Flotila, în comparație cu Armata, a devenit o constantă în ceea ce privește Ministerul de Război. Pur și simplu, prioritatea României era apărarea frontierelor terestre.⁵¹

Cu toate acestea, se constatau progrese serioase, iar observatorii străini considerau că Flotila putea „să manevreze pe Dunăre, superioritatea sa rămânând inconstabilă față de alte state riverane”⁵², referindu-se la vecinii Serbia și Bulgaria, iar dacă luăm în calcul și planurile de înzestrare pe termen mediu, flotila dunăreană a României se putea compara cu cea a Austro-Ungariei. Chiar dacă la Marea Neagră, Divizia de Mare nu se ridica la nivelul celei de Dunăre, conducerea Flotilei a trebuit să accepte „favoarizarea” sectorului fluvial, supunându-se imperativelor strategice.

În anul financiar 1893 - 1894 s-a ajuns la un apogeu al încadrării cu personal a Flotilei Române. În acel an, Marina Militară avea aproape 100 de ofițeri, cu 1863 soldați, primind astfel justificat un buget de 1.732.900 lei pentru întreținerea bastimentelor și programele de instrucție.⁵³

Procesul de instrucție a continuat cu rezultate bune și în acel an, când s-a observat „puternicul impuls dat tuturor serviciilor tinerei marine române”⁵⁴, an în care conducerea Flotilei, sub atenta dirijare a generalului de brigadă Murgescu a decis să propună desființarea Școlii de Marină și înlocuirea pregătirii date de ea cu trimiterea tinerilor ofițeri la studii în școli navale de prestigiu din Occident. În acest sens, generalul Murgescu s-a implicat în procesul de reorganizare al Școlii de Marină.⁵⁵

⁵¹ *Ibidem*, f. 264.

⁵² *Ibidem*, f. 265.

⁵³ Monitorul Oastei, nr. 15 din 24 martie 1893, p. 320.

⁵⁴ Arhivele Naționale ale României, fond Microfilme Franța, rola 65, vol. 4, f. 265.

⁵⁵ *Ibidem*.

Cu toate că efectivele Flotilei au crescut constant în ultimul deceniu al secolului al XIX-lea, alocările bugetare au scăzut semnificativ față de anul precedent. Astfel, în anul fiscal 1894 - 1895, bugetul Flotilei a scăzut cu aproape 200.000 de lei.⁵⁶

În vara anului 1894, formațiunea navală compusă din crucișătorul „Elisabeta”, bricul „Mircea” și torpiloare, au participat sub comanda colonelului Vasile Urseanu, la o croazieră în Marea Neagră, la sfârșitul lunii iunie. Apoi, navele au efectuat un nou marș de instrucție în Mediterana și Adriatică.⁵⁷ În cadrul primei acțiuni, navele au efectuat exerciții de tragere în Marea Neagră.

Pe 20 iunie același an, au fost recepționate cele patru șalupe de poliție, „Argeș”, „Trotuș”, „Vedea” și „Teleorman”, comandate în Germania și sosite pe cale ferată la Galați. În paralel, generalul Murgescu a militat pentru construirea unui iaht regal, pentru înlocuirea lui „Ștefan cel Mare”.⁵⁸

Printre ofițerii trimiși la studii în străinătate a fost și cazul locotenentului Constantin Ciuchi, trimis în 1895 pe escadra de rezervă a Franței din Marea Mediterana.

Iată cum arăta un raport al inspecțiilor executate la Inspectoratul Navigației Porturilor, la vremea aceea (1894) structură subordonată Corpului Flotilei și condusă de către locotenent colonelul Ilie Irimescu. Instrucția efectivelor s-a realizat conform programelor elaborate de către Comandamentul Flotilei cu rezultate mulțumitoare. Inspectoratului Navigației Porturilor i s-au alocat cinci canoniere („Bistrița”, „Grivița”, „Fulgerul”, „Siretul”, și „Oltul”) și șapte șalupe de patrulare („Santinela”, „Grănicerul”, „Veghetorul”, „Poterașul”, „Trotușul”, „Teleorman”, și „Vedea”), care au acționat cu celelalte nave ale Diviziei de Dunăre la diferite exerciții tactice, mai ales de artilerie.

Sub conducerea generalului Murgescu s-a organizat și Consiliul Consultativ al Flotilei, care purta numele de Comandament Tehnic Consultativ, conform denumirilor perioadei respective. Componența Consiliului era decretată în fiecare an de către suveran, la propunerile Ministerului de Război, dar, de regulă, erau numiți Comandantul Flotilei (președinte), Directorul Flotilei din Minister, Directorului Arsenalului, Inspectorul Navigației și Porturilor⁵⁹ și un ofițeri din cadrul structurilor subordonate, ca membri.⁶⁰

⁵⁶ Monitorul Oastei, nr. 15 din 29 martie 1894, pp. 317-318.

⁵⁷ *Ibidem*, pp. 329-331.

⁵⁸ Arhivele Naționale ale României, fond Microfilme Franța, rola 65, vol. 4, f. 351.

⁵⁹ Atât timp cât structura s-a aflat în subordinea Corpului Flotilei.

⁶⁰ Monitorul Oficial, nr. 194 din 15 decembrie 1894, pp. 619-620.

În cadrul campaniei de instrucție pe anul 1894, crucișătorul „Elisabeta” și bricul „Mircea” au efectuat o croazieră în Marea Mediterană, plecând de la Galați și vizitând Sulina, Constanța, Constantinopol, Tarento, Ancona, Veneția și Trieste. Pe drumul de întoarcere, au fost vizitate porturile din Adriatică (Pola, Fiume, Corfu), revenind apoi în țară. Marșul a fost realizat sub conducerea generalului Murgescu, Comandantul Corpului Flotilei și avea mai multe valențe. În primul rând, ea servea scopul reprezentării intereselor României în Vest, în state cu care se stabiliseră deja legături și de la care se aștepta sprijin diplomatic și militar pe viitor. Lăsând la o parte rolul diplomatic, era de asemenea foarte important pentru Flotilă să poată să-și instruiască efectivele în cadrul unor astfel de marșuri, unde erau supuși unor exerciții complexe, apropiate de provocările cu care s-ar fi confruntat într-o situație de război.

Astfel, crucișătorul „Elisabeta”, cea mai modernă navă maritimă de care beneficia Flotila, cu trei ofițeri cu grad superior, 12 cu grad inferior și 158 de marinari, a ajuns în portul Taranto pe 21 iulie 1894, ocazie cu care s-a realizat un schimb de vizite cu reprezentanții militari ai statului italian și s-au vizitat nave de război moderne (cuiasate) ale Marinei Italiene. Pe 1 august a fost vizitat portul Veneția, unde s-au schimbat impresii cu Comandantul Marinei Italiene și s-a putut inspecta cuiasatul „Morosini”. După vizite similare la Corfu și la Istanbul, crucișătorul a revenit în țară pe 4 septembrie, încheind astfel perioada a doua de instrucție anuală. Pe toată perioada voiajului, s-a continuat serviciul regulat la bord, „instruindu-se în practica navigațiunii”, iar în toate porturile, „mai cu seamă la Taranto, Veneția, Triest și Pola, ofițerii au vizitat arsenalele maritime și bastimentele de rezel de diferite tipuri, fie armate fie în construcție, profitând de fericita ocaziune ce au avut”.⁶¹ Acest tip de marșuri de instrucție serveau scopului de a menține ofițerii de marină la curent cu inovațiile tehnice, dar și tactice din marinele cu tradiție din Occident.

În Marea Neagră, „Elisabeta” a executat tiruri cu tunurile „Krupp” de 150 mm la Gura Portiței, participând apoi la manevrele cu navele Flotilei, împreună cu forțele terestre, sub comanda generalului Murgescu.⁶²

Este remarcabil faptul că generalul Murgescu a militat permanent pentru crearea unei școli dedicate, de sublocotenenți, pentru Marină. Înainte de constituirea ei, în anul 1896, pentru pregătirea tinerilor ofițeri se apela la improvizații, precum organizarea de conferințe la Țiglina, „asupra diferitelor specialități, precum: navigația, torpile, tactica navală, artileria, manevre,

⁶¹ Arhivele Militare Naționale Române, fond Comandamentul Flotilei de Dunăre, dosar 4/1894, nepaginat, original.

⁶² *Ibidem*.

etc.”⁶³ Din acest motiv, generalul Murgescu a făcut mai multe rapoarte către conducerea Ministerului de Război, prin care solicita „înființarea unei școli speciale, teoretică practică de marină, indispensabilă”, argumentând corect că noii ofițeri din Flotilă proveneau, într-o proporție covârșitoare, din școlile militare din țară, neavând nici un fel de pregătire de marină.⁶⁴

Sub comanda generalului Murgescu s-a organizat și participarea României la inaugurarea canalului care unește Marea Nordului cu Marea Baltică, la Kiel, în 1895, ocazie cu care s-a format o grupare de nave formată din crucișătorul „Elisabeta” și bricul „Mircea”.⁶⁵

Pentru exercițiul fiscal 1895 - 1896, bugetul alocat Flotilei a fost de 1.471.470 lei⁶⁶, pentru un total al efectivelor de 2182, dintre care 113 ofițeri.

Înainte de constituirea Diviziei de Dunăre ca unitate de sine stătătoare în cadrul Flotilei, organizarea navelor care vor intra în compunerea ei a fost bine stabilită, în anul 1895. După un raport al generalului Murgescu, Ministerul de Război a aprobat repartizarea navelor de pe fluviu în principalele porturi: canonierele la Brăila, Tulcea, Cernavodă, Turnu-Severin și Chilia, șalupele torpiloare la Sulina și Isaccea și cele trei torpiloare din Franța, la Galați (Țiglina).⁶⁷

Generalul Murgescu era nu numai Comandantul Corpului Flotilei, dar și Inspector General al ei, conform „Regulamentului asupra inspecțiunilor generale”, din anul 1895. Legea pentru Organizarea Flotilei și Serviciului Porturilor” din 1886 nu menționa această calitate a Comandantului Flotilei, fiind nevoie de aproape un deceniu pentru ca și lui să i se reglementeze atribuțiile de Inspector General.

Actul din 1895 clarifica, deci, funcția de Inspector General pentru comandantul Flotilei, „pentru toate trupele, bastimentele, stabilimentele și serviciile flotilei”. El realiza inspecțiile generale și făcea toate propunerile tehnice și „de comandament” pentru forțele din subordinea lui.⁶⁸

Regulamentul diferenția între inspectorii generali, precum cel al Flotilei, și „inspectorii generali de arme sau servicii”, Inspectorul General al Cavaleriei, cel al Artileriei, Șeful Marelui Stat Major al Armatei, ș.a., care realizau „și inspecțiunea tehnică a tuturor trupelor, ofițerilor”, cu alte cuvinte, care inspectau pe linie tehnică toate corpurile de armată. Cum

⁶³ Arhiva Ministerului Apărării Naționale, fond Comandamentul Flotilei de Dunăre, dosar nr. 4/1894, nepaginat.

⁶⁴ *Ibidem.*

⁶⁵ Monitorul Oficial, nr. 261 din 28 februarie/12 martie 1895, p. 8923.

⁶⁶ Monitorul Oastei, nr. 18 din 18 aprilie 1895, p. 363.

⁶⁷ Arhivele Naționale ale României, fond Microfilme Franța, rola 65, vol. 4, f. 374.

⁶⁸ Monitorul Oficial, nr. 65 din 22 iunie/4 iulie 1895, p. 2.242.

Corpul Flotilei avea acest statut, în urma legii din 1886, unitățile de marină erau inspectate de inspectorii generali de arme și servicii.

Inspectorul General al Flotilei avea un sistem diferit de atribuții, comparativ cu ceilalți inspectori, în sensul că era obligat să facă inspecții cu diferite teme, în funcție de anotimp. Particularitatea se explică prin specificul armeei Marine, care implica unele caracteristici diferite ale procesului de instrucție.

Primăvara, spre exemplu, se inspectau mai ales progresele teoretice ale corpului ofițerului, deoarece pe timp de iarnă se organizau diferite școli, la bordul celor câteva nave armate pe timp de iarnă, dar mai ales la uscat. Vara era rezervată inspectării navigației generale și a porturilor (Inspectoratul Porturilor și al Navigației se subordona direct comandantului Corpului Flotilei) și pregătirii navelor pentru sezonul de toamnă, când se încorporau recruții. Arsenalul Flotilei era responsabil pentru reparațiile la nave și era vizat în mod deosebit pentru inspecții în lunile de vară.

Toamna era anotimpul în care se făceau cele mai multe inspecții, atât pe linia pregătirii de infanterie a marinarilor: „progresele instrucțiunii de infanterie și al tragerii în țintă”⁶⁹, cât și a navelor care urmau să primească noul contingent și pe cei din ciclul II de instrucție. Inspecția includea rezultatele tragerilor cu artileria de la bordul navelor, rezultatele marșurilor de instrucție, precum și întreținerea tuturor dotărilor diferitelor unități.

În 1895 s-a aprobat, la insistențele generalului Murgescu, trimiterea a doi ofițeri, la școlile navale de la Brest, respectiv Livorno.⁷⁰

Un pas important în vederea definitivării organizării Flotilei a fost Decretul 1.093 din 26 februarie 1896, privind „Organizarea Flotilei Regale”. Conducerea ei militase pentru statutarea împărțirii operative a forțelor în cele două sectoare geografice: Dunărea și Marea Neagră. Deși existau de câțiva ani „diviziuni” de nave, ele erau doar grupări limitate, cu scopul facilitării instrucției, și nu corpuri separate, cu administrație proprie. Decretul de organizare din 1896 reglementa împărțirea mult mai clară în noile unități: Diviziunea de Mare, Diviziunea de Dunăre, Depozitele Echipajelor Flotilei, Apărarea Fixă și mobilă a porturilor, Școlile, Arsenalul și Inspectoratul Navigației și Porturilor⁷¹

Cele două diviziuni (se păstra formula de „divisiune”), având ca baze Constanța și Galați, erau formate dintr-un număr variabil de nave armate, în funcțiile de nevoile de instrucție din fiecare an. Cu toate acestea, alocarea navelor era definitivă, în sensul că fiecare diviziune avea propriile

⁶⁹ Monitorul Oficial, nr. 65 din 22 iunie/4 iulie 1895, p. 2.243.

⁷⁰ Arhivele Naționale ale României, fond Microfilme Franța, rola 65, vol. 4, f. 385.

⁷¹ Monitorul Oastei, nr. 14 din 16 martie 1896, p. 80.

nave, din rândul cărora se armau anual o parte. Spre exemplu, pentru 1896, Divizia (Divisiunea) de Mare era formată din crucișătorul „Elisabeta”, bricul „Mircea”, canoniera „Grivița” și torpiloarele „Năluca” și „Sborul”. Divizia de Dunăre a armat în acel an avizoul „România”, canonierele „Oltul”, „Bistrița”, și „Siretul”, puitorul de mine „Alexandru cel Bun” și șalupa torpiloare „Șoimul”.

Printre cele opt corpuri și servicii care formau acum organigrama Marinei, Școlile aveau în subordine noua Școală de Aplicație a Sublocotenenților de Marină, pentru care generalul Murgescu a militat încă de la numirea lui în funcție, în 1888.⁷² Alături de Școala Specială de Marină, care forma diferitele specialități de ofițeri de marină, și de Școala Specială de Mecanici și Maiștri, noua instituție completa sistemul de pregătire a cadrelor Corpului Flotilei.⁷³

În afara bugetului ordinar, generalul Murgescu a insistat pentru acordarea de credite suplimentare și pentru Flotilă. Din totalul de 12 milioane de lei, reprezentând creditul extraordinar pentru toată Armata, Flotila a primit 700.000 lei, alocați pentru achiziționarea de torpile, tunuri de 57 și 37 mm, mașini și materiale pentru Arsenal.⁷⁴

Alocările bugetare au fost, totuși, limitate spre sfârșitul secolului al XIX-lea, ceea ce s-a reflectat în restrângerea marșurilor de instrucție din Marea Mediterana, care se defășuraseră până la acel moment cu regularitate. Pentru prima dată după mulți ani, în 1896 navele importante pentru pregătirea marinarilor (crucișătorul „Elisabeta” și bricul „Mircea”) au realizat manevre navale doar în Marea Neagră, vizitând Insula Șerpilor și porturile Sulina, Mangalia și Odessa.

De asemenea, din rațiuni de economie s-au oprit și investițiile în noi bastimente, ceea ce a întârziat realizarea planului naval cu un deceniu. La o analiză mai atentă, se poate vedea că bugetul alocat Flotilei nu prevedea decât sumele pentru solde și întreținerea materialului.

Tot în anul 1896, generalul Murgescu a facilitat efectuarea de stagii de studii în Italia pentru trei căpitani din Corpul Flotilei: Alexandru Racleș, Dimitrie Grecescu și Zaharia Ionescu. Ultimul dintre ei a fost trimis la specializare la școala de torpile, în vreme ce primii doi la cea de artilerie, păstrând astfel proporția nescrisă între artilerie și arme sub apă. De altfel, superioritatea numerică a ofițerilor specializați în artilerie a explicat și preponderența navelor de suprafață în gândirea navală română. În perioada

⁷² Marian Moșneagu, *Amiralii României*, Constanța, Ex Ponto, 2017, p. 349.

⁷³ Jianu Moldovan, „Învățământul de marină – repere cronologice”, în *Revista Marina Română*, nr. 10, anul II, decembrie 1991, p. 14.

⁷⁴ Monitorul Oficial, nr. 23 din 28 aprilie/10 mai 1896, p. 722.

următoare Războiului de Independență, mai ales sub impactul succeselor obținute de noile tipuri de arme, între care torpila ocupa locul de frunte, și Flotila Română a investit în nave care să utilizeze la maximum torpilele, mai ales cele cu șconдру. Direcția s-a dovedit a fi una greșită, de vreme ce, foarte rapid, a devenit evident că șconдру era o tehnologie depășită, fiind înlocuită de torpilele automobile, care prezentau mult mai multe avantaje și mai puține riscuri. Ca urmare, navele intrate în serviciu, fie ele torpiloare, fie șalupe torpiloare, erau fie prea mici pentru montarea unor tuburi lanstorpile, fie necesitau alte investiții în acest sens. Pe de altă parte, reținerea inițială față de torpilele automobile era explicabilă prin faptul că ele erau mult mai scumpe, iar bugetul Flotilei era unul mic.

În paralel, conducerea Flotilei a insistat pentru dotarea cu nave mai mari, dintre care a fost achiziționat doar crucișătorul „Elisabeta”, pentru a-și asigura o prezență consistentă și la Marea Neagră și pentru reprezentarea peste hotare. În concluzie, planurile navale succesive au suferit de pe urma încercării de a jongla cu unele cerințe greu de atins. Forțele navale române au rămas în poziția ciudată, între o încercare de „Jeune Ecole” și necesitatea de a dispune și de nave mari pentru instrucție și pentru a asigura posturi pentru ofițeri.

Generalul Murgescu a fost conștient de limitele materialului naval de care dispunea Flotila, fapt dovedit de primul proiect de plan naval pe care l-a propus Ministerului de Război, la sfârșitul anului 1896. Ca și precedentele programe, și acesta era eșalonat pe o perioadă de trei ani, acceptându-se faptul că nici măcar cu credite extraordinare nu se putea asigura suma totală într-un singur exercițiu financiar. Argumentația includea, pe lângă necesitatea „apărării țării”, precizarea că acest program se concentra pe protejarea „coastelor mării”, ceea ce arată că factorii de decizie ai Flotilei conștientizau importanța consolidării Diviziei de Mare. Principala investiție prevăzută în plan, care era de altfel o adaptare a unor variante mai vechi de program de achiziții, din 1892 și 1894, trebuia să ia forma unui crucișător, „care împreună cu crucișătorul <<Elisabeta>> să concure la apărarea gurilor Dunărei și a coastelor mării”.⁷⁵ Cheltuiala aferentă navei era considerabilă, de 3.000.000 lei, din totalul de 10.255.000, ceea ce reprezenta o creștere substanțială față de costul estimat pentru „Elisabeta” (800.000).

Analiza restului programului naval relevă accentul pus pe nave de coastă, flexibile, care să poată acționa atât în apele puțin adânci de pe litoralul maritim, dar și pe Dunărea maritimă, așa cum era cazul a două canoniere cuirasate. Armamentul preconizat pentru ele, „tunuri de 15 cm, cu

⁷⁵ Arhivele Naționale ale României Iași, fond Flotila Galați, dosar 2/1896, f. 470.

tir repede”⁷⁶, arată că, de fapt, era vorba despre monitoare mai mici. Influența școlii navale franceze se făcea simțită prin includerea în program a trei torpiloare, „sistemul cel nou”⁷⁷, înțelegându-se prin aceasta clasa I, cu torpile automate și tunuri de 37 mm, la fel, utilizate și pe Dunăre, și la Marea Neagră. Ambivalența programului naval avea și unele rațiuni strategice. În perioada în care a fost conceput, relațiile diplomatice cu Rusia se amelioraseră și Marele Stat Major a luat în calcul apelarea la flota rusă din Marea Neagră, ca aliat, pentru respingerea unei agresiuni. De aceea, accentul trebuia să fie pus pe apărarea frontierei dunărene. Din păcate, varianta respectivă a planului de înzestrare, mai echilibrată decât altele care s-au succedat, nu a fost acceptată.

Ultimii ani de la conducerea forțelor navale române au fost plini de activitate pentru comandantul Flotilei. După reorganizarea ei în două diviziuni, noua structură a fost verificată cu ocazia manevrelor anuale, din 1896, desfășurate de navele maritime și de cele fluviale, sub comanda generalului Murgescu. Manevrelor au fost analizate de Primul-Ministru, de Ministrul de Război și de Șeful Marelui Stat Major, încheindu-se cu rezultate pozitive și confirmând validitatea constituirii de diviziuni separate de nave în cele două teatre de operații.⁷⁸

Reorganizarea Flotilei prin decretul din 1896 nu a dus, per total, la dezvoltarea armeei, așa cum s-a dorit, mai ales că perioada respectivă a fost marcată de restrângeri ale fondurilor destinate Armatei, în general, și Flotilei în mod deosebit. Conducerea ei a militat în continuare pentru noi măsuri, în planul legiferării, care să așeze marina mai bine în cadrul sistemului militar național. Astfel s-a ajuns la „Legea pentru organizarea Marinei din 1898”. Legea din 28 mai 1898 reprezintă incontestabil una dintre cele mai mari realizări ale perioadei în care generalul Murgescu a stat la cârma Marinei.

De la început se stabilea noua titulatură a armeei, schimbată din „Corpul Flotilei” în „Marina Militară”, care avea în subordine două unități tactice mari: Divizia de Dunăre și Divizia de Mare, o clarificare necesară pentru cristalizarea obiectivelor ei.⁷⁹ În toate modificările organizatorice enunțate de lege se poate observa influența principiilor militare care-și aveau originea în cadrul conducerii Marinei. Spre exemplu, transformarea gradelor ofițerilor din cele specifice trupelor de uscat în cele de marină: general de divizie – viceamiral, general de brigadă – contraamiral, colonel –

⁷⁶ *Ibidem.*

⁷⁷ Marian Moșneagu, *Amiralii României*, Constanța, Ex Ponto, 2017, pp. 349.

⁷⁸ „Epoca”, serie II, anul II, nr. 270, 3 octombrie 1896, p. 3.

⁷⁹ C. Hamangiu, *Codul General al României*, vol. III, *Legi uzuale 1861-1903 – continuare – 1894-1903*, București, Editura Leon Alcalay, 1903, p. 3889.

comandor, etc., a fost implementată la sugestia ofițerilor care doreau racordarea armeei din care făceau parte la practica din marinele din Vest.

Un alt punct pozitiv a fost stabilirea clasificării bastimentelor Marinei Militare în nave de luptă, cu rol de instruire a echipajelor pentru misiuni de luptă; nave de școală, unde se realiza pregătirea pe specialități; nave staționare – cu misiuni de pază în porturi; nave de transport și, în final, nave de studii pentru cercetări hidrografice, etc.⁸⁰

Cu ocazia ultimei inspecții generale efectuate la corpurile Marinei Militare, contraamiralul Murgescu observa nivelul ridicat de operativitate al unităților. Lucrările de mobilizare au fost foarte bine întocmite și pe parcursul anului de instrucție s-a reușit atingerea obiectivului ca navele armate să fie gata de acțiune în orice moment. Tot ce ținea de Comandamentul Marinei a fost realizat la timp, așa cum era cazul Depozitului Echipajelor, care a făcut dovada posibilității completării cu efective a navelor și companiilor de apărare. Totuși, bugetul restrâns și-a lăsat amprenta pe dotarea materială și de aceea s-a demonstrat că stocurile de mobilizare de materiale și muniții, de la Arsenalul Marinei și de la depozitele de muniție, erau insuficiente pentru nevoile tuturor navelor armate. Dificultățile prezentate s-au acutizat în anii următori, pe măsură ce bugetul a fost tot mai mic.

PIONEERS OF A NEW MILITARY SERVICE: THE NAVY. VICE ADMIRAL IOAN MURGESCU

-abstract-

Keywords: Vice Admiral Murgescu, „organiser”, Romanian Navy.

The classical theory of leadership, which could be used for the military, says that „the tasks of the leaders are more complex as you go up the command chain”. For Vice Admiral Murgescu, in charge of the Romanian Flotilla this is more true as one sees he had to solve different problems (strategic, tactical and organisational).

He laid the foundations for a new institution and set it towards modernization. But one of the most adequate terms we could use for him was „organiser”. This is because he had to put into practice the knowledge of the past and of the present, as it became available for the newfound Romanian Navy.

⁸⁰ George Petre, Ion Bitoleanu, *Tradiții navale românești*, București, Editura Militară, 1991, p. 166.