

PROBLEMA BAZEI NAVALE ÎN DEZBATEREA PUBLICĂ A CONTEMPORANILOR

*dr. Constantin CHERAMIDOGLU**

Ideea înființării unei baze navale prinsese contur încă din anul 1913, în condițiile strategice de atunci, iar lucrările tehnice conduse de comandorul C. Negru opinau pentru așezarea acesteia în vestul lacului Techirghiol. După război, în noile condiții geostrategice, cu un litoral mult mărit, România își reconsidera politica navală, ținând cont și de evoluția forțelor prezente în zona Mării Negre. Apar astfel mai multe variante posibile pentru amplasarea unei baze operaționale a flotei de război, iar discuția asupra subiectului depășește cadrul restrâns al specialiștilor din marină și al factorilor decidenți din mediul politic și devine un subiect de interes național. Presa vremii cuprinde astfel zeci de articole și note referitoare la acest subiect, cu multe luări de poziție interesante și astăzi, ce ne ajută să înțelegem mecanismul prin care s-a trecut de la o idee la practică, în acele timpuri.

Articolele publicate în ziare nu erau întotdeauna scrise de specialiști în domeniul militar, ci ele reprezentau opinia redacției (multe fiind nesemnate), sau a unor personalități din alte domenii. Pe de altă parte ele reflectau gândirea unei importante părți a societății, fiind astfel semnificative pentru reconstituirea epocii și a mentalității sale. Atunci când se vehicula în presă o posibilă localizare pentru viitoarea bază navală, apăreau imediat și contraargumente, mai mult sau mai puțin întemeiate. La începutul anului 1923 apărea o notă în ziarul „Adevărul”, revelatoare în acest sens, din care cităm în continuare: „Comandamentul marinei dorește de mult timp să înființeze pe litoralul nostru o bază navală. Felul cum s-a rezolvat la Lausanne chestiunea Srâmtorilor, pare a-l fi întărit în această dorință. Unii specialiști socot de prisos pentru noi o bază navală, atâta vreme cât nu avem o marină de război corespunzătoare. Dar în această privință pot încăpea discuții. Ceea ce ne interesează pentru moment este locul unde se plănuiește construcția bazei navale. La început s-a vorbit de Constanța. Proteste unanime s-au ridicat din acel oraș. Baza navală înseamnă periclitarea comerțului, ba chiar distrugerea portului comercial. Constanțenii au cerut cu energie să fie lăsați în pace. Dacă e nevoie de bază navală, să se facă în altă parte. Se pare că guvernul a trebuit să cedeze și a cerut

* Societatea de Științe Istorice, Filiala Constanța.

comandamentului marinei să-și caute altă regiune. Și atunci s-a recurs la altă soluție. Comandamentul marinei pretinde ca bază navală Techirghiolul. Această transformare ar însemna desființarea Tekirghiolului ca stațiune balneară. (...) Sperăm că guvernul va respinge și noua cerere a comandamentului marinei, cum a respins și cererea de a i se da Constanța. Baza navală, dacă e necesară, să se facă aiurea, astfel ca să nu se lovească în alte interese ale țării, cel puțin tot atât de importante”¹.

Despre „protestele unanime” de la Constanța, văzute de autorul articolului citat anterior, nu am găsit alte informații; în schimb corespondentul de la Constanța al aceluiași ziar scrisese cu mai bine de o lună înainte, următoarele: „Ieri a avut loc aci o întrunire publică în sala cinematografului <<Grand>> pentru a combate înființarea unei baze navale la Constanța. Membrii partidelor politice din localitate, au semnat convocarea, lipsind însă de la întrunire. Partidul țărănesc a dezavuat printr-un comunicat publicat într-un ziar local pe cei care au semnat convocarea în numele partidului țărănist. Sala cinematografului unde s-a ținut întrunirea a fost populată de funcționari, meseriași din port și foarte puțini negustori. După mai multe discuțiuni *pro* și *contra* întrunirea a luat sfârșit după ce s-a hotărât instituirea unei comisii care să discute chestiunea, în scop de a se armoniza interesele tuturor. Nu s-a votat nici o moțiune”².

O opoziție mai serioasă însă se vede în articolul bine documentat, scris de la Constanța, la 27 iulie 1922 de lt. col. Ghenciu, cel ce se implicase direct în studiile făcute încă din anul 1914 pe teren, pentru o viitoare bază navală pe litoralul românesc. Iată ce credea autorul amintit: „Cu toată campania de protestare a constănțenilor și dobrogenilor, cei mai loviți în interesele lor prin desființarea acestui port comercial, cu toată campania întreprinsă de întreaga presă în care se reflecta revolta opiniei publice pentru actul de mare nechibzuință și absurditatea comandamentului militar naval, actualul guvern caracterizat prin slăbiciunea și nehotărârea sa nu a fost capabil nici de data aceasta să ia o hotărâre mai demnă și mai bărbătească”. Iar mai departe: „Constanța transformată în port militar pierde imediat importanța și perspectivele portului comercial de astăzi și dacă guvernul ține să satisfacă unele ambiții personale, trebuie în același timp să se gândească la noi sacrificii de miliarde pentru crearea unui alt port comercial”(…) „Rezolvarea unei chestiuni atât de importante, care privește organizarea apărării țării, cu tot protestul d-lui amiral Eustațiu, nu este de competența

¹ „Adevărul”, an XXXVI, nr. 11934 din 25 ianuarie 1923, p. 1.

² „Adevărul”, an XXXV, nr. 11885 din 5 decembrie 1922, p. 2.

comandamentului militar naval, care și de astă dată a dovedit că nu are pregătirea suficientă, spre a se emancipa de sub tutela comandamentului general al armatei. Marelui Stat Major îi încumbă datoria de a rezolva chestiunea organizării apărării noastre maritime așa cum nevoile și interesele noastre o dictează, iar comandamentul nostru naval, care cu atâta superficialitate a privit o chestiune de primă importanță, ar fi de dorit să se mărginească la atribuțiunile sale, neînsușindu-și drepturi și răspunderi pe care organizarea legilor noastre le-au deferit altor factori”. În continuare sunt prezentate avantajele pe care variantele Mangalia și Techirghiol le au față de Constanța, iar autorul citat concluzionează sec: „În urma argumentelor ce am produs și ce am mai putea produce și pentru portul Sulina, dacă Comandamentul naval mai persistă în fericita lui idee de a rămâne la Constanța, unde viața este mai dulce și mai agreabilă, atunci este de datoria acestui comandament să vie să arate cu argumente motivele care-l determină la această hotărâre”³.

Profesorul Paul Bujor, care de un sfert de veac studia flora și fauna lacului Techirghiol, s-a arătat și el nemulțumit de ideea de a-l transforma în bază navală. Acesta scria în anul 1925 următoarele: „Nu sunt specialist în tehnica stabilirii de baze navale, dar socot că prima condiție în stabilirea unei astfel de baze e realizarea unei depărtări apreciabile – de câteva zeci de kilometri – de la coasta mării. Or, lacul Techirghiol nu prezintă suficient o astfel de condiție. El fiind prea aproape de coasta mării, flota noastră ar risca să fie ușor atacată de tunurile dușmanului. Coastele mării noastre, mai ales coasta dobrogeană, pot oferi flotei noastre alte lacuri mai prielnice pentru stabilirea unei baze navale; așa de pildă citez, între altele, marele lac Razelm sau lacul Tașaul, unde flota ar fi mai bine adăpostită. Stabilirea unei baze navale în aceste locuri ar avea îndoitul avantaj: mai întâi, flota noastră ar fi mult mai bine adăpostită în contra dușmanului din afară și al doilea ar lăsa neatins Techirghiolul care constituie azi una din bazele cele mai puternice de apărarea sănătății în contra dușmanului dinăuntru, în contra boalelor”⁴.

În vara anului 1924 ziarul „Patria” de la Cluj își exprima satisfacția pentru decizia de a se înființa o bază navală la Mangalia: „O veste îmbucurătoare zboară din om în om: Armata română își construiește în Marea Neagră baza ei navală. De specialiști militari a fost ales la Mangalia locul portului nostru militar. Pregătirile tehnice întreprinse au progresat simțitor și în curând limba de pământ care desparte portul de mare va fi

³ „Adevărul”, an XXXV, nr. 11763 din 4 august 1922, p. 3.

⁴ „Adevărul”, an XXXVIII, nr 12758 din 17 iulie 1925, p. 2.

înlăturată. Aici vor putea sta bastimentele de razboi cu cel mai mare deplasament. Suma de un miliard, care se spune că a fost cheltuită pentru lucrări, e o sumă pe care națiunea o dă bucuroși și e gata să mai facă orice altă jertfă, să se priveze de la orice lipsuri, când banii întrebuințați astfel de către Stat, sunt cheltuiți spre a ridica neamul românesc la locul pe care-l merită. Căci baza navală de la Mangalia nu este dintre lucrările care să treacă neobservate în străinătate. Prin portul nostru militar din Marea Neagră venim să spunem lumii că știm să ne folosim de toată energia de care dispunem, de toate mijloacele naturale și tehnice pe care le avem la dispoziție spre a ne apăra Statul de azi și de totdeauna. S-a vorbit în presa noastră despre manevrele navale rusești în jurul Odesei – nici nu le puteam răspunde mai potrivit decât cu baza navală de la Mangalia. La fel, această construcție este cel mai bun răspuns manifestațiilor iredentiste bulgare, pe care le-a înregistrat presa de curând”⁵.

În anul 1925 ziarul „Dimineața” prelua din articolul scris de căpitanul Malcoci în „Buletinul Marinei” asupra „bazei noastre, atât de necesară în Marea Neagră”⁶. Acesta fixa și dezideratele avute în vedere: „Baza navală trebuie prin condițiunile ei geografice și hidrografice, naturale sau artificiale să fie apărată contra mării și a oricărui fel de acțiuni din partea inamicului. Cele două lacuri, Mangalia și Siut, trebuiesc astfel studiate pentru a fi orientați asupra avantajelor pe care le oferă unul față de altul, atât din punct de vedere al cerințelor unei baze navale moderne, în limitele puterii noastre financiare pe care am pune-o la încercare în amenajarea bazei, cât și din punct de vedere militar general în apărarea țării”. Trecând la situația celor două variante, pe baza studiilor făcute până la acea dată, căpitanul Malcoci nota pentru lacul Mangalia: „Distanța de la 8 m. fund lac la 8 m. fund în mare este de circa 1500 m. Deschiderea comunicației cu marea s-ar face ușor prin săpături și dragaj. Singura chestiune care a făcut ca rezultatul studiilor din anul trecut să nu fie complet favorabil a fost găsirea unui strat de piatră în mare, paralel cu uscatul la distanță de 200-250 m. de mal și la o adâncime de 3-4 m., strat care nu a fost cercetat în amănunțime din lipsa de mijloace și a timpului înaintat când marea nu mai era propice lucrărilor nefiind calmă. Lacul nu are nevoie de adâncit. În construirea de diguri și cheiuri s-ar putea utiliza vechiul dig genovez și actualele cheiuri din portul Mangalia, care sunt însă foarte mici, cel de la Sud având abia 200 m. și fiind aproape ruinat”. Ca dezavantaje, erau luate în calcul următoarele:

⁵ „Patria”, an VI, nr. 171 din 14 august 1924, p. 1.

⁶ „Dimineața”, an XXI, nr. 6589 din 21 martie 1925, p. 5.

„este departe de calea ferată și centrele mari de aprovizionare ale țării. Este prea la Sud și deci prea aproape de frontiera bulgară, aceasta formând un mare dezavantaj strategic”.

În cazul lacului Siutghiol, autorul citat considera ca avantaje următoarele: „Este la Nord de Constanța, prin urmare din punct de vedere strategic superior Mangaliei. Este aproape de Constanța. Are legătură de cale ferată prin linia Mamaia și linia de la carierele de piatră Canara”. Și această variantă avea însă unele dezavantaje: „Este complet deschis la mare. Lățimea lui e numai de 3^{1/2} kilometri. Are fundul mic. Cea mai mare adâncime fiind de 6 m., iar nivelul fiind deasupra mării – deci are nevoie de dragaj. Limba de nisip care desparte lacul de mare e de 270 m. lățime. Fundul de 8 m. în mare este la o distanță de 1100 m. de mal”. În final căpitanul Malcoci înclina spre varianta Mangalia, dar menționa că studiile urmau să continue în vara aceluiași an.

Tot în anul 1925 comandorul C. Negru publica un articol în „Buletinul Marinei” nr. 3, în care pleda pentru varianta lacului Techirghiol, ca cea mai bună alegere pentru viitoarea bază navală. Articolul, preluat de ziarul „Universul”, făcea o scurtă prezentare a datelor tehnice privind condițiile lacului Techirghiol, pe care o redăm în continuare: „Lacul Techirghiol fiind situat la 14 km. departe de Constanța, oferă o legătură ușoară prin podul de la Cernavoda cu interiorul țării, aceasta cu atât mai mult, cu cât linia ferată Constanța – Techirghiolul e pe punctul de a fi terminată. Suprafața actuală a lacului de 1230 hectare de apă, adâncimea lui actuală de 10 m. și nivelul cu 1,50 mai jos ca marea – ceea ce prin deschidere face să-i crească adâncimea cu încă 1,50 m. – constituiesc avantaje hidrografice pe care nici un port de pe coasta mării nu le prezintă cu atâta abundență. În starea actuală a lacului, prin punerea lui în comunicare cu marea și fără nici o lucrare de dragaj, vasele noastre cele mai mari pot să plutească pe o pânză de apă de 630 ha. Adică de 11 ori suprafața utilă a portului Constanța sau de 4 ori portul Marsilia. Tot în starea actuală, deci fără nici o lucrare de dragaj, un crucișător de 10.000 tone poate să plutească pe o pânză de apă de 230 ha. Adică de 4 ori portul Constanța și pe o adâncime de 24 picioare adâncime, pe care canalul Sulina nu a atins-o în mod permanent cu toate lucrările costisitoare de dragaj și întreținere făcute de C.E.D. Despărțirea lacului de mare printr-o limbă de nisip de 200 m. lățime mijlocie, faptul că, curba de 10 adâncime la mare în fața lacului este la cel mult 1000 m. și constatarea că forajele făcute în această limbă de nisip nu au dat de fund pietros la 10 m. adâncime, sunt o garanție tehnică cum că lucrările de deschidere pentru tăierea unui canal de comunicare cu marea

sunt ușoare și puțin costisitoare. Împrejurarea favorabilă că tot fundul lacului este constituit din mâl de 17 m. grosime, face lucrările de dragaj pentru adâncirea lacului să fie extrem de ușoare, ele putând aduce adâncimea în 30 m., ceea ce ar asigura intrarea pe lac și deci în baza navală a celor mai mari vase existente”⁷.

În vara anului 1926 ziarul „Dimineața” publica un articol semnat de S. Paltin, ce prelua ideile exprimate de căpitanul portului Brăila, comandorul Mihutzu în legătură cu amplasarea și oportunitatea bazei navale militare⁸. Firește acesta din urmă înclina în favoarea alegerii Brăilei ca loc potrivit pentru viitoarea bază navală, pentru că „urmărind explicațiile tehnice pe care ni le dă d. comandor Mihutzu, se pare că nici un port nu oferă o poziție mai bună și din punct de vedere strategic și din punctul de vedere al însușirilor naturale, ca portul Brăila”. Urma apoi prezentarea mai pe larg a avantajelor acestei opțiuni: „Prima lui calitate stă în aceea că ostroavele sale formează băi și canale de rezervă, care se pretează la orice operațiuni de navigație fie militare, fie comerciale. Unul din aceste canale, situat în punctul Arapu, este de altfel de mulți ani un punct militar. Flota de Dunăre completează aici programele de instrucție și tot aici se execută bună parte din exercițiile acestei flote. Pe vremea răposatului Filipescu – când acesta conducea ministerul de război – punctul Arapu urma să devină bază navală. Plecarea lui de la acest departament și evenimentele care au survenit după aceea, au împiedicat realizarea acestui proiect”. Erau apoi scoase în evidență atuurile strategice ale Brăilei: „Ca poziție strategică, Brăila oferă avantajii deosebite. Fiind în legătură cu căi de comunicație pe apă și uscat, poate fi lesne aprovizionată din toate părțile. Ca poziție geografică este apărată și acoperită de zidul munților de la Măcin (Dobrogea) până la Cernavoda într-o parte și până la Tulcea în cealaltă. Tot ca însemnătate strategică, Brăila e situată înapoia zonei întărite Focșani-Nămoloasa-Galați, deci acoperită și din altă direcție. Apoi îmbucătura navigației fluviale cu cea maritimă permite concentrarea tuturor forțelor fluviale și maritime și prin urmare, putând da loc la un moment dat, la maximum de randament pe Dunărea maritimă și la gurile ei, fie pentru acoperirea flancului drept al zonei Focșani-Nămoloasa-Galați și prin urmare continuarea frontului, fie protejând zona până la mare și gurile Dunării”.

⁷ „Universul”, an XLIII, nr. 89 din 17 aprilie 1925, p. 5.

⁸ „Dimineața”, an XXII, nr. 7094 din 28 august 1926, p. 5.

Cât privește dezavantajele acestei opțiuni, autorul studiului aprecia că ele puteau fi ușor depășite și chiar transformate în avantaje: „Firește că adoptând Brăila ca zonă navală, greutățile nu sunt cu totul excluse. Prima ar fi apele mici. Dar – spune d. comandor Mihutzu – și la Mare apele sunt mici și de aceea la discuțiile asupra problemelor marinei militare trebuie să se țină totdeauna seama de condițiunile strict locale ale navigației, adoptându-se vase mici, cu deosebire cuirasate. Cuirasatul tip Sverige, gen olandez, deși de un pescaj mic, poata face față în toate luptele. Un alt dezavantaj în legătură cu Brăila sunt gurile Dunării și împotmolirea lor. Ar fi să se întrețină un canal de rezervă. D. Mihutzu, care a semnalat prin <<Dimineața>> existența canalului Potapoff, propune utilizarea acestui canal, deși mai sunt și alte canale, care s-ar putea studia în timp de pace și utiliza în timp de război. (...) Al treilea dezavantaj ar fi înghețarea Dunării și deci întreruperea navigației. Acest dezavantaj ar deveni un... avantaj, dacă am poseda spărgătoare de ghiață pentru a înlesni circulația vaselor, atunci când noi vom avea nevoie de aceasta. Pentru inamic problema înghețului, ar fi o dificultate, pe care noi o înlăturăm relativ lesne”.

Totodată, autorul citat în articol exclude posibilitatea unei baze maritime: „în ceea ce privește ideea unei baze navale specifice pentru flota de mare, d. comandor Mihutzu nu o crede posibilă. În primul rând arată d-sa, pentru că nu avem și nici nu vom putea obține un port, sau o bae care să întrunească măcar condițiunile naturale ce se cer unei baze navale, adică să fie acomodabilă scopului din punctul de vedere ale apei, al adăpostului, nautic și militar”.

„Unde va fi baza noastră navală?” se intitula articolul scris de cunoscutul publicist Romulus Seișanu în vara anului 1928 și tipărit în două numere ale ziarului „Universul”. El inventaria opiniile exprimate mai înainte de geograful Constantin Brătescu și comandorul C. Negru față de posibila amplasare a bazei navale în lacul Mangalia, găsim că alegerea nu era potrivită (lacul primea multe aluviuni de pe malurile sale); asemenea, lacul Techirghiol deși avea „condiții excelente pentru stabilire bazei noastre navale aici”, existența nămolului binefăcător și a stațiunii Carmen Sylva în apropiere nu permiteau această transformare. La rândul său, lacul Razelm, necesita lucrări costisitoare spre a îndeplini condițiile necesare unei baze navale, iar pescăriile statului ar suferi pagube mari aici. Excluzând și o posibilă bază navală pe oricare braț al Dunării, autorul articolului nota: „În concluzie nu rămâne decât alegerea lacului Siutghiol (Mamaia), ca viitoarea

noastră bază navală, care față de celelalte lacuri și brațe ale Dunării prezintă condiții mult mai avantajoase din punctul de vedere geografic și militar”⁹.

Chestiunea bazei navale este reluată în primăvara anului 1930, iar ziarul „Universul” a găzduit mai multe opinii pe această temă. Una dintre ele aparține profesorului Victor Cădere, care deși era specialist în drept, simțea nevoia de a se exprima și în această privință, nevoie pe care o explica astfel: „Interesul pentru marina noastră este din ce în ce mai viu în opinia publică, ca și în cercurile răspunzătoare. Instinctiv marele public simte nevoia creării unei apărări maritime solide și ar dori ca în această direcție să se vadă rezultate mai pozitive”. Adăuga apoi câteva rânduri despre necesitatea acestui demers: „Expuși cum suntem, având un litoral vulnerabil, nu vom putea să ne apărăm contra unei agresiuni decât organizând flota militară și apărarea defensivă a coastelor. În afară de aceasta, trebuie să ne asigurăm calea comercială spre strâmtori, în orice condiții, chiar contra unor adversari eventuali mai tari”. Plecând de la condițiile pe care trebuia să le îndeplinească locul ales și trecând apoi în revistă posibilele locații discutate în epocă pentru noua bază navală, autorul articolului își expunea apoi argumentele în favoarea alegerii sale: „Părerea noastră este că cele mai multe avantagii pentru fixarea bazei navale le oferă lacul Razelm. Având o adâncime și o suprafață suficientă, poate fi mai ușor legat cu marea, eventual prin două canale la Portița; dar mai are marele avantaj de a putea fi legat printr-un canal special cu Dunărea, canal care s-ar putea deschide în apropiere de Tulcea și ar prezenta un avantaj strategic considerabil, atât pentru o eventuală ieșire a vaselor prin brațele Dunării, cât și pentru o retragere spre Galați. Apoi pe uscat are legătura actuală de cale ferată prin Cernavoda, dar se va construi o linie care să lege Galații cu Dobrogea printr-un tunel mult mai ieftin și mult mai sigur ca un pod. Din punct de vedere al apărării, lacul Razelm oferă condiții foarte avantajoase, având la spate masivul înălțimilor dobrogene, pe care se poate organiza o puternică apărare de coastă, atât contra unei flote inamice, cât și contra avioanelor. Se va obiecta poate că lacul Razelm fiind de apă dulce, este mai ușor expus înghețului, sau că Dunărea va căra pe canal nisip în lac, ridicându-i fundul. Acestea sunt însă considerații pe care o bună tehnică le învinge și nu sunt de natură a micșora avantajile mari pe care le oferă lacul Razelm ca viitoare bază navală a României”. Și profesorul Cădere încheia argumentația sa, justificând-o astfel: „Chestia în sine prezintă un mare

⁹ „Universul”, an XLVI, nr. 188 din 16 august 1928, p. 5; nr. 186 bis din 14 august 1928, p. 1.

interes național și orice discuțiune a acestei probleme este pasionantă. Iată pentru ce, deși nespecialist, am spus ce cred în această chestiune”¹⁰.

Și generalul R. Rosetti găsește de cuviință să își expună părerile în privința bazei navale, tot la acea vreme. Apreciind că după conferința navală de la Londra autoritățile de la noi pot să stabilească planul de constituire a flotei navale, generalul adăuga: „Important și poate mai important decât orișice, căci o marină nu poate trăi fără dânsa este însă organizarea unei baze maritime adică a unui port, bine apărat, față de atacurile posibile, înzestrat cu toate instalațiile necesare, având bune legături cu restul țării și mai multe ieșiri la mare în scopul de a îngădui mai multe manevre și mai ales în acel de a face cu neputință închiderea flotei în port. Regiunea care se impune, cum se impune și din punctul de vedere economic, este aceea a gurilor Dunării, pentru că: ori unde ar fi ales locul bazei navale, în acea regiune, canalul navigabil care-l va uni cu marea există deja și deci nu mai sunt trebuincioase lucrări foarte costisitoare. La gurile Dunării (oricare din ele s-ar alege) portul se poate construi la o distanță suficientă de țărm spre a fi în afară de bătaia tunurilor celor mai mari ale dușmanului, ceea ce nu este cazul pentru orice port ce s-ar construi la mare. Marina ar avea numeroase ieșiri la mare – cele trei guri principale cu numeroasele lor canale plus ieșirea de la Portiția, ieșire ce se apără ușor cu câteva torpile și ieșiri prea numeroase pentru a putea fi blocate, efectiv, toate de adversar. Are o excelentă legătură pe Dunăre cu principalele porturi ale țării deci ușoară ravitaliare din toate punctele de vedere. Este astfel situată, încât îngăduie apărarea liniei de comunicație cu Bosforul, înainte, adică îngăduie vaselor noastre a se interpune între adversarul posibil și acea linie de comunicație”¹¹.

O altă opinie, ce se dorea a fi de fapt o știre sigură, era prezentată într-un articol succint însoțit și de o schiță a zonei lacului Tașaul. Autorul articolului A. Agnese nota: „Spre a se accelera întocmirea planurilor, a hărților și a unui program de activitate, eșalonat pe câțiva ani, statul a angajat, printre experții străini și pe d-nii amiral Henderson, din amiralitatea engleză și pe d. Konalnburg, expert olandez. Aceștia, împreună cu d. ing. I. Vidrașcu, directorul serviciilor de îndiguire din țara noastră, au întocmit definitiv planurile pentru înființarea acestei baze navale. Cei trei experți însoțiți de un numeros personal ajutător, au studiat câtva timp, la fața locului, tot litoralul Mării Negre, spre a găsi terenul cel mai propice, pentru

¹⁰ „Universul”, an XLVIII, nr. 60 din 15 martie 1930, p. 6.

¹¹ „Universul”, an XLVIII, nr. 84 din 12 aprilie 1930, p. 1.

realizarea acestei mari opere de interes național și economic. S-au studiat de aproape lacurile Mangalia, Techirghiol, împrejurimile orașului Constanța și la un moment dat, experții se fixaseră asupra punctului: lacul Siut Ghiol. Făcându-se însă studii mai aprofundate, acest loc a fost abandonat, iar experții au hotărât, în ultimă instanță, că lacul Tașaul e cel mai indicat pentru stabilirea bazei navale. Se studiasse la un moment dat, alegerea portului Constanța pentru acest scop. Se studiasse și se și întocmise chiar un proiect, pentru mărirea portului Constanța, dar făcându-se socotelile, s-a găsit că cheltuiala de 2 miliarde lei ar fi fost inutilă, deoarece portul, în regiunea actuală n-are suprafață de teren suficientă, iar din punct de vedere militar, nu întrunea toate condițiile de apărare. Apoi, regiunea portului Constanța se pretează rău, în timpul furtunilor la manevrarea vaselor. Pentru o bază navală experții au susținut ideea unei ape calme”. Se preconiza aducerea apei dulci printr-un canal din Siutghiol la Tașaul, pentru uzul fabricilor ce urmau a fi instalate acolo, iar portul nou avea să aibe și sectoare dedicate cerealelor, cherestelei precum și un port de hidroaviaone. În total se estima că noul port urma să folosească o suprafață mai mare decât a porturilor Rotterdam și Amsterdam la un loc¹².

Amiralul C. Niculescu-Rizea, fost comandant al marinei militare, ce studiasse anterior pe teren toate posibilele amplasări, se implica și el în dezbaterile asupra localizării viitoarei baze navale, printr-un articol publicat în cotidianul „Universul” în toamna aceluiași an. În preambul, amiralul Niculescu-Rizea explica publicului rostul unei baze navale: „O bază navală însemnează un port întărit inexpugnabil pe uscat și pe apă, un bun adăpost din care veghează, pândește și se antrenează unitățile flotei; un centru important de aprovizionare și de reparații. Ea trebuie să fie aleasă judicios în vederea economiei forțelor și a siguranței. În consecință, baza navală este destinată a mări mobilitatea unei flote, întărind puterea ofensivă a vaselor sale. Deci ea face parte din categoria strategiei ofensive. Din aceasta se vede că baza navală este un punct de sprijin al flotei, care nu se poate improviza și trebuie pregătit din vreme”. Apreciind că înainte de război România era în situația de a avea două regiuni strategice (una maritimă și alta fluvială) și deci avea nevoie de două baze navale principale, amiralul citat considera că la acea vreme problema era mult ușurată. Scria astfel: „Astăzi însă situațiunea schimbându-se – prin alipirea Basarabiei – situațiune care ne face stăpâni pe întreaga Deltă și ambele maluri ale Dunării de la gurile ei până la Turtucaia, nu numai că ne favorizează la concentrarea forțelor

¹² „Universul”, an XLVIII, nr. 175 din 29 iulie 1930, p. 3.

navale, la un moment dat, dar ne dă și avantajul de o valoare mult mai mare, acela de a putea avea un centru strategic sigur și deci o singură bază navală principală bine adăpostită față de inamicii noștri probabili”. El își exprima apoi opțiunea în privința locului unde putea fi așezată baza navală, argumentând în acest sens: „Acest centru strategic este Sulina. El este singurul nod de legătură natural al căilor maritime cu calea fluvială, pe lângă proprietatea importantă că dispune de o apărare naturală inexpugnabilă dinspre uscat. Sulina este situată în adevăr în mijlocul Deltei și înconjurată de bălți pe o întindere foarte mare, limitată de cele două brațe ale Dunării, Sf. Gheorghe și Chilia. Dovada aceluși adevăr s-a verificat și în ultimul război, când Sulina cu o ușoară apărare n-a putut fi cucerită de inamic. Canalul navigabil de legătură cu marea existând, nu se mai reclamă nici lucrări foarte costisitoare în acest scop și de foarte lungă durată. Portul militar se poate lesne construi cu o cheltuială mică, la o distanță suficientă de țărmul mării, spre a fi în afara bătăii tunurilor dușmane; are excelentă legătură prin Dunăre, cu principalele porturi ale țării, deci o ușoară ravitaliere, pe lângă avantajul de la mare că asigură posibilitatea retragerii flotei noastre. Calea navigabilă se poate ține deschisă chiar în timp de iarnă cu ajutorul spărgătorilor de gheață, măsură care se impune și din punct de vedere economic. (...) Când finanțele țării vor permite se va putea construi un al doilea canal de legătură al portului militar cu marea, debușând mai la Sud de Sulina, unde nu se fac depuneri pentru a evita potmoliri și foarte aproape de cota marilor adâncimi”. Aducea apoi în sprijinul ideilor sale și o afirmație a altui militar: „Distinsul general Cristescu, fost șef al Marelui Stat major al armatei, a afirmat că crearea unei baze navale în ori și care punct de pe coasta noastră maritimă, afară de Sulina, este condiționată de apărarea Dobrogei. Ca atare se impune brațul Sulina, la crearea unei baze navale, principale, din toate punctele de vedere, punct care îndeplinește totodată și condițiunile unei bune stațiuni de submarine”.

Fostul comandant al marinei analiza apoi celelalte posibile locații și căuta să propună cea mai bună utilizare pentru fiecare dintre ele. Despre lacul Techirghiol nota: „Acest lac din punct de vedere hidrografic, ar conveni organizării unuia din porturile naturale cele mai frumoase și unul din cele mai bine adăpostite din lume, cu adâncimi naturale de 10 metri pe o suprafață de 230 ha., adică de 4 ori cât a portului Constanța și deci capabil a primi cele mai mari flote. Lucrările pentru deschiderea canalului de legătură cu marea, ar costa cel mult 60 milioane lei. Pe de altă parte din punct de vedere economic, deschiderea acestui lac, ne-ar da posibilitatea creerii celui mai mare port comercial din Marea Neagră. Chestiunea curativă a nămolului

din lac – de care se face atâta caz – se poate soluționa închizând printr-un dig brațul de lac dinspre satul Techirghiol, unde într-adevăr se află nămolul cel mai bun și o adâncime a apei mai mică, avantajoasă pentru ușurința scoaterii nămolului”. Trecând apoi la lacul Mangalia, autorul citat observa calitățile ce făceau din el o posibilă alegere pentru o bază navală: „Pe lângă avantajul că are apă dulce, lacul Mangalia fiind cel mai aproape din toate punctele de pe coastă, de linia marilor adâncimi de 50 metri și 100 metri și de linia de comunicație Sevastopol – Varna, se prezintă ca o excelentă stațiune de submarine. Lucrările pentru această transformare nu ar costa mai mult de 70 milioane lei”. Se opunea însă opțiunii pentru lacul Tașaul: „are o adâncime foarte mică, în timpul verii seacă aproape de tot așa că nu este vorba de deschiderea unui lac spre a-l pune în comunicațiune cu marea, ci pur și simplu a săpa un mare bazin în terenul natural, la adâncime de 9-10 m. În plus prezintă inconvenientul că fiind cel mai îndepărtat punct de linia marilor adâncimi ale mării, necesită mari greutateți financiare și tehnice pentru punerea lui în comunicațiune cu marea. (...) Aceste lucrări pentru transformarea lui în bază navală după studiile făcute de comisiune ar costa 7 miliarde lei, în afară de costul lucrărilor de fortificație. Întreb, când vor permite finanțele noastre asemenea cheltuieli, numai pentru bază navală și cât timp va cere executarea acestor lucrări?”.

În aceste condiții, concluzia sa era clar exprimată: „trebuie să vedem limpede că organizarea unei baze navale principale este socotită pentru noi ca o necesitate imperioasă și imediată, față de politica țării și față de politica navală pe care o duce vecinul nostru de la răsărit și cât mai ieftină, în raport cu mijloacele noastre financiare, dar care să corespundă pe deplin nevoilor, precum și să primească eventual o flotă aliată, care să se poată adăposti, repara și aproviziona în deplină siguranță”¹³.

Un editorial nesemnlat din ziarul „Universul”, apărut în 30 septembrie 1930 punea problema bazei navale și în legătură cu interesele Rusiei sovietice în zonă: „Chestia înființării unei baze navale flotei noastre, la Marea Neagră, care a iritat atât de mult presa sovietică rusă, este încă în faza de proiect. Se pune întrebarea: O bază navală este necesară, sau ar fi mai bine să mărim numărul submarinelor și al distrugătoarelor spre a ne putea apăra coastele în cazul unui eventual atac, fără a mai cheltui banii cu organizarea unui adăpost pentru flota noastră de război? De fapt, ne trebuie și una și alta: avem nevoie și de o bază navală și de numeroase submarine și

¹³ „Universul”, an XLVIII, nr. 263 din 25 octombrie 1930, p. 5.

distrugătoare, dată fiind prezența în Marea Neagră a puternicei flote sovietice”¹⁴.

La rândul său cunoscutul ziarist Pamfil Șeicaru avea rezerve față de oportunitatea construirii bazei navale, invocând motive de ordin militar dar și de strategie. Iată ce scria în ziarul „Curentul”, în primăvara anului 1930: „S-a hotărât înființarea unei baze navale stabilindu-se și punctul unde se va face: lacul Razelm. Locul a fost admirabil ales putând prezenta un adăpost pentru o flotă cât de mare, iar printr-un canal s-ar putea lega cu Dunărea la Tulcea. Evident că s-ar putea spune că nici nu se putea alege un loc mai potrivit, satisfăcând complet necesitățile tehnice ale marinei militare; dar toate aceste însușiri, toate aceste calități pe care le va avea lacul Razelm transformat în bază navală nu vor putea suplini ceea ce formează – ca să zicem așa – esențialul: flota. O bază navală presupune existența unei flote, unei organizări serioase de apărare navală a coastelor; or tocmai ceea ce formează condiția esențială ne lipsește. În nenumărate rânduri comandorul Dan Zaharia, deputat de Mehedinți, cu pasiunea de marinar și priceperea tehnică, a ridicat în Cameră problema apărării coastelor noastre. De altfel este suficient să privești un moment harta țării și să-ți dai seama că oricât de bine ar fi apărât Nistrul de armata de uscat, coasta mării Negre nefiind apărată în nici un fel, oricând se pot debarca trupe în Dobrogea și întoarce frontul Nistrului”. În aceste condiții ziaristul propunea achiziționarea de hidroavioane din Italia, așa cum făcea și Rusia sovietică la acea vreme: „Suntem categoric pentru baza navală, iar lacul Razelm formează o minunată alegere din punct de vedere militar, însă nu putem admite nici un fel de cheltuială pentru o bază navală până ce nu avem o forță navală. Și fiindcă vasele de război sunt așa de scumpe, să începem cu organizarea unei puternice flote de hidroavioane, costă mai ieftin și nu cere prea mult timp”¹⁵.

Un editorial intitulat „Apărarea maritimă” apărut în aprilie 1930 în ziarul „Viitorul” propunea ca baza navală să fie așezată la gurile Dunării, atrăgând apoi atenția asupra dotării flotei de război. Iată ideile sale principale: „Nu înțelegem pentru ce azi se caută modalitățile de a se construi această bază navală la Mangalia sau Constanța, când cu totul altă soluție se impune. În adevăr în aceste localități, oricâte sacrificii materiale s-ar face, nu se va putea construi o bază navală care să corespundă menirii ei. Ea va fi totdeauna în bătaia tunurilor inamice și blocată cu ușurință de flota dușmană. În plus va fi cu totul lăaturalnică și în pericol de a fi tăiată de restul

¹⁴ „Universul”, an XLVIII, nr. 238 din 30 septembrie 1930, p. 1.

¹⁵ „Curentul”, an III, nr. 768 din 11 martie 1930, p. 1.

țării. Toate acestea s-au văzut încă de acum 20 de ani, când a venit la noi șeful statului major al marinei germane, care a fost de părere, încă de atunci când Basarabia nu ne aparținea, că baza navală trebuie construită la gurile Dunării. Deci cu atât mai mult astăzi, când trebuie să aparăm și Basarabia, iar alipirea ei a ameliorat mult situația noastră la gurile Dunării, se impune crearea unei baze navale aici și nu aiurea. La gurile Dunării avem nu unul, ci mai multe canale navigabile care vor uni viitoarea noastră bază navală cu marea, în condiții excelente. Așa dar nu numai că se vor face mari economii, evitându-se lucrări costisitoare, dar vasele noastre de război vor avea numeroase ieșiri la mare, ce vor putea fi ușor apărate de către noi și foarte greu de blocat de către inamici, deoarece necesită flotă numeroasă. Totodată oriunde s-ar construi baza navală, ea va fi în afară de bătaia tunurilor inamice, va avea apoi o excelentă legătură pe Dunăre cu principalele porturi ale țării permițându-se aprovizionarea. În plus de la gurile Dunării se poate perfect apăra comunicația cu strâmtoarele, atât de importantă pentru noi. Azi avem nevoie ca toate statele mediteraneene să fie interesate și la gurile Dunării. Drumul de apărare maritimă s-a deplasat spre Marea Neagră, nefiind concentrat numai la canalul de Suez, iar caracterul acestei mări s-a schimbat dintr-un loc închis într-un punct final al bazelor navale din Mediterană. De aceea soluția bazei navale la Dunăre se impune și din punct de vedere internațional”. În privința dotării flotei cu noi vase, ziaristul (care nu se semna) avertiza însă asupra pericolului ca țara noastră să fie forțată să preia vasele vechi la care renunțau marile puteri, dar care nu se potriveau necesităților noastre specifice: „de aceea, când după conferința de la Londra marile marine vor declasa multe vase care nu corespund nevoilor noastre, nu voim să ni se treacă vechiturile ce nu ne vor putea folosi. Noi dorim ca Statele mari să fie cât mai interesate în această bază navală finală ce se creează în Marea Neagră, dar nu trebuie să luăm vase vechi, care ar compromite odată cu apărarea noastră și interesele statelor mari la gurile Dunării și în Marea Neagră”¹⁶.

Lucrările de construcție a portului de la Tașaul au început în mai 1938, dar constrângerile financiare, apoi apropierea războiului, au împiedicat realizarea proiectului.

Dincolo de acestea rămâne însă un lucru interesant de observat: este prima oară când o decizie ce viza amplasarea unei baze militare importante era adusă în discuția publică. Presa vremii a surprins toate opiniile referitoare la acest subiect, cetățenii s-au arătat interesați de buna pregătire

¹⁶ „Viitorul”, an XXII, nr. 6652 din 12 aprilie 1930, p. 1.

militară a țării, iar politicienii și militarii au ajuns în situația de a ține cont de ideile și argumentele vehiculate în spațiul public. Interesul publicului pentru problemele marinei noastre militare a depășit așteptările și este un subiect ce merită analizat din mai multe puncte de vedere.

***THE ISSUE OF THE NAVAL BASE IN THE PUBLIC DEBATE OF
CONTEMPORARIES***

-abstract-

Key Words: Romanian Navy, Naval Base, Romanian press, Techirgiol, Razelm, Tasaul.

The problem of setting up a naval base for the Romanian navy became more important after 1913. If there was less discussion about the opportunity to build it, there were many opinions about choosing the place where it would be located. For the first time in Romania's military history, the issue of locating an important military base was brought up for public discussion. Newspapers at the time published dozens of articles on the subject. The subject was discussed with passion not only by military specialists but also by university professors or journalists, and in Constanța public meetings were also organized to debate various opinions. The Romanian society of the time showed a keen interest in the problems of the navy. This article presents the most important opinions expressed then on this subject, emphasizing their diversity.