DUNĂREA ŞI MAREA NEAGRĂ
ÎN SPAŢIUL EUROASIATIC.
ISTORIE, RELAŢII POLITICE ŞI DIPLOMAŢIE
XI

Lucrările

celei de-a XXVII-a ediţii a *Conferinţei Naţionale de Comunicări Ştiinţifice a Muzeului Naţional al Marinei Române*

Editura M.N.M.R.
(Muzeul Naţional al Marinei Române)
Constanţa
2023

Coperta:
Robert GHEORGHE

Colegiul de redacție:

Directorul Muzeului Național al Marinei Române
Comandor Marius Laurențiu ROHART
Redactor-șef: dr. Andreea ATANASIU-CROITORU
Redactor-șef adjunct: dr. Dan-Dragoș SICHIGEA
Secretar general de redacție: dr. Silvia IONIȚĂ
Tehnoredactare/corectură: Tanța MĂNDILĂ

Responsabil de număr: dr. Silvia IONIȚĂ

Nota redacției: *În realizarea acestui volum, redacția s-a limitat la a asigura forma materialelor publicate. Responsabilitatea pentru conținutul lor, a ideilor și opiniile exprimate, revine în exclusivitate autorilor.*

Redacția: Muzeul Național al Marinei Române
Str. Traian nr. 53 A, cod 900725, Constanța, România
Tel/Fax: + 40.241.619.035
E-mail: naval.museum@yahoo.com

Editorial board: Romanian National Naval Museum
53 A, Traian Street, Constanza,
Post code 900725, Romania
Phone/Fax: + 40.241.619.035
E-mail: naval.museum@yahoo.com

ISSN 2601 – 1999
ISSN-L 2601 – 1999

CUPRINS

Dr. Vasile MĂRCULEȚ
***Classis Moesica* și *Classis Scythica* la începutul secolului al V-lea. Refacerea puterii navale a provinciilor Moesia Secunda și Scythia Minor**.....07

Comandor (r) dr. Ioan DAMASCHIN
Mari domnitori români, ctitori la Sfântul Munte Athos. Neagoe Basarab (1512 – 1521).....23

Dr. Dan-Dragoș SICHIGEA
Din colecția de arme sub apă a Muzeului Național al Marinei Române: capul torpilei cu școndru.....29

Dr. Marian BOZA
Canalul cu nume de împărat.....36

Drd. Dragoș Dumitru DRAGOMIR
Pamfil Polonic și monumentele istorice din Dobrogea.....51

Comandor (r) dr. Marian MOȘNEAGU
Pasagerul „Împăratul Traian" și diferendul greco-român generat de agresiunea din portul Pireu.....68

Dr. Doina ANGHEL, Mihai TALAŞMAN
Mărturii ale ofiţerilor din regimentul 51 Infanterie Galaţi prizonieri în Bulgaria în Primul Război Mondial.....87

Dr. Luminița GIURGIU
Generalul Aslan consemnează… în Jurnalul de Operații al Armatei 3 Române.....102

Dr. Teodora GIURGIU
Campania din ianuarie 1917 reflectată în Buletinele de operații ale Diviziei de Dunăre.....112

Colonel (r) Remus MACOVEI
Participarea militarilor francezi din Regimentul 61 Infanterie la ocuparea Dobrogei. Decembrie 1918 - iulie 1919.....127

Dr. Constantin CHERAMIDOGLU
Aventurieri pe Marea Neagră.....143

Dr. Daniel Silviu NICULAE
Incidente la frontiera de sud a României (1926).....156

Dr. Lavinia DUMITRAȘCU
„*Cu vela și cu vântul*” - bricul „Mircea” în voiajul din 1926 în amintirile unui tânăr marinar.....169

Dr. Silvia IONIȚĂ
***15 august 1939: Ziua Marinei* în Registrul Istoric al Comandamentului Marinei (Regale)**.....181

Dr. Alin SPÂNU
Problema Gurilor Dunării (noiembrie 1941).....198

Plt.-adj. șef Eugen-Dorin SPĂTARU
Participarea structurilor de aerostație la apărarea Dobrogei, în perioada 1941-1944.....213

Col.(rtr.) prof. univ. dr. Ion GIURCĂ
Rechiziționarea motonavei „Prahova” și soarta marinarilor români din echipajul acesteia.....237

Dr. Marian ZIDARU
S.O.E. în România în vreme de război.
Cazul Cătălin Vlădescu-Olt.....259

Dr. Andreea ATANASIU- CROITORU
Început și sfârșit de război. Comandorul Mihai Chiriță - relatări de la bordul monitoarelor.....272

Prof. univ. dr. Hab. Constantin HLIHOR
Jucători strategici și pioni geopolitici în regiunea Dunării de Jos. Istorie și actualitate.....280
Colonel (r) dr. Gabriel-George PĂTRAȘCU
Premisele ranfluării și finalul de carieră ale lui M – 4.....295

Drd. Sergiu-Ștefan POH
Navigarea curenților Războiului Rece: complexitatea proiectului „Đerdap" în relațiile dintre Serbia și România.....317

Dr. Gabriel-Felician CROITORU
Podul Prieteniei – realizare și propagandă.....336

Locotenent-colonel (r.) dr. Petre OPRIȘ
Planul americano-britanic privind remotorizarea avioanelor de pasageri BAC 1-11 realizate în România (1988).....349

Conf. univ. dr. Mariana COJOC
Procesul de cooperare din Europa de Sud-Est. Aspecte ale guvernanței regionale.....364

Drd. Cristina Maria CÎMPIANU
Restaurarea unor cereri de adopție din anul 1932.....373

Drd. Claudia LUPU
Conservarea patrimoniului textil.....382

Alexandra CLINCI
Restaurarea unui stilet de ofiţer de marină.....390

Dr. Carmen Irène ATANASIU
Florin Lisovschi, *PE DUNĂRE ÎN JOS DE LA IZVOARE LA VĂRSARE,* Accent Print, Suceava, 2023 (p. 284).....398

Dr. Andreea CROITORU
Valentin Ciorbea, *GENERALUL ADJUTANT PAUL TEODORESCU (1888-1981). DIMENSIUNILE CREATIVITĂȚII*, Editura Academiei Oamenilor de Știință din România, București, 2023 (357 p.).....401

CLASSIS MOESICA ȘI *CLASSIS SCYTHICA* LA ÎNCEPUTUL SECOLULUI AL V-LEA. REFACEREA PUTERII NAVALE A PROVINCIILOR MOESIA SECUNDA ȘI SCYTHIA MINOR

Dr. Vasile MĂRCULEȚ[*]

Intensificarea provocărilor la adresa Imperiului Romano-Bizantin apărute la frontierea Dunării de Jos la cumpăna secolelor IV-V au obligat Constantinopolul la adoptarea unur măsuri cu caracter militar menite să asigure apărarea și securitatea stăpânirilor sale din zonă. În acest context politico-militar din regiune, între măsurile inițiate de autoritățile romano-bizantine, la începutul secolului al V-lea, s-au numărat și cele de refacere a puterii navale a imperiului la frontierea dunăreană a provinciilor Moesia Secunda și Scythia Minor, prin constituirea sau reconstituirea flotelor de război a celor două unități militar-administrative.

Flotele Moesiei Secunda și Scythiei Minor, la cumpăna secolelor IV-V. Singurele informații referitoare la situația puterii și a forțelor navale ale provinciilor Moesia Secunda și Scythia Minor la sfârșitul secolului al IV-lea și la începutul secolului al V-lea se regăsesc în registrul de demnități cunoscut sub denumirea de *Notitia Dignitatum*. Asupra momentului finalizării lui, istoricii nu s-au pus de acord. Datările propuse de aceștia se încadrează în cea mai mare parte a lor între sfârșitul secolului al IV-lea începutul secolului următor, sau chiar mai târziu[1].

Conform consemnărilor din *Notitia Dignitatum*, în provincia Moesia Secunda funcționau patru unități ale flotei. Acestea erau *Milites tertii nauclarii*, la Appiaria, *Milites nauclarii Altinenses*, la Altinum, cărora li se adăuga un comadament reunit mixt, o *praefectura*, care grupa două unități,

---

[*] Doctor în istorie; cercetător independent; e-mail vasilemarculet@gmail.com.

[1] E. Böcking, *Uber die Notitia Dignitatum utriusque Imperii. Eine Abhandlung zur Litteraturgeschichte und Kritik*, Bonn, 1834, p. 121; W. Fairley, *Notitia Dignitatum or Register of Dignitaires*, în „Translations and Reprints from the Original Sources of European History", Philadelphia, Pa., 1899, p. 2; J.B. Bury, *The Notitia Dignitatum*, în „The Journal of Roman Studies", 10, 1920, p. 153-154; A.H.M. Jones, *The Later Roman Empire 284-602. A Social Economic and Administrative Survey*, vol. II, Oxford, 1964, p. 683; M. Zahariade, *Moesia Secunda, Scythia și Notitia Dignitatum*, București, 1988, p. 19 (*Moesia Secunda, Scythia*); P. Brennan, *The Notitia Dignitatum*, în „Entretiens sur l'Antiquité classique", 42, 1996, p. 165, 168; M. Kulikowski, *The "Notitia Dignitatum" as a Historical Source*, în „Historia Zeitschrift für Alte Geschichte", 49, 2000, 3 (3rd Qtr.), p. 360-362; C.N. Faleiro, *Introduccion* la Idem, *La Notitia Dignitatum: nueva edición crítica y comentario histórico*, Tesis doctoral, Madrid, 1998, p. 4-27, p. 14 și n. 23.

anume formațiunea de vase fluviale și un *militum* al soldaților detașați pe ele, pus sub comanda unui *Praefectus nauium amnicarum et militum ibidem deputatorum*[2].

În Scythia Minor, *Notitia Dignitatum* înregistrează, de asemenea, un număr de patru unități ale flotei. Acestea erau: *Milites nauclarii*, la Flaviana, *Milites superuentores*, la Axiopolis, cărora li se adăuga, de asemenea, comandament reunit, o *praefectura*, care cuprindea două unități ale ambarcațiunilor din compunerea flotei, pus sub comanda unui *Prarfectus ripae legionis primae Iouiae cohortis [...] et secundae Herculiae musculorum Scythicorum et classis, Inplateypegiis* sau *in Plateypegiis*[3].

Problemele ridicate de informațiile transmise de *Notitia Dignitatum* cu privire la situația formațiunilor navale din Moesia Secunda și Scythia Minor au fost consistent dezbătute de numeroși cercetători, care au căutat să le ofere răspunsuri fundamentate și pertinente[4]. Nu vom insista cu

---

[2] *Notitia Dignitatum accedunt Notitia Urbis Constantinopolitanae et Laterculi Prouinciarum*, edidit O. Seeck, Berolini, MDCCCLXXVI, XL.Or.22, 28, 36; [a se vedea și ediția: *La Notitia Dignitatum: nueva editión crítica y comentario histórico*, por Conceptión Neira Faleiro, Tesis doctoral, Madrid, 1998, XL.Or.22, 28, 36].

[3] *Ibidem*, XXXIX.Or.20-21, 35; [a se vedea și ediția: *Ibidem*, XXXIX.Or.20-21, 35].

[4] C. Chiriac, *Notitia Dignitatum și unele probleme privind flota militară pe limesul scitic*, în „Studii și Cercetări de Istorie Veche și Arheologie", 4, 1984, 35, p. 302-304; O. Bounegru, M. Zahariade, *Les Forces Navales du Bas-Danube et de la Mer Noire aux Ier-VIe siècles*, Oxbow Books, Oxford, 1996, p. 26-27; R. D'Amato, *Imperial Roman Wardships 193-565*, Oxford, 2017, p. 15; M. Reddé, *Mare Nostrum. Les infrastructures, les dispositif et l'histoire de la Marine Militaire sous l'Empire romain*, Paris 1986, p. 127-128; M. Pitassi, *The Roman Navy. Ships, Man and Warfare 350 BC-AD 475*, ediție digitală eBook, Barnsley, 2012, p. 60; Vl. Iliescu, *Notitia Dignitatum*, în „Fontes Historiae Dacoromanae, II. Scriptores: 2. Ab anno CCC usque ad annum M" / „Izvoarele istoriei României, II. Autori 2. De la anul 300 până la anul 1000". Ediderunt / publicate de H. Mihăescu, Gh. Ștefan, R. Hîncu, Vl. Iliescu, V.C. Popescu, București, 1970, p. 211; E. Böcking, *Notitia Dignitatum et administrationum omnium tam civilium quam militarium in partibus Orientis et Occidentis*, recensuit E. Böcking, vol. I. *Notitia Dignitatum et administrationum omnium tam civilium quam militarium in partibus Orientis*, edidit E. Böcking, Bonnae, 1839-1853, p. 100; Th. Mommsen, *Die römische Militärwesen seit Diocletian*, în „Hermes. Zeischrift fur Classische Philologie", XXIV Berlin, 1889, p. 213, n. 1; [a se vedea și ediția: Th. Mommsen, *Die römische Militärwesen seit Diocletian*, în „Gesammelte Schriften", VI, Berlin, 1910, p. 223, n. 1]; V. Pârvan, *Salsovia*, București, 1906, p. 41; A. Aricescu, *Armata în Dobrogea romană*, București, 1977, p. 164; M. Zahariade, *Moesia Secunda, Scythia*, p. 90-91; M. Zahariade, *Scythia Minor. A History of a Later Roman Province (284-681)*, Amsterdam, 2006, p. 176-177; O. Bounegru, *Ploia platypegia: navires de transport et/ou guerre à l'époque du Bas-Empire*, în vol. „Grecia, Roma, Barbaricum. In memoriam Vasile Lica", coordonatori / coordinators Vl. Iliescu, D. Nedu, Andreea-Raluca Barbos, Galați 2014, p. 369-372; E.-F. Scurtu, E.-F., *Despre insula Peuce, Genucla, Halmyris și „cultura Murighiol"*. English Edition, Bucharest, 2020, p. 85; C. Balla, *Some*

prezentarea lor, deoarece opiniile exprimate nu prezintă relevanță în economia subiectului demersului nostru.

Principala constatare care se desprinde din informațiile transmise de *Notitia Dignitatum* este aceea că în compunerea flotelor provinciilor Moesia Secunda și Scythia Minor, nu intrau vase mari de război de tipul *naves liburnae*. Flotele acestor provincii erau formate din ambarcațiuni mici de patrulare, cercetare și transport. Astfel, în compunerea flotei Moesiei Secunda intrau *naves amnicae*, iar cea a Scythiei Minor era formată din vase de tipul *naves musculi* și *plateypegia* sau *platypegion*, acestea din urmă fiind ambarcațiuni cu fundul plat, respectiv un tip de *vase largi*, un fel de șlepuri sau barje[5].

Constituirea flotelor provinciilor dunărene: *Classis Moesica* și *Classis Scythica*. Provocările cu care s-a confruntat Imperiului Romano-Bizantin la Dunărea de Jos, la cumpăna secolelor IV-V au arătat autorităților imperiale consecințele absenței unei flote de război în sectorul provinciilor Moesia Secunda și Scythia Minor. În consecință, încă din primii ani ai secolului al V-lea, autoritățile constantinopolitane au trecut la adoptarea unor măsuri menite să remedieze această situație și să conducă la refacerea puterii navale de pe Dunăre.

Primul pas în această direcție a fost făcut în 24 aprilie 410, când noul împărat al Imperiului Romano-Bizantin, Theodosios II (408-450) emitea, în numele lui și al împăratului din Apus, Honorius (395-423), edictul *De litorum et itinerum custodia*. Adresat lui Anthemios, *praefectus praetorio* în *pars Orientis*, edictul prevedea ca *„toate bazele navale, porturile, țărmurile și toate punctele de ieșire din provincii, chiar și locurile și insulele îndepărtate, vor fi îngrădite și păzite prin reglementarea pricepută a măreției voastre, astfel încât nimeni să nu se poată pătrunde în regiunile imperiului nostru, prin forță, pe furiș, în mod deschis sau pe ascuns”*[6].

Edictul imperial avea aplicabilitate în întreg imperiul. Acest lucru conduce la concluzia logică, anume că sub incidența lui intrau, cu

---

Considerations on the Praefectus ripae legionis primae Ioviae cohortis et secundae Herculiae Scythicorum et classis in plateypegiis în „Studia Antiqua et Archaeologica”, 25, 2019, 2, p. 485; Idem, *Organizare și strategie militară în Scythia Minor. Sfârșitul secolului al III-lea – secolul al VII-lea d. Hr.*, Iași, 2022, p. 255.

[5] L. Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton, New Jersey, 1971, p. 334.

[6] *The Theodosian Code and Novels and the Sirmondian Constitutions*. A Translation with Commentary, Glossary, and Bibliography by Cl. Pharr, in Collaboration with Theresa Sherrer Davidson and Mary Brown Williams. Princeton, New Jersey, 1952, 7.16.2 (*The Theodosian Code*); [a se vedea și ediția: *Imperatoris Theodosii Codex*, 7.16.2, pe http://ancientrome.ru/ius/library/codex/theod/public.htm (accesat: 14.07.2023)].

certitudine, și provinciile de la Dunării de Jos, mai ales că acestea îndeplineau toate criteriile prevăzute în document. Pe teritorul lor funcționau baze navale și porturi și, totodată, fiecare dintre ele dispunea de o întinsă frontieră fluvială și maritimă. Măsurile adoptate de autorități, în baza edictului imperial, nu ne sunt, însă, cunoscute.

Al doilea pas, cel mai important de altfel, în direcția întăririi puterii navale a Imperiului Romano-Bizantin la frontiera dunăreană a vizat strict provinciile Moesia Secunda și Scythia Minor. În 28 ianuarie 412, Theodosios II emitea, în numele lui și al lui Honorius, edictul *De Lusoriis Danuvii*, adresat lui Constantius sau Constans, *magister militum per Thracias*. în care se preciza că *„decretăm ca la frontiera Moesiei să fie dispuse 90 de lusorias, nou construite, și ca acestora să le fie adăugate încă 10 prin repararea vaselor vechi; iar la frontiera Scythiei, care este mai largă și mai difuză vor fi dispuse 110 astfel de vase nou meșteșugite cu 15 adăugate prin repararea celor vechi”*[7].

În această fază inițială de funcționare, flota Moesiei Secunda urma să dispună de 100 *naves lusoriae*, din care 90 nou-construite și 10 în urma reparării unor vase vechi. La rândul ei, flota Scythiei Minor urma să fie dotată cu 125 *naves lusoriae*, din care 110 nou construite și 15 vase vechi reparate[8].

Decretul imperial preciza în continuare, într-o a doua fază, de înzestrare a celor două flote cu vase, *„se va respecta prevederea ca în fiecare an de aici înainte, prin repararea ambarcațiunilor vechi, patru iudiciariae precum și zece agrarienses vor fi construite la frontiera moesiană, iar la cea scitică cinci iudiciariae și 12 agrarienses noi”*[9]. Reiese din prezentele informații că la finalul procesului de constituire *Classis Moesica* urma să dispună de 114 vase, din care 100 *naves lusoriae*, 10 *naves agrarienses* și patru *naves iudiciariae*, iar *Classis Scythica* de 142 de vase, respectiv 125 *naves lusoriae*, cinci *naves iudiciariae* și 12 *naves agrarienses*[10]. Flotele reunite ale celor două provincii dunărene însumau un număr total de 266 de vase, din care 225 *naves lusoriae*, nouă *naves iudiciariae* și 22 *naves agrarienses*.

Însemnătatea edictului imperial din 28 ianuarie 412 este una cu totul aparte. Din punctul nostru de vedere, el marchează actul de naștete a flotelor dunărene de război ale provinciilor Moesia Secunda și Scythia Minor, pe care ne permitem să la numim *Classis Moesica* și *Classis Scythica*.

---

[7] *Ibidem*, 7.17.1; [a se vedea și ediția: *Ibidem*, 7.17.1].
[8] Cf. R. D'Amato, *op. cit.*, p. 28.
[9] *The Theodosian Code*, 7.17.1; [a se vedea și ediția: *Imperatoris Theodosii Codex*, 7.17.1].
[10] Cf. D'Amato, *op. cit.*, p. 28.

Motivele care au determinat autoritățile imperiale de la Constantinopol să-și concentreze demersurile pe refacerea puterii navale ale provinciilor Moesia Secunda și Scythia Minor, sunt, considerăm noi, cele sintetizate în edictul din 24 aprilie 410, anume de a împiedica pe oricine să pătrundă în teritoriile imperiului *„prin forță, pe furiș, în mod deschis sau pe ascuns”*[11]. Foarte probabil, autorul edictului avea în vedere, în primul rând, puternicul atac al hunilor conduși de căpetenia Uldin / Uldes / Huldin, împotriva stăpânirilor romano-bizantine din sudul Dunării, din anii 408-409. Atacul barbar, la care fac referire o serie de autori în lucrările lor, declanșat tocmai prin sectorul frontierei dunărene a provinciei Moesiei Secunda, a condus la devastarea unor întinse teritorii din sudul fluviului, până în Thracia[12].

Parcurgerea textului edictului imperial evidențiază faptul că un număr redus de *naves lusoriae*, *naves iudiciariae* și *naves agrarienses* din compunerea flotelor celor două provincii, *Classis Moesica* și *Classis Scythica*, erau repuse în circulație prin repararea unor vase vechi de aceleași tipuri. Edictul nu precizează, însă, dacă ele proveneau din vase vechi aflate pe Dunăre sau erau aduse din altă parte. În situația în care ele funcționaseră până atunci pe Dunăre, se pune întrebarea: Când au fost aduse aici?

Un răspus categoric este dificil de dat acestei întrebări. Prima menționare a lor în compunerea flotelor provinciilor Moesia Secunda și Scythia Minor este cea din edictul imperial din 28 ianuarie 412. Această constatare ne determină să o admitem drept un *terminus ante quem* a introducerii lor în compunerea flotelor provinciilor de la Dunărea de Jos. În altă ordine de idei, *Notitia Dignitatum*, singura sursă anterioară edictului din 28 ianuarie 412, care oferă informații cu privire la tipurile de vase din compunerea flotelor acestor provincii, nu face nicio referire la prezența unor *naves lusoriae*, *naves iudiciariae* și *naves agrarienses* în compunera flotelor dunărene la cumpăna secolelor IV-V. În consecință, cea mai plauzibilă

---

[11] *The Theodosian Code*, 7.16.2; [a se vedea și ediția: *Imperatoris Theodosii Codex*, 7.16.2].

[12] Sozomène, *Histoire ecclésiastique. Livres VII-IX*. Text grec de l'édition J. Bidez-G.C. Hansen (GCS). Introduction par G. Sabbah. Annotation par L. Angliviel de la Beaumelle, G. Sabbah. Traduction par A.-J. Festugière et B. Grillet, Paris, 2008, IX.5.1-7; [a se vedea și ediția: Sozomen, *Istoria bisericească*. Tradusă în românește de IPS I. Gheorghian, București, 1897, IX.V]; P.J. Alexander, *The Oracle of Baalbek. The Tiburtine Sibyl in Greek Dress*, Dumbarton Oaks, 1967, 16, 26; Philostorgius, *Historia Ecclesiastica* / Filostorgiu, *Istoria bisericească*. Ediție bilingvă. Traducere de D. Garofeanu. Studiu introductiv, tabel cronologic și note explicative de D. Mîrșanu. Ediție îngrijită de A. Muraru, Iași, 2012, XI.8; [a se vedea și ediția: Philostorgius, *Church History*. Translated with an Introduction and Notes by Ph. R. Amidon, Atalanta, 2007, 11.8].

ipoteză este, în opinia noastră, aceea ca ele să fi putut fi aduse în temeiul prevederilor edictului imperial din 24 aprilie 410, pe care ne permitem să o considerăm drept un *terminus post quem*, a includerii respectivelor tipuri de vase în compunerea flotelor provinciilor Moesia Secunda și Scythia Minor. Dacă avem în vedere numărul mare de vase nou-construite, conform edictului din 28 ianuarie 412, putem afirma că numărul vaselor din aceste tipuri, aduse pe Dunăre între 24 aprilie 410 și 28 ianuarie 412 a fost unul foarte redus.

Potrivit edictului imperial din 28 ianuarie 412, la cererea ducilor, respectiv a guvernatorilor provinciilor dunărene, vasele celor două flote urmau a fi echipate și dotate cu *„cu toate armele și proviziile necesare”*[13]. Cu construcția vaselor era însărcitat biroul ducelui provinciei, care, la rândul său, urma ca, prin *„stăruința”* lui, să asigure *„ce materiale trebuie procurate pentru asamblarea sau construirea acestor vase”*, iar termenul de finalizare a constituirii celor două flote, prin adăugarea suplimentului de vase stabilit, era fixat la șapte ani[14].

Actul imperial stabilea, totodată, și sancțiunile care urmau a fi aplicate pentru neîndeplinrea sarcinilor. Astfel, se precizează în decret, *„dacă nu se va asigura numărul de lusorias menționat mai sus, împreună cu toate echipamentele lor, ducele, sub mandatul căruia a fost neglijată această prevedere, va fi, fără îndoială, amendat cu 30 livre de aur, iar personalul biroului său cu 50 livre de aur”*[15]. Totodată, actul stabilea că personalul biroului ducelui era condamnat la o amendă suplimentară *„de 50 livre de aur dacă nu raportează officiului comandantului soldaților că numărul de vase pentru fiecare an a fost completat sau, cel puțin, că acest număr a fost lăsat neterminat din cauza neglijenței”*[16].

În finalul decretului, emitentul preciza condițiile și modul de acțiune a vaselor din cele două flote. Potrivit acestuia, vasele nou-construite urmau *„să fie pregătite pentru pericolul de război”*, conform dispozițiilor ducelui provinciei, și *„să își aleagă baze bine întărite pentru supavegherea conflictelor sau creara de ocazii pentru expediții”*, în timp ce acele vase rezultate în urma reparării celor vechi, aveau să fie *„puse deoparte pentru transportul proviziilor”*[17].

---

[13] *The Theodosian Code*, 7.17.1; [a se vedea și ediția: *Imperatoris Theodosii Codex*, 7.17.1].
[14] *Ibidem*; [a se vedea și ediția: *Ibidem*].
[15] *Ibidem*; [a se vedea și ediția: *Ibidem*].
[16] *Ibidem*; [a se vedea și ediția: *Ibidem*].
[17] *Ibidem*; [a se vedea și ediția: *Ibidem*].

În ceea ce privește exercitarea comenizii, decretul imperial din 28 ianuarie 412 stabilea clar și acest lucru. Din prevederile lui se desprinde concluzia că, permanent, inclusiv în caz de război, comanda supremă a celor două flote, *Classis Moesica* și *Classis Scythica*, revenea ducilor celor două provincii[18].

Nu dispunem de niciun fel de informații cu privire la bazele celor două flote. Este posibil ca nici să nu fi avut fiecare câte o singură bază. Dacă ar fi să interpretăm textul edictului din 28 ianuarie 412, *stricto senso*, ne vedem siliți să luam în calcul posibilitatea ca flotele celor două provincii să fi fost divizate în mai multe escadre fiecare, dispuse în diverse puncte, *„la frontiera Moesiei”*, respectiv la *„frontiera Scythiei”*, potrivit legiferării acestuia.

Tipuri de vase din compunerea *Classis Moesica* și *Classis Scythica*. Decretul imperial stabilește foarte clar, nu numai numărul, ci și tipurile de vase intrate în compunerea celor două flote ale provinciilor de la Dunărea de Jos, *Classica Moesica* și *Classica Scythica*. Acestea erau *naves lusoriae*, *naves iudiciariae* și *naves agrarienses*.

Navis lusoria a fost un vas de război, care, potrivit unor știri, ar fi intrat în flota de la Dunăre la sfârșitul secolului al III-lea și a rămas în serviciu până la mijlocul al VI-lea[19]. Se consideră de unii autori că *navis lusoria* a fost, cel mai probabil, o navă ușoară de patrulare fluvială[20]. Nu dispunem, însă, de nicio informație certă care să susțină prezența acestui tip de vas în compunerea flotelor Moesiei Secunda și Scythia Minor înainte de 28 ianuarie 412.

O serie de descoperiri făcute pe Rhin, în zona orașului Mainz, vechiul Mogontiacum, au permis identificarea mai multor tipuri din acest vas. Vasul din așa-numitul tip A avea câte 20 de vâsle pe fiecare parte a bordului și o platformă de navigație ușoară, era lung și zvelt, fapt care-i permitea dezvoltarea unei viteze superioare[21]. Dimensiunile vasului au fost

---

[18] *Ibidem*; [a se vedea și ediția: *Ibidem*].

[19] *The Scriptores historiae Augustae*, with an English Translation by D. Magie, *In Three Volumes*, vol. III, Cambridge, Massachusetts, London, MCMLXXXII, Bonosus, XV.1; [a se vedea și edițiile: *Scrittori della Storia Augusta*. A cura di L. Agnes, Torino, 1960, XXIX.XV; *Scriptores Historiae Augustae. Vitae diversorum principum et tyrannorum a Divo Hadriano usque ad Numerianum / Istoria Augustă*. Studiu introductiv: Vl. Iliescu. Partea I traducere și note: D. Popescu. Partea a II-a traducere și note: C. Drăgulescu, București, 1971, Bonosus, XV]; Cf. C.G. Starr, *The Roman Imperial Navy, 31 B.C.-A.D. 324*, New York, 1941, pp. 151-152.

[20] R. D’Amato, *op. cit.*, p. 28.

[21] M. Pitassi, *op. cit.*, p. 61.

estimate de Olaf Höckmann la c. 19,5-20 m lungime și c. 2,4-2,7 m lățime[22]. Potrivit estimărilor altor cercetători, *navis lusoria*, tipul A, avea o lungime de 21 m și o lățime de 2,7 m[23].

Cercetările efectuate au reliefat, de asemenea, faptul că a existat și un al doilea tip de *navis lusoria*, așa-numitul tip B, de dimensiuni mai reduse. Vasele de acest tip aveau câte 15 vâsle pe fiecare parte a bordului. Lungimea vasului era de 15,5 m, iar lățimea de 2,7 m[24].

Se pare că în epoca analizată de noi, *navis lusoria*, ca vas de război, egalase ca importanță, în cadrul flotei Imperiului Roman Târziu, *navis liburna*. Concluzia noastră își are temeiul într-o însemnare din tratatul militar contemporan, *Epitoma Rei Militaris*, redactat de Vegetius, între 383 și 450, în care se precizează succint, dar semnificativ, că flota imperială avea în compunerea ei două tipuri de vase, *„unul al liburnelor și altul al lusoriilor (unum liburnarum, aliud lusoriarum)”*[25].

Însemnătatea avută de *naves lusoriae* și rezultatele obținute în operațiunile militare întreprinse pe Dunăre este succint, dar semnificativ, subliniată de același Vegetius în tratatul lui de artă militară. Referindu-se la acest aspect, autorul precizează că *„despre lusoriile, care păzesc zilnic avanposturile de pe Dunăre, cred că ar trebui să tac, pentru că întrebuințarea lor frecventă a devenit o știință mai avansată decât cea arată de vechea tactică”*[26].

Alături de vasele de război, edictul imperial din ianuarie 412 menționează în compunerea *Classis Moesicae* și *Classis Scythicae* o serie de vase de transport. Potrivit edictului acestea erau *naves iudiciariae* și *naves agrarienses*[27].

Comparativ cu *naves lusoriae*, cele două tipuri de vase de transport din compunerea celor două flote erau într-un număr infinit mai redus. Astfel, atât în cadrul *Classis Moesicae*, cât și în cel al *Classis Scythicae*, raportul dintre *naves lusoriae* și *naves iudiciariae* era de 25:1, iar cele dintre *naves lusoriae* și *naves agrarienses* era de 10:1.

---

[22] O. Höckmann, *Late Roman River Craft form Mainz, Germany*, în „Local Boats. Fourth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Porto 1985”, edited by O. L. Filgueiras, p. I, BAT International Series 438 (I), 1988, p. 23.
[23] R. D’Amato, *op. cit.*, p. 26.
[24] J.G. Royal, *op. cit.*, p. 40.
[25] Vegetius, *Epitoma Rei Militaris*. Edited by M.D. Reeve, Oxford, New York, 2004, 2.I.4; [a se vedea și ediția: Vegetius, *Epitome of Military Science*. Translated with notes and introduction by N.P. Milner, Liverpool, 2010, II.1].
[26] *Ibidem*, 4.XLVI.9; [a se vedea și ediția: *Ibidem*, IV.46].
[27] *The Theodosian Code*, 7.17.1; [a se vedea și ediția *Imperatoris Theodosii Codex*, 7.17.1].

Navis iudiciaria avea o lungime de 17 m și o lățime de 3,5 m[28]. Vasul era destinat, se pare, transportului unor înalți funcționari, după unele păreri, sau era un tribunal ambulant care se putea deplasa oricunde pentru a judeca o persoană[29]. Acest lucru explică, probabil, și numărul redus al acestui tip de nave din compunerea celor două flote.

Navis agrariensis, destinată, de asemenea, transportului pe Dunăre, a intrat în serviciu la începutul secolului al IV-lea. Nu cunoaștem care erau dimensiunile acestui vas, dar considerăm că ele erau apropiate de cele ale *navis iudiciaria*.

Nu știm care a fost situația ambarcațiunilor mici, menționate în *Notitia Dignitatum*, de tipul *naves amnicae*, din flota Moesiei Secunda, *naves musculi* și *plateypegiae*, din cea Scythiei Minor, deoarece edictul imperial din 28 ianuarie 412 nu face nicio referire la ele. Și-au continuat ele funcționarea sau au fost scoase din compunerea acestor flote? În temeiul informațiilor transmise de edictul imperial din 28 ianuarie 412 înclinăm spre un răspuns afirmativ. Cu atât mai mult a fost posibil acest lucru cu cât *naves lusoriae* puteau fi folosite pentru misiuni de patrulare și cercetare, iar *naves agrarienses* ca vase de transport oameni, annona, logistică etc.

Efectivele flotelor dunărene: vâslași și luptători. Un alt aspect asupra căruia ne vom opri, în continuare, îl reprezintă identificarea efectivelor de vâslași și luptători de pe navele flotelor provinciilor dunărene. Prin asocierea informațiilor pe care le deținem, referitoare tipurile de vase, numărul de vâsle sau militari îmbarcați cu alte prilejuri pe aceleași tipuri de nave vom căuta să realizăm o estimare, cel puțin aproximativă, a efectivelor de vâslași și luptători oferind câteva răspunsuri pertinente în acest sens.

Suntem în măsură să apreciem că numărul văslașilor de pe o *navis lusoria* cu câte 20 de vâsle pe fiecare parte a bordului, era de 40 de oameni, iar cel al vâslașilor de pe *navis lusoria* cu 15 vâsle de 30 de oameni[30]. Indiferent de numărul vâslașilor, acestora li se adăugau, cel mai probabil, un număr de trei ofițeri, anume căpitanul vasului, secundul său și, foarte posibil, un ofițer, care putea ocupa funcția de comandant al vâslașilor[31]. În

---

[28] R. D'Amato, *op. cit.*, p. 28.

[29] Cf. *Ibidem*; Cf. Olimpia Blăgoi, *Navigation Facilities on Rivers in Romania Historical Travel*, „Buletinul Institutului Politehnic din Iași. Secția Hidrotehnică", 64 (68), 2018, 1, p. 20.

[30] *Ibidem*, p. 30.

[31] V. Mărculeț, *Campania împăratului Julianus în Persia (5 martie-26 iunie 363). Considerații privind contribuția flotei romano-bizantine*, în „Tyragetia", s.n., XIV [XXIX], 2020, 1, p. 241 (*Campania împăratului Julianus în Persia*); Idem. *Operations carried out by the Roman-Byzantine fleet between March 5 and June 26, during emperor Julian's campaign against the Sassanid Empire*, în „Anuarul Muzeului Național al Marinei Române,

consecință, echipajul unui vas cu 40 de vâsle era de 43 de oameni, iar cel al unui vas cu 30 de vâsle de 33 de oameni.

Din păcate edictul imperial din 28 ianuarie 412 nu ne oferă nicio informație cu privire la numărul de vâsle avut de *naves lusoriae* din compunerea flotelor celor două provincii, *Classis Moesica* și *Classis Scythica*. În consecință calculele noastre vor fi făcute pentru ambele tipuri din cadrul acestei clase de vase.

Cu privire la *Classis Moesica* suntem în măsură să conchidem, că în cazul în care în compunerea ei erau nave cu 20 de vâsle, efectivul total al marinarilor îmbarcați pe cele 100 de *naves lusoriae* se ridica la 4.300 de oameni, din care 4.000 de vâslași și 300 de ofițeri. Dacă *naves lusoriae* din compunerea acestei flote erau cu 30 de vâsle, efectivul total al marinarilor îmbarcați pe ele se ridica la 3.300, adică 3.000 de vâslași și 300 de ofițeri.

În ceea ce privește *Classis Scythica*, efectivul total al marinarilor îmbarcați pe cele 125 de *naves lusoriae* ar fi fost de 5.375 de oameni, din care 5.000 de vâslași și 375 de ofițeri, în situația în care acestea ar fi avut 20 de vâsle. În eventualitatea în care *naves lusoriae* din compunerea acestei flote erau cu 15 de vâsle, numărul total al marinarilor îmbarcați pe ele se ridica la 4.125 de oameni, din care 3.750 de vâslași și 375 de ofițeri.

În acest punct al demersului nostru vom aborda problema efectivelor de luptători îmbarcați pe cele două tipuri de *naves lusoriae*. În acest sens, în absența oricăror informații referitoare la luptătorii din cele două flote dunărene, facem apel la câteva informații transmise de Ammianus Marcellinus, cu peste o jumătate de secol înainte. Acesta relatează în istoria lui că în timpul campaniilor militare de pe Rhin, din 357, pe când era *caesar* al Galliei, viitorul împărat Julianus (361-363) a ordonat ca în timpul unui atac împotriva alamanilor, să fie îmbarcați pe *„patruzeci de lusorii (lusoriae naves quadraginta)”*, un număr de 300 de luptători ușor înarmați[32]. De aici am dedus într-o lucrare anterioară, concluzie pe care ne-o menținem, că numărul soldaților îmbarcați pe o *navis lusoriae* s-a ridicat la circa opt oameni[33].

XXV, 2022, p. 17 (*Operations carried out by the Roman-Byzantine fleet between March 5 and June 26*).

[32] Ammiano Marcellino, *Le storie*. A cura di A. Selem, Novara-Torino, 2013, XVIII.2.11-12; [a se vedea și edițiile: Ammianus Marcellinus, with an English Translation by, J.C. Rolfe, *In Three Volumes*, vol. I, Cambridge, Massachusetts, London, MCMLXXXII, XVIII.2.11-12; Ammiani Marcelini, *Rerum Gestarum libri qui supersunt* / Ammianus Marcelinus, *Istorie Romană*. Studiu introductiv, traducere, note și indice D. Popescu, București, 1982, XVIII.2.11-12].

[33] V. Mărculeț, *Campania împăratului Julianus în Persia*, p. 241; Idem, *Operations carried out by the Roman-Byzantine fleet between March 5 and June 26*, p. 17.

Pe baza constatărilor determinate de informațiile transmise de Ammianus Marcellinus, putem conchide că numărul de luptători care puteau fi îmbarcați pe *naves lusoriae* din compunerea *Classis Moesicae* se ridica la circa 800 de militari, iar pe cele din *Classis Scythica* de 1.000 de militari. Adăugând aceste cifre la cele ale marinarilor (vâslași și ofițeri), suntem în măsură să conchidem că numărul de oameni îmbarcați pe *naves lusoriae* din *Classis Moesica* se ridica la circa 5.100 în cazul navelor cu 20 de vâsle sau de 4.100 în situația celor cu 15 vâsle. În ceea ce priveste numărul de vâslași și luptători îmbarcați pe *naves lusoriae* din *Classis Scythica* conchidem, că în cazul navelor cu 20 de vâsle se putea ridica la 6.375, iar în situația celor cu 15 vâsle la 5.125. Efectivele totale, reunite ale echipajelor vaselor de război din compunerea celor două flote ar fi fost de 11.475 de oameni (marinari și luptători), dacă vasele ar fi fost *naves lusoriae* cu câte 20 de vâsle fiecare, respectiv de 9.225 de oameni, dacă respectivele nave ar fi avut câte 15 de vâsle.

Asupra efectivelor de marinari îmbarcați pe *navis iudiciaria* și *navis agrariensis*, considerăm, având în vedere, dimensiunile lor apropiate de cele ale *navis lusoria* cu 15 de vâsle ca fiind identic cu al acesteia, respectiv de 33 de oameni, din care 30 de vâslași și 3 ofițeri. În consecință, pe cele 14 vase de transport (patru iudiciariae și 10 agrarienses), din compunerea *Classis Moesicae* erau îmbarcați 462 de marinari (420 de vâslași și 42 de ofiței), iar din cadrul *Classis Scythicae* erau îmbarcați 561 de marinari (510 vâslași și 51 de ofițeri).

Încheiem această componentă a demersului nostru cu calculul aproximativ al efectivelor totale ale oamenilor îmbarcați pe cele două flote, respectiv pe toate tipurile de nave. Astfel, pe vasele din compunerea *Classis Moesica*, ar fi putut fi îmbarcați un număr de 5.562 de oameni (marinari, și luptători), în cazul în care *naves lusoriae* ar fi fost cu 20 de vâsle și 4.562 de oameni, dacă *naves lusoriae* ar fi avut 15 vâsle. La rândul lor, efectivele totale de pe *Classis Scythica* ar fi putut fi de 6.936 oameni, dacă *naves lusoriae* din compunerea ei ar fi fost cu 20 de vâsle, respectiv de 5.686 de oameni, dacă navis lusoariae ar fi fost cu 15 de vâsle. Efectivele totale ale celor două flote reunite ar fi putut ajunge la 12.498 de oameni (marinari și luptători), în situația în care *naves lusoriae* din compunerea lor ar fi avut câte 20 de vâsle fiecare, sau la 10.248 le oameni, dacă *naves lusoriae* ar fi fost cu 15 de vâsle. Rotunjind aceste cifre, putem estima că efectivele totale ale marinarilor și luptătorilor din cele două flote dunărene s-ar fi putut fi de circa 10.250 de oameni, respectiv de 12.500 de oameni.

Considerații finale. Pe fondul modificărilor survenite în cadrul contextului politico-militar de la Dunărea de Jos, materializate în

intensificarea provocărilor la adresa Imperiului Romano-Bizantin, la începutul secolului al V-lea, autoritățile romano-bizantine au recurs la refacerea puterii navale a imperiului la frontierea dunăreană a provinciilor Moesia Secunda și Scythia Minor. În acest scop, printr-un edict emis de împăratul Theodosios II, în 28 ianuarie 412, erau constituite / reconstituite flotele de război ale celor două unități militar-administrative. Luau, astfel, naștere *Classis Moesica* și *Classis Scythica*.

Potrivit edictului imperial, în compunerea celor două flote intrau vase de război, *naves lusoriae*, și vase de transport, *naves iudiciariae* și *naves agrarienses*. Procesul de constituire a flotelor celor două provincii urma să se întindă pe durata a șapte ani. La finalul acestui interval, *Classis Moesica*, urma să numere în compunerea ei 114 vase, din care 100 *naves lusoriae*, 10 *naves agrarienses* și patru *naves iudiciariae*, iar *Classis Scythica* de 142 de vase, respectiv 125 *naves lusoriae*, cinci *naves iudiciariae* și 12 *naves agrarienses*. Flotele reunite ale celor două provincii dunărene urmau să însumeze un număr total de 266 de vase, din care 225 *naves lusoriae*, nouă *naves iudiciariae* și 22 *naves agrarienses*.

Edictul imperial nu precizează nici tipul de *naves lusoriae* din compunerea flotelor Moesiei Secunda și Scythiei Minor. *Navis lusoria* a fost, cel mai probabil, o navă ușoară de patrulare fluvială. Tipul A avea câte 20 de vâsle pe fiecare parte și o platformă de navigație ușoară, era lung și zvelt, fapt care-i permitea dezvoltarea unei viteze superioare. Vasul avea o lungime de 21 m și o lățime de 2,7 m. Se pare că au existat și *naves lusoriae* de Tip B, de dimensiuni mai reduse cu câte 15 vâsle pe fiecare parte a bordului, care aveau lungimea de 15,5 m și lățimea de 2,7 m. *Navis iudiciaria* avea o lungime de 17 m și o lățime de 3,5 m. Vasul era destinat, se pare, transportului unor înalți funcționari sau era un tribunal ambulant care se putea deplasa oricunde pentru a judeca o persoană. *Navis agrariensis*, destinată, de asemenea, transportului pe Dunăre, a intrat în serviciu la începutul secolului al IV-lea. Credem că dimensiunile sale erau apropiate de cele ale *navis iudiciaria*.

Efectivele totale de marinari și luptători care puteau fi îmbarcați pe vasele de luptă pot fi calculate doar aproximativ, în absența unor informații categorice în acest sens. Astfel, pe *Classis Moesica*, ar fi putut fi îmbarcați un număr de 5.562 de oameni (marinari, și luptători), în cazul în care fiecare *navis lusoria* ar fi avut câte 20 de vâsle și 4.562 de oameni, dacă vasul ar fi avut 15 de vâsle. La rândul lor, efectivele totale de pe *Classis Scythica* ar fi putut fi de 6.936 oameni, dacă *naves lusoriae* din compunerea ei ar fi fost cu câte 20 de vâsle fiecare, respectiv de 5.686 de oameni, dacă vasele ar fi fost cu 15 de vâsle. Efectivele totale ale celor două flote reunite ar fi putut

ajunge la 12.498 de oameni (marinari și luptători), în situația în care fiecare *naves lusoriae* din compunerea lor ar fi avut câte 20 de vâsle fiecare, sau la 10.248 le oameni, dacă vasele ar fi fost cu 15 de vâsle. Rotunjind aceste cifre, putem estima că efectivele totale ale marinarilor și luptătorilor din celor două flote dunărene s-ar fi putut fi de circa 10.250 de oameni, respectiv de 12.500 de oameni.

Lista figurilor

1. Reconstituire *navis lusoria*, Tipul A (Sursa: R. D'Amato, *Imperial Roman Warships, 193-565*, p. 25).

2. Reconstituire *navis lusoria*, Tipul A (Sursa: *Didaktisches Begleitmaterial zur navis lusoria*, p. 4, pe: https://www.uni-regensburg.de/assets/forshung/navis-lusoria/texte-und-pdfs/didaktisches_begleitmaterial_zur_navis_lusoria.pdf.(accesat:14.07.23).

3. Încercare de reconstituire *navis lusoria*, Tipul B (Sursa: O. Höckmann, *Late Roman River Craft from Mainz, Germany*, p. 24).

4. Reconstituire *navis lusoria* din secolul al IV-lea (Sursa: R. D'Amato, *Imperial Roman Warships, 193-565*, p. 26).

Anexa 1

Edictul imperial din 28 ianuarie 412: *De Lusoriis Danuvii / Despre lusoriile de pe Dunăre*

I. Împărații Honorius și Theodosius Augești, către Constantius (Constans?) magister militum per Thracias. **1.** Decretăm ca la frontiera Moesiei să fie dispuse 90 de lusorii, nou construite, și ca acestora să le fie adăugate încă 10 prin repararea vaselor vechi; iar la frontiera Scythiei, care este mai largă și mai difuză vor fi dispuse 110 astfel de vase nou meșteșugite cu 15 adăugate prin repararea celor vechi. Se va respecta prevederea ca în fiecare an de aici înainte, prin repararea ambarcațiunilor vechi, patru iudiciariae precum și zece agrarienses vor fi construite la frontiera moesiană, iar la cea scitică cinci iudiciariae și 12 agrarienses noi. La cererea ducelui, acestea vor fi echipate cu toate armele și proviziile necesare, iar sarcina construcției lor va reveni personalului oficiului (biroului) său. Cu acest supliment de ambarcațiuni reparate, refacerea întregului număr de vase stabilit va fi finalizată în termen de șapte ani, iar înălțimea voastră, prin stăruința domniei voastre veți asigura procurarea materialelor ce trebuie pentru asamblarea sau construirea acestor vase. Credem că această problemă a fost stabilită în mod corect și ordonăm să și se raporteze. Căci dacă nu se va asigura numărul de lusorii menționat mai

sus, împreună cu toate echipamentele lor, ducele, sub mandatul căruia a fost neglijată această prevedere, va fi, fără îndoială, amendat cu 30 livre de aur, iar personalul oficiului (biroului) său cu 50 livre de aur. Personalul oficiului (biroului) înălțimii tale va fi, de asemenea, supus unei amenzi de 50 livre de aur dacă nu raportează oficiului (biroului) comandantului soldaților că numărul de vase pentru fiecare an a fost completat sau, cel puțin, că acest număr a fost lăsat neterminat din cauza neglijenței. **2.** Cu toate acestea, se va respecta prevederea ca vasele să fie pregătite pentru pericolul de război, conform dispozițiilor excelenței voastre, și să își aleagă baze bine întărite pentru supavegherea conflictelor sau crearea de ocazii pentru expediții, în timp ce acele vase care au fost transformate din cele vechi, vor fi puse deoparte pentru transportul proviziilor. Dată cu cinci zile înainte de kalendele lunii februarie la Constantinopol, în anul celui de-al cincilea consulat al domnului nostru Theodosius Augustus și cui i s-a transmis.

Imperatoris Theodosianus Codex, 7.16.1

Anexa 2: Naves lusoriae (propuneri de reconstituiri)

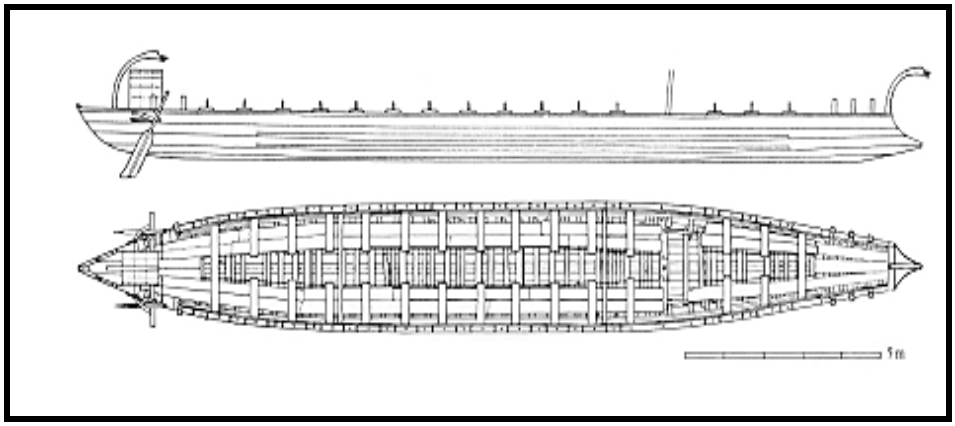


Fig. 1.

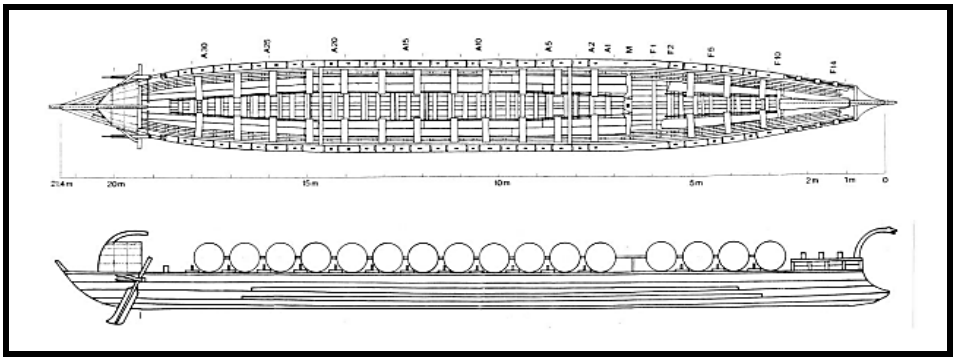


Fig. 2.

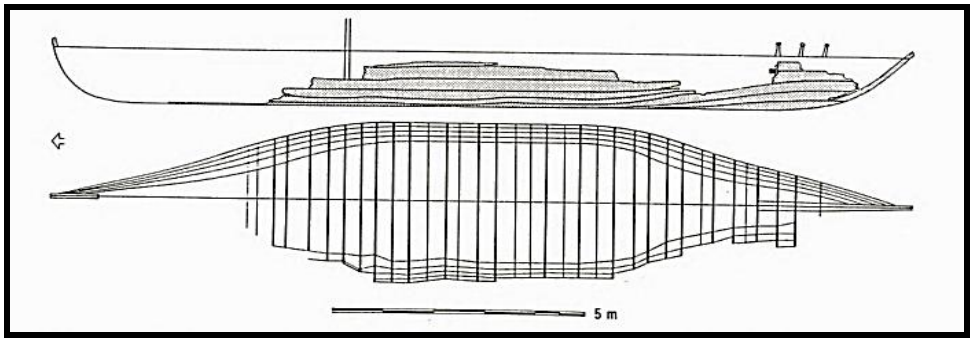


Fig. 3.

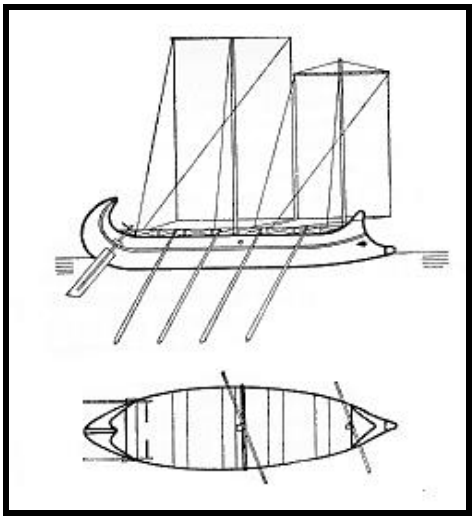


Fig. 4.

CLASSIS MOESICA AND CLASSIS SCYTHICA AT THE BEGINNING OF THE4TH CENTURY. RESTORATION OF THE NAVAL POWER OF THE PROVINCES MOESIA SECUNDA AND SCYTHIA MINOR

-abstract-

Key Word: Classis Moesica, Classis Scythica, naves lusoriae, naves iudiciariae, naves agrarienses, Moesia Secunda, Scythia Minor, Lover Danube.

Based on the changes that have occurred in the political-military context of the Lower Danube, at the beginning of the 5th century, the Roman-Byzantine authorities resorted to restoring the naval power of the empire on the Danube border of the provinces of Moesia Secunda and Scythia Minor. For this purpose, through an edict issued by Emperor Theodosios II, on January 28, 412, the war fleets of the two provinces were constituted / reconstituted. *Classis Moesica* and *Classis Scythica* were thus born. According to the imperial edict, the composition of the two fleets included, first of all, warships, *naves lusoriae*, but also transport vessels, *naves iudiciariae* and *naves agrarienses*. The process of setting up the two fleets was to last seven years. At the end of this interval, the *Classis Moesica* was to count 114 vessels, of which 100 *naves lusoriae*, 10 *naves agrarienses* and four *naves iudiciariae*, and the *Classis Scythica* of 142 vessels, respectively 125 *naves lusoriae*, five *naves iudiciariae* and 12 *naves agrarienses*. The combined fleets of the two provinces were to total 266 ships, of which 225 *naves lusoriae*, nine *naves iudiciariae* and 22 *naves agrarienses*.

MARI DOMNITORI ROMÂNI, CTITORI LA SFÂNTUL MUNTE ATHOS. NEAGOE BASARAB (1512 – 1521)

*Comandor (r) dr. Ioan DAMASCHIN**

Neagoe Basarab a fost fiul biologic a lui Basarab cel Tânăr, zis și „Țepeluș" (îl imita pe Vlad Țepeș în ceea ce privește aplicarea pedepselor).

Înainte ca viitorul domn să se nască, mama sa, Neaga s-a căsătorit cu un mare boier și dregător din familia Craioveștilor, pe nume Pârvu.

Basarab cel Tânăr („Țepeluș") i-a lăsat însă fiului său, la naștere, un Hrisov cu sigiliu domnesc care atesta originea sa princiară, spre a-i folosi atunci când îi va veni rândul să ocupe tronul Țării Românești. Acest Hrisov glăsuia:

„Eu, Basarab cel Tânăr, domn al Țării Românești, fiul lui Basarab al II-lea, las acest inel, însemnul domniei noastre, ca moștenire fiului meu Neagoe, născut de jupâneasa Neaga în anii pribegiei mele. Pentru păcatele mele nu am izbândit a-i lăsa altă avuție decât aceasta și numele nostru de domn, lucru pentru care să aibă în loc de la Dumnezeu tot darul, ajutorul și binecuvântarea. Să aibă parte de pace netulburată în vremea domniei sale și să fie un voievod bun, vrednic de pomenirea urmașilor săi în veac. Acestea le-am scris eu, Basarab cel Tânăr, din mila lui Dumnezeu domn al Țării Românești, la anul 1482, luna... ziua ... iar Hristos, Împăratul veacurilor să păzească acest Hrisov până la vremea rânduită și bineplăcută Lui. Amin"[34].

Neagoe Basarab și-a petrecut cea mai mare parte a copilăriei la Mănăstirea Bistrița, iar mediul și viața de mănăstire, spiritul credinței ortodoxe, avea să-i marcheze întreaga sa viață, dovadă fiind marile realizări în ceea ce privește lăcașurile de cult, atât în țară cât și în afara acesteia.

În anii deplinei maturități, Neagoe Basarab a ocupat funcția de Mare Postelnic la Curtea domnitorului Radu cel Mare (1495 – 1508).

În anul 1503, mergând la Înalta Poartă să plătească haraciul, Radu cel Mare face o vizită Patriarhului Nifon al II-lea al Constantinopolului, surghiunit, la acea dată (pentru a doua oară) de către sultan, la o mănăstire. Cunoscând modul în care propovăduia credința creștină, domnitorul român îi propune Înaltului Prelat să vină în Valahia *„pentru a reforma aici*

---

* Liga Navală Română.

[34] *Măria Sa Neagoe Basarab. Însemnările monahei Platonida, Doamna Despina a Țării Românești*, ediție alcătuită și îngrijită la Mănăstirea Diaconești, Bacău, Editura Bonifaciu, p. 74.

moravurile, a învăța Legea Sfântă, a se arăta mijlocitorul lor adevărat, în fața lui Dumnezeu”.

Patriarhul Nifon acceptă propunerile domnitorului. Era însă necesar și acordul sultanului. Radu cel Mare a oferit atunci sultanului multe pungi cu galbeni, conform obiceiului vremii, iar acesta își dă acordul. Din acel moment, Patriarhul Nifon devine primul mitropolit al Valahiei care a înființat două episcopii, stabilind reguli bisericești, bazate pe canoane.

Între Neagoe Basarab și Nifon se statornicește o relație duhovnicească foarte puternică, ce a durat și după prigonirea de către Radu cel Mare a Patriarhului la Sfântul Munte Athos, unde a devenit *egumenul* (stareț) Mănăstirii Dionisiu[35].

După moartea domnitorului Radu cel Mare, grav bolnav de podagră (gută), au urmat la tron trei domnitori din familia Boierilor Drăculești: Mihnea cel Rău (1508 – 1509), Mircea al III-lea (1509 – 1510) și Vlad cel Tânăr (Vlăduț), fratele cel mic al lui Radu cel Mare (1510 – 1512). Acesta află de Hrisovul lăsat de Țepeluș Vodă, fiului său Neagoe, retras între timp la Craiova.

Sfătuit de Bogdan, unul din dregătorii săi, căsătorit cu Jupânița Caplea, sora domnitorului, Vlăduț îl cheamă, sub un pretext oarecare, pe Neagoe Basarab din Familia Boierilor Craiovești, la Curtea Domneacă. Acesta, convins că odată sosit la Curte i se va tăia capul pentru a nu periclita tronul domnitorului aflat în funcție, se refugiază în grabă la Înalta Poartă, solicitând protecție.

Sultanul Baiazid al II-lea, aflat în ultimul său an de viață, îl însărcinează pe pașa de Vidin să treacă Dunărea, în fruntea unei armate de ieniceri și să-l pedepsească pe domnitorul român. Baiazid avea tot interesul să-i ofere o șansă viitorului domnitor Neagoe, deoarece Vlăduț îl sprijinea pe unul dintre fiii acestuia, Selim I care lupta să-și detroneze tatăl, fapt obișnuit, în epocă.

Oastea valahă condusă de Vlăduț, aștepta oastea otomană pe malul stâng al Dunării. O parte din boierii ce comandau oștirea valahă îl vor trăda pe domnitor, sprijinindu-l pe Neagoe Basarab. Înfrânt, Vlăduț cel tânăr își pierde capul, chiar în fața oștenilor și a viitorului domnitor.

Sprijinit acum de oastea valahă, Neagoe Basarab a fost înscăunat de Baiazid al II-lea ca domnitor.

Prin politica sa internă și externă dar şi prin realizările sale, chiar dacă a avut o perioadă de domnie relativ scurtă, Neagoe Basarab este considerat unul din cei mai mari domnitori români ai Evului Mediu.

---

[35] *Revista Mănăstiri Ortodoxe nr. 39,* pp. 12 – 15.

O mare influență asupra reformelor sale administrative și culturale din țară, dar și în ceea ce privește relația cu mănăstirile de la Sfântul Munte Athos, a avut-o faptul că a fost fiul duhovnicesc al primului mitropolit al Țării Românești, Patriarhul Nifon.

Un act deosebit de important al domnitorului român a fost reînnoirea tratatelor de vasalitate cu Poarta (pe timpul domniei sale, la Constantinopol au existat trei sultani: Baiazid al II-lea, Selim I Yavuz, zis și „Cumplitul" și Suleyman Magnificul) şi de fidelitate faţă de regele maghiar Ludovic al II-lea.

Neagoe Basarab a iubit pacea şi credinţa în Dumnezeu. Sunt mărturie ctitoriile din țară și din alte locuri ale credinței ortodoxe, dar și faptul că, la puţin timp după moartea mitropolitului Nifon (1508), el a organizat ceremoniile de canonizare a acestuia, la Mănăstirea Curtea de Argeş (1517).

O primă ctitorie a fost Mănăstirea Curtea de Argeș, sfințită la 15 august 1517.

După cum este cunoscut, în Evul Mediu, după finalizarea unui edificiu – ctitorii, palate, etc., de excepție, cel care comanda construcția obișnuia să-i execute pe constructori pentru a nu fi realizat vreun edificiu asemănător.

Neagoe Basarab i-a eliberat pe toți cei 35 de constructori ai mănăstirii Curtea de Argeş, conduși de legendarul Manole, însă numai după un an i-a rechemat (au răspuns la apel doar 33 dintre aceștia) pentru a rectitori Mănăstirea Snagov, pe locul vechii mănăstiri, distruse. A urmat apoi refacerea bisericilor mănăstirilor: Cozia, Târgovişte (Mitropolia), Glavacioc (judeţul Argeş). A sprijinit financiar Biserica Sfântului Mormânt de la Ierusalim şi mănăstirile de la Meteora din Grecia. Împreună cu Doamna sa, Despina, din familia regală a Serbei, a făcut donaţii mănăstirilor sârbeşti: Cruşedol, Deciani, Oreşcoviţa.

Neagoe Basarab a făcut donații tuturor mănăstirilor de la Sfântul Munte Athos cu ocazia sfințirii ctitoriei sale de la Curtea de Argeș, cele mai mari fiind la mănăstirile: Cutlumuş, Dionisiu, Hilandar, Iviron, Pantocrator, Xiropotamu.

Referindu-se la aceste danii, Gavriil Protul arăta: *„Toate mănăstirile den Sfânt muntele Athonului le-au îmbogățit cu bani, cu sate și dobitoace, încă le-au dat și multe ziduri au făcut. Şi fu ctitor mare a toată Sfetagora"*[36].

[36] Silviu Cluci, *Viețile Sfinților*, în *Doxologia.ro*.

Mănăstirea Dionisiu, ajunsă într-un stadiu avansat de degradare, este rezidită din temelii, între anii 1515 – 1520, de domnitorul Neagoe Basarab, la a cărei opera, o contribuţie importantă a adus-o Schitul din Judeţul Romanaţi.

Astfel, domnitorul a rectitorit biserica principală (Katholikonul, în limba greacă) cu hramul Sf. Nofon, acolo unde a fost egumen, în ultimii ani de viață și a fost îngropat, Părintele său spiritual, Patriarhul Nifon al II-lea.

La intrarea în Mănăstirea Dionisiu se află o icoană din mozaic, în care sunt reprezentați ctitorii acesteia: în stânga - Cuv. Dionisiu și Alexis al III-lea Comnenul (în genunchi), în dreapta Sf. Nifon și Neagoe Basarab (în genunchi), iar în centru – Mântuitorul Iisus Hristos.

Pe peretele de sud al pronaosului Katholikonului se află un tablou votiv al Voievodului Neagoe Basarab pictat în frescă în anul 1546, împreună cu familia sa, în ținută de gală, ținând în mână Mănăstirea Dionisiu și pe care o prezintă lui Iisus Hristos[37].

Tot pe cheltuiala Domnitorului este construit, între anii 1519 – 1520, turnul de apărare şi noul apeduct pentru aducerea apei la Mănăstire. Turnul, are patru nivele şi o înălţime de 23,9 metri, iar construcţia sa a fost terminată de Petru Rareş, în anul 1554. Renovat recent, în turn a fost mutată biblioteca Mănăstirii, una din cele mai bine organizate din Sfântul Munte.

Pisania turnului glăsuia: *„Ziditu-s-a acest turn din temelie, cu grija şi cheltuiala lui Neagoe Basarab, domnul Valachiei, în 1520”*[38]. Pe partea dreaptă se află Sfântul Nifon şi Sfântul Neagoe Basarab, aflaţi în poziţie de rugăciune.

Printre daniile de mare preţ pe care domnitorul Neagoe Basarab le-a oferit Mănăstirii Dionisiu au fost Capul Sfântului Ioan Botezătorul şi un chivot – *Relicvariu*, din argint aurit, filigran, email şi pietre preţioase, cu o greutate de 20 de kilograme, dăruit în anul 1515.

Relicvariul, în care se află moaştele Sfântului Nifon – Capul şi mâna sa dreaptă – are formă de biserică cu cinci turle, după modelul Mănăstirii Curtea de Argeş. Capacul chivotului are pictat pe partea inferioară portretul Domnitorului şi al Sfântului Nifon.

Relicvariul se păstrează în altarul bisericii, împreună cu bastonul Sfântului Nifon şi reprezintă unul dintre cele mai de preţ odoare de la Sfântul Munte Athos.

Capul Sfântului Ioan Botezătorul a fost furat în anul 1768 de piraţi. Astăzi, aceste Sfinte Moaşte se află în Moscheea Omeiazilor din Damasc.

---

[37] Ioanichie Bălan, arhimandrit, *Pelerinaj la Muntele Athos*, Editura Mănăstirea Sihăstria, 2005, p. 182.

[38] Revista *Mănăstiri Ortodoxe nr. 87*, p. 26.

În anul 1535 un incendiu a distrus o mare parte din Mănăstirea Dionisiu, Icoana Sfântului Ioan Botezătorul scăpând nevătămată.

Alţi doi domnitori români, împreună cu soţiile lor, au venit în ajutorul Mănăstirii Dionisiu cu danii pentru reconstrucţie. Aceștia au fost Petru Rareș și ginerele său Alexandru Lăpușneanu.

Neagoe Basarab a avut doi fii – Teodosie și Petru (mort de tânăr, în anul 1520) și două fiice – Stanca și Ruxandra. La tron i-a urmat, pentru o scurtă perioadă, fiul său Teodosie (sept. 1521 - 1522). Plecat la Constantinopol pentru a fi confirmat de sultanul Suleyman Magnificul, se pare că Teodosie, a fost executat, urmare a uneltirilor boierilor buzoieni. Mama sa a primit un înscris de la Mehmet Bei, pașa de la Nicopole, în care era specificat că *„a murit la Țarigrad de boala tatălui său”*[39].

La mănăstirea Dionisiu se află un tablou votiv, în care sunt reprezentați Neagoe Basarab, alături de fiul său Teodosie, îmbrăcați în straie princiare. În colțul din dreapta sus se vede mâna Domnului în semn de binecuvântare.

Neagoe Basarab a rămas în memoria poporului român şi prin opera sa, intitulată ***„Învăţăturile lui Neagoe Basarab către fiul său Teodosie”***. Este prima creaţie de valoare universală a literaturii române, cu valoare duhovnicească, pedagogică, filozofică şi enciclopedică. El a mai patronat tipărirea de către Macarie a ***Tetraevangheliarului,*** în limba slavonă, la anul 1512.

În vara anului 1517 Neagoe Basarab, la sfințirea ctitoriei sale, Mănăstirea Curtea de Argeș, a adus moaștele Patriarhului Nifon pentru a-l canoniza și a-l trece în rândul sfinților. Canonizarea a avut loc la 15 august 1517, iar înscrierea Sfântului Nifon în calendarul creștin a fost fixată pentru ziua de 11 august.

La ceremonia care s-a desfășurat cu mare fast au fost invitați Patriarhul Teolipt al Constantinopolului, mitropoliții de Seres, de Sardia, de Midia și Miliniuc, Protul Gavriil, însoțit de egumenii celor douăzeci de Mănăstiri de La Sfântul Munte Athos[40].

Moaștele Sfântului Nifon au fost returnate Mănăstirii Dionisiu într-o raclă de argint, realizată în Țara Românească (care se păstrează astăzi la Mănăstirea Dohiariu), iar pe mormântul Sfântului, domnitorul Neagoe Basarab a ridicat o bisericuță. În semn de recunoștință, călugării athoniți i-au trimis capul și mâna dreaptă ale Sfântului Nifon care au fost depuse la

---

[39] *Măria Sa Neagoe Basarab. Însemnările monahei Platonida, Doamna Despina a Țării Românești*, ediție alcătuită și îngrijită la Mănăstirea Diaconești, Bacău, Editura Bonifaciu, p. 319.

[40] *Măria Sa Neagoe Basarab* ... pp. 225 – 230.

Mănăstirea Curtea de Argeș. Ulterior, moaștele au ajuns la catedrala Mitropolitană din Craiova, iar la 26 septembrie 2009, mâna dreaptă a Sfântului Nifon a fost adusă de la Craiova și depusă la Catedrala din Târgoviște[41].

La data de 26 octombrie 2008, în urma Hotărârii Sfântului Sinod al Bisericii Ortodoxe Române, din 9 iulie, același an, la catedrala Mitropolitană din Craiova a avut loc ceremonia de canonizare locală a Sfântului Neagoe Basarab. Tomosul Patriarhal, citit de Preasfințitul Episcop Casian al Dunării de Jos, proclama: „*ca, de acum înainte și până la sfârșitul veacurilor, SFÂNTUL VOIEVOD NEAGOE BASARAB să fie numărat între bărbații sfinți ai bisericii și să fie pomenit și cinstit cu cântări de laudă în ziua a douăzeci și șasea a lunii septembrie”.*

După citire, Preafericitul Patriarh DANIEL a prezentat credincioșilor prezenți icoana Sfântului Neagoe Basarab[42].

Neagoe Basarab a fost socotit moștenitorul de drept al tradițiilor bizantine, un basileu al Țării Românești, apărător și susținător al culturii și civilizației ortodoxe, ilustru cărturar, gânditor și reformator al epocii sale. S-a stins din viață la 15 septembrie 1521 și este înmormântat la Mănăstirea Curtea de Argeș, ctitoria sa.

IMPORTANT ROMANIAN PRINCES, FOUNDERS OF MONASTERIES AT MOUNT ATHOS. NEAGOE BASARAB (1512-1521)

-abstract-

Key Words: Neagoe Basarab, Middle Ages, Mount Athos, Monasteries, XVIth century.

Through his internal and foreign policies and his achievements despite his short reign, Neagoe Basarab is considered one of the most important rulers of the Middle Ages.

The fact that he was the holy son of the first metropolitan of Wallachia, the Patriarch Nifon, was of great importance for his administrative and cultural reformes. Neagoe Basarab was a peaceful and pious ruler. The monasteries he founded and the fact he had Nifon canonized at the Curtea de Arges are proof of that (1517).

---

[41] *Revista Mănăstiri Ortodoxe nr. 39*, p. 15.

[42] Arhiepiscopia Târgoviștei, *În slujba Bisericii și a Neamului Românesc*, 2012, pp. 36 – 46.

DIN COLECȚIA DE ARME SUB APĂ A MUZEULUI NAȚIONAL AL MARINEI ROMÂNE: CAPUL TORPILEI CU ȘCONDRU

*Dr. Dan-Dragoș SICHIGEA**

Termenul „torpilă” a fost, pentru o bună perioadă de vreme, inseparabilă de „mină”. Inițial, el cuprindea mai mult decât ceea ce înțelegem astăzi, adică un obiect cilindric, cu vârful ogival și propulsat de elice. Inginerul și inventatorul american Robert Fulton, care a folosit, se pare, termenul pentru prima dată în 1814, se referea de fapt la ceea ce noi numim astăzi mină navală, fie ea ancorată, plutitoare sau de fund. Totuși, „torpila” putea fi și o armă tractată printr-un cablu (torpila tractată) sau atașată unui braț lung (școndru). Aceste invenții, la care a contribuit decisiv Fulton, erau numite toate „torpile”, până la apariția torpilei automobile (sau torpila-pește), a lui Robert Whitehead.[43]

Ideea unui „berbece” în construcția navelor de război nu era una nouă. Dacă în Antichitate navele grecești și romane mizau pe o astfel de armă, menită să lovească sub linia de plutire, în Evul Mediu galerele erau prevăzute cu celebrul „cioc”, deasupra liniei de plutire, pentru distrugerea vâslelor inamicului.

Până în secolul al XIX-lea, ideea atacării zonei vulnerabile, sub apă, a navelor inamice, a fost secundară față de puterea diferitelor proiectile: săgeți, pietre etc., culminând cu apariția artileriei navale.[44]

Totuși, progresele tehnologice au continuat, marinele căutând mereu noi metode de a ataca zonele vulnerabile ale navelor dușmane. Încă de la sfârșitul secolului al XVII-lea au apărut strămoșii minei și chiar ai submarinului.

Armele sub apă au intrat cu adevărat în „serviciu” odată cu Războiul Civil American (1861-1865), după ce rușii au făcut progrese importante, după cum o dovedesc acțiunile din timpul Războiului Crimeii (1853-1856). În timpul războiului american se poate vorbi despre nave scufundate de mine, fie controlate, fie de contact. Și, la fel de important, cu ocazia acestui conflict sunt consemnate pentru prima dată acțiuni de atac cu torpilă cu

---

* Șef Secție, Muzeul Național al Marinei Române.

[43] David Lyon, „Underwater Warfare and the Torpedo Boat”, în Robert Gardiner (coord.), *Steam, Steel & Shellfire*, Londra, Conway Maritime Press, 1992, p. 134.

[44] *Ibidem*.

școndru – torpilorul „David”, al sudiștilor, a lovit o canonieră unionistă în 1936 și atacul unei șalupe nordice asupra canonierei confederate „Albermale” (1864).[45]

Pentru a înțelege necesitatea tactică a acestor acțiuni, trebuie să remarcăm că la acel moment torpila automobilă nu era încă inventată, așa că flotele au căutat alte soluții pentru transportarea dispozitivelor explosive la țintă – navele inamice. Se consideră că primele torpiloare, înțelegând aici nave de tonaj redus înarmate cu torpile, au fost cele de tip „David”. Ele nu erau submarine, în sensul că întreg corpul navei nu era scufundat, ci doar o parte și erau propulsate fie cu vâsle, fie cu motoare cu aburi. Arma principală era torpila cu școndru, constând într-un recipient de cupru (sau alt metal), plin cu praf de pușcă și acționat printr-un focos chimic de contact.[46]

Pe continentul european, torpila cu școndru s-a făcut remarcată în timpul Războiului Ruso-Turc din 1877-1878.

În aprilie 1877, după o perioadă de tensiuni diplomatice, Imperiul Rus a declarat război celui Otoman, declanșând așadar ceea ce în istoriografia românească s-a numit Războiul de Indepedență, unul dintre cele mai importante conflicte ale secolului al XIX-lea.

Teatrul de operații era traversat de Dunăre și mărginit de Marea Neagră, astfel că importanța flotelor celor doi principali combatanți nu putea fi subestimată.[47] Armatele ruse au putut pătrunde în Balcani, dar trecerea Dunării era împiedicată de flotila otomană de pe fluviu, care a devenit prima țintă. Din cauza limitărilor Tratatului de la Paris (1856), Rusia nu deținea o forță navală semnificativă, fiind nevoită să apeleze la nave mici, armate cu noile inovații în domeniul armelor sub apă.[48]

Flota turcă era a treia în Europa ca valoare, având în Marea Neagră 15 nave cuirasate și necuirasate, iar pe Dunăre peste 15 nave, dintre care se evidențiau monitoarele „Hizber” și „Seyfi”, corvetele cuirasate „Hifz-ur-Rahman”și Luft-u-Celil”, precum și canonierele cuirasate „Feth-ul-Islam”„Semendria”, „Berkvirdilen”, „Ișcodra” și „Podgorița”.

Neavând o flotă în adevăratul sens al cuvântului în Marea Neagră, rușii au improvizat, rechiziționând nouăsprezece nave comerciale rapide, care puteau transporta șalupe înarmate cu torpile cu școndri. Ele au fost

---

[45] *Inidem*, p. 135; vezi și Lawrence Sondhaus, *Naval Warfare 1815-1914*, New York, Routledge, 2001, p. 79.

[46] J. S. Cowie, *Mines, Minelayers and Minelaying*, Londra, Oxford University Press, 1949, p. 21.

[47] Andreea Atanasiu Croitoru, *Pagini de istorie militară*, Constanța, Editura Muzeului Marinei Române, 2016, p. 61.

[48] Lawrence Sondhaus, *op. cit.*, p. 123.

înzestrate și cu torpile remorcate, un sistem care implica așa cum reiese din denumire, tractarea unor dispozitive explozive cu linii și manevrarea lor astfel încât să lovească nava inamică. Manevrele, în ambele cazuri, erau dificile și extrem de periculoase pentru atacatori.[49] Totuși, având elementul surpriză de partea lor, astfel de nave rapide puteau să se aștepte doar la focuri de armă ușoare din partea apărătorilor, fiindcă mișcarea artileriei de la bord era destul de dificilă în acea perioadă. Șansele de reușită, mai ales în cazul torpilelor cu școndri, erau destul de mari, mai ales dacă ținta era staționară (la ancoră). Un astfel de atac merita încercat, mai ales dacă luăm în calcul că navele atacatoare erau foarte mici și eventualele piederi umane și materiale limitate, în vreme ce adversarul putea pierde mult mai mult.

Un școndru putea atinge 12 m, iar o șalupă torpiloare putea transporta chiar și 6 astfel de arme, deși ele trebuiau utilizate una câte una. De regulă școndrul era dispus în borduri, dispus pe un cadru de metal prevăzut cu un sistem de tambure pentru culisare. În vârful școndrului era fixată torpila (mina), formată dintr-un recipient perforat pe centru, pentru a permite montarea capului metalic al școndrului. Alt orificu este făcut pentru amplasarea amorsei. Torpila avea formă conică pentru a reduce rezistența apei. Amorsa era conectată cu fire electrice până la o baterie instalată în corpul navei. Până la momentul atacului, școndrul era ridicat, fiind apoi coborât pentru lovire prin intermediul unei mufle.[50]

Un al doilea mod de a utiliza școndrul utiliza, la fel, viteza mult mai mare a șalupei torpiloare și miza pe lipsa de reacție a navelor mai mari și greoaie. Spre deosebire de prima variantă, unde șalupa ataca la o viteză mai mică, în acest caz școndrul era așezat pe un furchet și era lăsat la apă doar după ce șalupa trecea în viteză pe lângă țintă. În acest fel atacatorii se îndepărtau de explozie, riscul să fie loviți de suflul ei și de fragmente din nava inamică fiind mai mic. Pentru evitarea detonării accidentale înainte ca șalupa să fi trecut de țintă, torpila era prevăzută cu un întrerupător al circuitului, care se închidea doar când școndrul ajungea la un anumit unghi față de bordul navei atacate.[51]

După un atac nereușit cu torpile cu școndru asupra unor nave otomane ancorate la Batumi, a venit rândul flotilei de Dunăre să fie ținta șalupelor torpiloare rusești.

---

[49] Anthony J. Watts, *The Imperial Russian Navy*, Londra, Arms and Armour Press, 1990, p. 15.

[50] George Elliot Armstrong, *Torpedoes and Torpedo-Boats*, Londra, George Bell and Sons, 1896, pp. 74 - 76.

[51] *Ibidem*, p. 77.

Astfel, în noaptea de 13/14 mai 1877 (stil vechi), au fost vizate navele otomane din zona brațului Măcin, lângă Brăila: canonierele cuirasate[52] „Feth-ul-Islam” și „Seyfi” și un vapor armat („Kiliç-Ali”).[53] Atacul a făcut parte din strategia aliată, ruso-română, de a bloca Dunărea cu ajutorul armelor sub apă, pentru a o forța apoi cu un corp de trupe. Anterior acțiunii de la Măcin, rușii au amplasat mai multe baraje de mine în amonte de Brăila și au încercat să repete această reușită la gura Ialomiței, fără succes însă.[54]

Cu toate acestea, barajele rusești, care protejau gurile Prutului și Siretului, dar și Galațiul, au împiedicat pătrunderea navelor otomane spre Sulina și au permis rușilor să amplaseze câteva baterii de coastă. Astfel că, atunci când otomanii au încercat să se apropie de Brăila, corveta „Luft-u-Celil” a fost scufundată în urma tirului artileriei ruse, pe 29 aprilie.[55]

Următoarea acțiune navală pe Dunăre a avut în prim-plan utilizarea armelor moderne, torpile și mine, rezultatul evoluției tehnologice și al industrializării războiului. După distrugerea lui „Luft-u-Celil” au rămas pe canalul Măcin două nave importante – „Seyfi” și „Feth-ul-Islam”, care se prezentau ca ținte vulnerabile pentru escadra rusească formată din patru șalupe torpiloare: „Țarevici” (fosta „Rândunica”, împrumutată Rusiei), „Xenia”, „Djigit” și „Țarevna”.[56]

Locotenentul rus Fedor Dubasov, care a primit comanda misiunii de atac, a executat o cercetare a zonei unde erau ancorate navele otomane, dar este posibil să fi fost detectat, fiindcă flotila și-a schimbat locația apoi. Atacul a fost stabilit pentru noaptea de 13/14 mai (stil vechi), totalul efectivelor celor patru șalupe fiind de 46 (6 ofițeri și 40 de marinari), între care și maiorul Ioan Murgescu, din Flotila Română. De altfel, la conceperea planului de atac a participat și ofițerul român. Astfel, șalupele urmau să se strecoare de-a lungul malului în șir. În apropiere de ținte, ele trebuiau să formeze două linii – „Țarevici” (Dubasov) și „Xenia” (locotenent Alexandr Șestacov) în avangardă, urmate de „Djigit” (aspirantul Persine). „Țarevna” (aspirantul Ball) forma rezerva unității.[57]

---

[52] Considerate monitoare în unele surse.

[53] Eugene Hennebert, *Les Torpilles*, Paris, Librarie Hachette et Cie, 1884, p. 257.

[54] Andreea Atanasiu Croitoru, *op. cit.*, pp. 64 - 65.

[55] Francis Vinton Greene, *The Campaign in Bulgaria*, Londra, Hugh Rees, 1903, p. 15.

[56] А. Г. Боярский, *Морское минное оружие: история создания и боевого при-менения в 1877–1903 гг: Монография*, Sankt-Petersburg, Инфо-да, 2014, p. 24.

[57] Mihail Drăghicescu, *Istoricul principalelor puncte pe Dunăre dela Gura Tisei până la Mare și pe coastele Mării dela Varna la Odesa*, București, Imprimeria Națională, 1943, p. 338.

Coroborând informațiile principalilor autori români, locotenent-colonelul Mihail Drăghicescu și comandorul Constantin Ciuchi, amiralul Nicolae Negrescu a reconstituit desfășurarea evenimentelor dramatice din acea noapte, în care tânăra marină română a „debutat" pe scena internațională:

„În noaptea de 14 spre 15 mai[58], pe o liniște acoperită de orocăitul broaștelor din imensele terenuri inundate de prin apropiere, mica flotilă pleacă din Brăila având la bord pe maiorul Murgescu, care a luat parte la toate expedițiunile, și după ce făcu vreo 9 km, recunoscu monitoarele de care continuă a se apropia fără zgomot. Pe la 70 m depărtare, este recunoscută la rândui ei (de, *n.n.*) santinelă, căreia i se răspunse pe turcește de pe Rândunica *omul vostru* (*se zice că pe șalupă fusese luat și un domn Constantinescu Ștefan, fost sergent-major în vechea flotilă, care, făcând comerț de lemnărie, cunoștea locurile bine și vorbea turcește. Pe la 2.30 din zori, șalupa se apropiase atât de mult de vas, încît, prin sabordul deschis, se vedea cum comandantul își sorbea cafeaua și numai atunci a fost zărită de facționar, care îl strigă cine e?, la care i se răspunse pe turcește, suntem pescari! Dar santinela dădu alarma*)."[59]

Relatarea evenimentelor de către comandantul operațiunii, locotenentul Dubasov, arată că turcii nu s-au lăsat înșelați:

„[…] Am dat un răspuns pe care l-am recunoscut mai târziu ca impropriu; eroarea mea, îndată, a deșteptat bănuielile adversarilor noștri […] Monitorul ce fixasem era sub presiune; tunurile sale din pupa ne puteau face mare rău. În consecință m-am hotărât să-l atac și să-i distrug astfel toate mijlaocele de propulsiune […] L-am izbit cu școndru între centru și pupa, puțin înaintea etamboului. Apa s-a ridicat pe flancurile monitorului și-mi acoperi șalupa. Câteva sfărâmături au fost proiectate cam la 40 metri înălțime. Natura celor ce au căzut pe <<Cesarevici>> ne-a permis să judecăm că explozia produsă, întinsese efectul său până la puntea navei […] Pentru a asigura scăparea oamenilor mei, am întrebuințat pompa cu aburi, în scop de a scoate apa ce inundase șalupa […] am ordonat lui Șestacoff să-i dea o a doua lovitură. Acest ofițer mergând repede spre inamic, a izbit înapoia turelei, tocmai în momentul în care acesta ne trimitea al doilea proiectil. Vasul a fost atins sub chilă, cam la 6 metri de etravă. Ca și prima dată, efectul exploziei a fost teribil și aceasta s-a apreciat după examenul

[58] Este singura sursă care indică noaptea de 14 spre 15 și nu cea de 13 spre 14.

[59] Nicolae Negrescu, *Marina Română în secolul XIX*, ediție îngrijită de Cristian Crăciunoiu, București, Editura Modelism, 2012, p. 79.

sfărâmăturilor mobilierului și cabinelor, cari proiectate sus, în aer, au reacăzut pe *Xenia*”.[60]

Este clar că astfel de atacuri erau periculoase și pentru atacatori, nu doar fiindcă navele ușoare erau expuse focului de pe puntea navei atacate, dar și fiindcă era probabil ca explozia să afecteze șalupele torpiloare. Atacul de la Măcin nu a făcut excepție; se pare că mecanicul de pe „Rândunica” („Țarevici”) a fost rănit în urma loviturii aplicate canonierei otomane și șalupa a fost salvată datorită contribuției maiorului Ion Murgescu, aflat la bord. Deși prima lovitură cu torpila cu școndru avariase grav nava otomană, este probabil ca pericolul reprezentat de focul cu artileria și cu armamentul de infanterie, care a avariat șalupa „Djigit” să fi contribuit la decizia locotenentului Dubasov de a ordona un al doilea atac, al „Xeniei”.[61]

Pierderea unei a doua nave importante, într-un interval scurt, a demoralizat flotila otomană și a obligat-o la măsuri defensive care au dus, în cele din urmă la încetarea acțiunilor de împiedicare a forțării Dunării de către aliați. După piederea lui „Luft-u-Celil” și a lui „Seyfi”, otomanii și-au retras degrabă navele rămase (patru blindate și opt cu corp de lemn) sub protecția propriilor baterii, în porturile Silistra, Rusciuk și Nicopole.[62]

În sala dedicată participării Flotilei României la Războiul de Independență sunt evidențiate o serie de obiecte recuperate de pe epava navei „Seyfi”. În același spațiu expozițional găsim și capul unei torpile cu școndru din cele utilizate în atacul asupra navelor otomane.

Exponatul este construit din tablă de oțel, în formă conică, având o serie de cârlige curbate spre vârf. Prezența cârligelor indică faptul că tipul de torpilă folosit includea coroana cu contacte, deși din descrierea atacului se poate trage concluzia că marinarii ruși și români au preferat să apeleze la metoda mai singură, amplasând capul torpilei sub linia de plutire a canonierei „Seyfi” și legând apoi contactele pentru a declanșa explozia.

Macheta șalupei torpiloare „Rândunica” de la Muzeul Național al Marinei Române. Se observă torpila și coroana cu contacte.

[60] Mihail Drăghicescu, *op. cit.*, p. 339.
[61] Nicoale Negrescu, *op. cit*., p. 80.
[62] А. Г. Боярский, *op. cit*., p. 25.

FROM THE COLLECTION OF UNDERWATER WEAPONS OF THE ROMANIAN NATIONAL NAVAL MUSEUM: SPAR TORPEDO HEAD

-abstract-

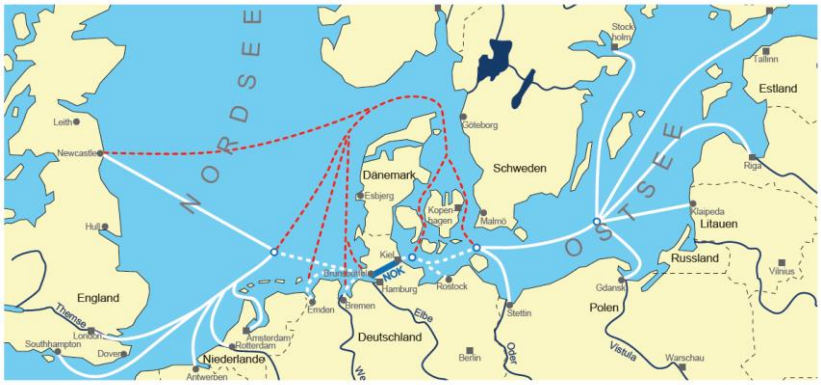
Key Words: Russo-Turkish War, 1877, spar torpedo, I. Murgescu, Seify.

For the fledgling Romanian Flotilla the Russo-Turkish War was a true baptism of fire. One of the most daring raids of the war was a spar torpedo attack against the Ottoman armored gunboat, the *Seify*. This attack was the first one with a torpedo on the European continent, proving the value of the new weapon.

CANALUL CU NUME DE ÎMPĂRAT

*Dr. Marian BOZA**

Când se deschide o discuţie despre canalele maritime importante, aproape mereu, primele nume vehiculate sunt Suez şi Panama. Pe bună dreptate, acestea două unesc oceane şi continente, scurtează distanţe enorme, sunt tranzitate cantităţi enorme de marfă, dar nu sunt singurele pe harta mapamondului. Povestea care urmează este tot despre un canal maritim, puţin mai mic, dar care este la fel de frumoasă şi captivantă cum sunt şi cele despre canalele construite în 1869 şi 1914.



(Hartă cu dispunerea canalului în sudul peninsului Jutlanda) după Der Nord-Ostsee-Kanal. international und leistungsstark, p. 5
https://www.wna-nord-ostsee-kanal.wsv.de/Webs/WNA/WNA-NOK/DE/4_Presse/3_Publikationen/005_NOK/Broschuere_NOK_dt_dl.pdf?__blob=publicationFile&v=1

Canalul Kiel este folosit de aproximativ acelaşi număr de nave ca și Canalele Panama și Suez luate împreună, dar gestionează un tonaj semnificativ mai mic de marfă; 43.378 nave care transportă 99,78 milioane de tone de marfă au trecut prin Canalul Kiel în 2007. În comparație, în același an, 14.721 de nave transportând 208,2 milioane de tone de marfă, au trecut prin Canalul Panama și 20.384 de nave transportând 848,2 milioane de tone de marfă, au trecut prin Canalul Suez[63].

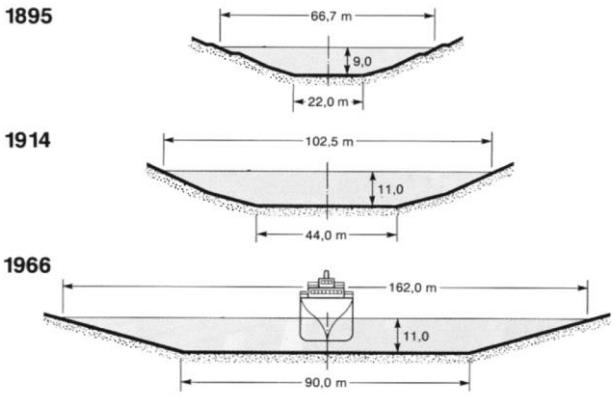
În anii următori deschiderii, 1895, numărul și dimensiunea navelor au continuat să crească, iar volumul de trafic a crescut astfel considerabil, cu

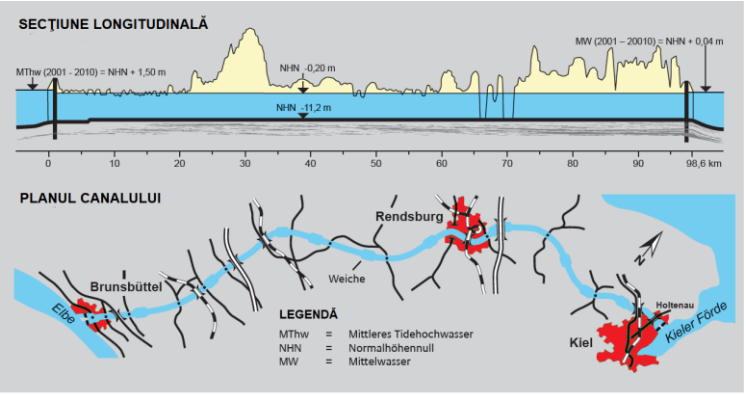
---

* Şcoala Militară de Maiştri Militari a Forţelor Navale „Amiral Ion Murgescu”.

[63] Nadine Heitmann, Katrin Rehdanz, Ulrich Schmidt, „Determining Optimal Transit Charges: The Kiel Canal in Germany”, în *Kiel Working Paper*, No. 1741, November 2011, p. 2, în https://www.ifw-kiel.de/fileadmin/Dateiverwaltung/IfW-Publications/Katrin_Rehdanz/determining-optimal-transit-charges-the-kiel-canal-in-germany/kwp-1741.pdf, accesat la 17 aprilie 2023.

66%, sau de la 19.960 la 33.158 nave, în perioada 1896 - 1906. Prin urmare, în ultimele decenii canalul a fost lărgit şi adâncit de mai multe ori; după lucrările de lărgire ce au avut loc între 1907 şi 1914 au urmat cele din perioada 1965 - 2000. Cea mai recentă lucrare de construcţie de lărgire şi adâncirea canalului și construirea unei noi ecluze a început în 2010.





(Prezentarea canalului după Der Nord-Ostsee-Kanal international und leistungsstark, p. 6
https://www.wna-nord-ostsee-kanal.wsv.de/Webs/WNA/WNA-NOK/DE/4_Presse/3_Publikationen/005_NOK/Broschuere_NOK_dt_dl.pdf?__blob=publicationFile&v=1

Costul inițial al construcției canalului a fost de 7.647.000 £; dacă la aceasta se adaugă și costul îmbunătățirilor finalizate în 1914, și anume 11.421.000 de £, costul total este de 19.068.000 de £. Cheltuielile de construcție pe milă, adică 125.300 £, au fost mult mai reduse decât cele înregistrate la oricare dintre celelalte canale mari. Canalul Suez a costat 245.785 £ pe milă, iar Manchester Ship Canal 516.547 £ pe milă[64].

[64] *The Kiel canal and Heligoland*, HANDBOOKS PREPARED UNDER THE DIRECTION OF THE HISTORICAL.

Spre deosebire de predecesorul său, Canalul Eider, Canalul Kiel este o cale navigabilă inovatoare fără diferențe de nivel. Prin urmare, ecluzele de la ambele capete la Brunsbüttel și Kiel-Holtenau au fost necesare doar pentru a compensa variațiile nivelului apei. Următoarele traversări au fost construite:

- câte un pod rutier și un pod feroviar la Grünental şi Levensau,
- două poduri feroviare şi un pod basculant rutier la Rendsburg,
- un pod basculant feroviar la Kudensee şi
- un pod plutitor din pontoane la Kiel-Holtenau
- precum și 16 feriboturi cu cablu acționate manual.

După o perioadă de construcție de 8 ani și costuri de cca. 156 milioane mărci aur (care au fost la nivelul investiției planificate şi din care în jur de 11 milioane de mărci au reprezentat achiziția terenului[65] şi 50 milioane mărci au reprezentat costurile pentru ecluze, porturi şi terasamente[66]) canalul a fost deschis oficial de împăratul Wilhelm al II-lea la 20 iunie 1895.

Costul festivităţilor venea suplimentar, acesta a fost estimat la 1,7 milioane de mărci, a fost puternic criticat de social-democrați[67].

Spre surprinderea oaspeților invitați, canalul a fost botezat „Kaiser-Wilhelm-Kanal”; numele german intenționat inițial „Nord-Ostsee-Kanal – NOK” a fost adoptat abia în 1948. Deja după primii zece ani de funcționare – la acel moment dimensiunile maxime acceptate ale unei navei erau cu o lungime de până la 135 m, o lățime de până la 20 m și un pescaj de până la 8 m – canalul s-a dovedit a fi prea mic și timpul de trecere de 13 ore prea lung[68].

Între 1907 și 1914, prima adâncire și lărgire a fundului canalului a necesitat aproximativ 242 milioane mărci aur (suma este identică cu cea

---

SECTION OF THE FOREIGN OFFICE.--No. 41, Published by H.M. Stationery Office, London, 1920, p. 5, în https://www.loc.gov/resource/gdclccn.a22000900/?st=pdf, accesat la 12 aprilie 2023.

[65] Peter Olsson, *1895 – 1995. Einhundert Jahre NORD-OSTSEE-KANAL*, p. 5, în https://heiner-jennes.de/Heimatmuseum/NOK/gesamttext-neu3.pdf, accesat la 17 mai 2023

[66] Gerd Peters, *Der Nord-Ostsee-Kanal*, Koehler, Hambourg, 1995, p. 34.

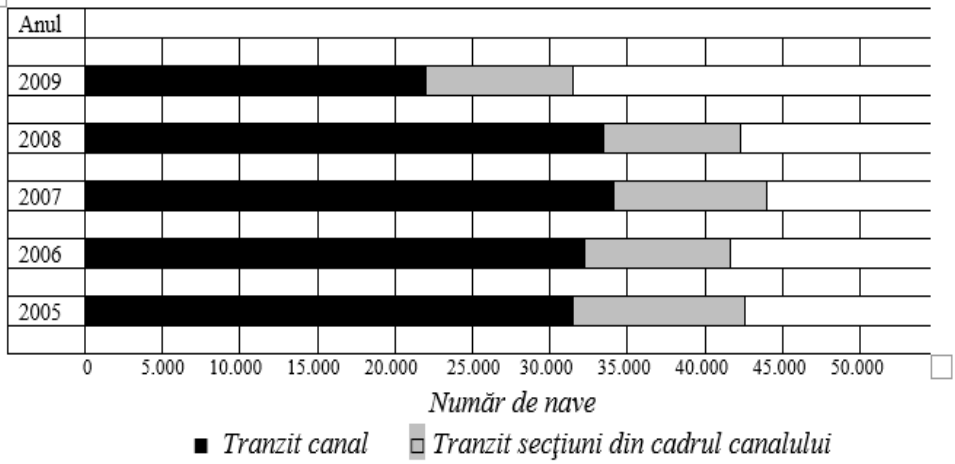
[67] *Ibidem.*

[68] Jörg Brockmann, Anne Heeling, Martin Pohl, Klemens Uliczka, „The Kiel Canal (Nord-Ostsee-Kanal)“, în *Die Küste*, Heft 74 (2008) – ICCE**,** pp. 319-320, în https://henry.baw.de/server/api/core/bitstreams/4e2904a8-c8ce-4615-be26-1ae45d1e9913/content, accesat la 12 februarie 2023.

prezentată mai sus în lire sterline, *n.a.*) și, prin urmare, a depășit costul canalului inițial de departe. Totuși, acest lucru a dus la o reducere a timpului de trecere de la 13 la 10 ore[69].

Traficul naval a crescut progresiv și în anii 1960 a fost lansat un al doilea proiect de extindere pentru a permite tranzitul mai multor nave. Noul proiect a costat cam 600 miloane de euro. Din cei 98,6 km ai canalului, 88 de km au fost lărgiţi şi consolidaţi pentru a preveni eroziunea malurilor care are o importanță deosebită în partea vestică a canalului. Restul kilometrilor înguşti au fost lărgiţi în 2001[70]. Timpul mediu de tranzit este acum de 7 până la 8 ore, inclusiv trecerea prin ecluze. Viteza maximă autorizată este de aproximativ 8,1 noduri. Noile ecluze la fiecare capăt are următoarele dimensiuni utile: 310 m lungime, 42 m lățime și pescaj de 9,5 m. Ecluzele vechi sunt mai mici: 125 m lungime, 22 m lățime, pescaj admisibil la Brunsbüttel de 6 m și 7 m la Kiel-Holtenau. Pilotajul este obligatoriu. Dimensiunile maxime ale navelor care pătrund în canal sunt 235 m lungime, 32,5 m lățime și 9,5 m pescaj[71].

Figura 1: Trafic prin Canalul Kiel (2005-2009)[1]



[69] *Ibidem*, p. 321.

[70] Stephan Gollasch, Bella S. Galil and Andrew N. Cohen, *Bridging divides: maritime canals as invasion corridors*, Springer, Dordrecht, 2006, p. 27.

[71] Jacques Marcadon, „Géoéconomie des détroits danois", în *Cahiers de géographie du Québec*, Volume 48, numéro 135, décembre 2004, p. 296, în https://www.erudit.org/fr/revues/cgq/2004-v48-n135-cgq996/011794ar.pdf, accesat la 16 august 2023.

Ambarcațiunile mici sunt omise, deși ponderea lor în traficul total nu este de neglijat. De exemplu, în 2008, la o medie de 117 nave comerciale și fără marfă avem și aproximativ 43 de ambarcaţiuni mici care utilizau canalul pe zi.

Motivația pentru construirea unei căi navigabile artificiale între Marea Nordului și Marea Baltică poate fi explicată prin scurtarea distanţei și economiile de timp rezultate. În consecință, transportul mărfurilor perisabile a devenit posibil. În zilele noastre, economiile de combustibil și reducerea emisiilor de CO2 care rezultă, prezintă un stimulent egal. Pe de altă parte, în secolul al XIX-lea trecerea maritimă din jurul Iutlandei era considerată deosebit de predispusă la accidente și dezastre. De exemplu, Jammerbucht („Golful Mizeriei”) din nord-vestul Danemarcei își datorează numele urmare a acestei realităţi.

Deja în secolul al VII-lea, au fost făcute primele planuri de conectare a așezării Haithabu a vikingilor din fiordul Schlei cu Marea Nordului printr-un canal. Aceste planuri, însă, nu au fost realizate. În 1784, canalul Schleswig-Holstein (din 1853: „Canalul Eider”) a fost oficial inaugurat. Canalul cu o lungime de 43 km fusese comandat de regele danez Christian VII și s-a alăturat Kielului la Marea Baltică cu râul Eider. Se potrivește cu porțiunea de est a prezentului canal. În jurul anului 1850, Canalul Eider cu o lățime de 18 m și o adâncime de 3,45 m nu mai putea satisface cerințele unui trafic maritim în creștere. Timpul de călătorie de 3 până la 4 zile necesar pentru transportarea bărcilor cu cai într-o călătorie de 180 km între Kiel (Marea Baltică) și Tönning (Marea Nordului) a devenit din ce în ce mai neeconomică.

Au fost luate în considerare tot mai multe aspecte militare în legătură cu canalul: primele planuri pentru un nou canal au fost comandate de Bismarck în 1864. Flota germană trebuia să fie capabilă să-și schimbe locaţia din Marea Baltică în Marea Nordului fără să „trebuiască să treacă pe sub tunurile daneze”. Cu toate acestea, în 1873, aceste planuri au căzut din cauza opoziției generalilor Moltke și von Roon care au preferat forțe navale separate atât în Marea Nordului, cât și în Marea Baltică. Mai mult, problema cu cine ar fi susţinut costurile nu a putut fi rezolvată.

În 1878, datorită unei inițiative a armatorului din Hamburg Dahlström și a inginerului Boden de la căile navigabile au fost efectuate investigații pentru un traseu optimizat al canalului. Pana la urmă, aceste investigații au dus la adoptarea „legii Bismarck pentru construcția canalului” în 1886. Acest lucru a eliberat drumul către construirea canalui:

la 3 iunie 1887, inaugurarea construcţiei canalului a fost realizată de împăratul Wilhelm I la Kiel-Holtenau, când declara ridicarea lui „în onoarea Germaniei Unită, pentru creşterea bunăstării sale, şi ca un semn al puterii şi forţei sale”[72]. Până la 8.900 de muncitori au fost angajaţi în timpul construcţiei celor mai mari lucrări de construcţii civile din acea vreme. Pentru construcția canalului au fost dezvoltate drăgile cu cupe și un sistem de cale ferată pentru a permite lucrări globale de terasare de cca. 80 de milioane m³[73].

Cei 8.900 de muncitori veneau din Germania, Spania, Polonia, Italia, Danemarca, Austria şi Rusia. Vârsta minimă a fost 17 ani, deși muncitorii mai tineri îi puteau însoți pe tații lor. Tratamentul muncitorilor a fost excepţional şi asigurat la zi și a inclus locuințe în tabere organizate de ofițeri militari în mai multe locații din apropierea canalului. De asemenea, au fost furnizate hrană, îngrijire medicală, facilităţi sanitare şi serviciu religios. Toți lucrătorii au mese zilnice - pregătite conform reglementărilor stricte care permit o nutriție optimă. Acest regim de sănătate previne apariția bolilor și aproape sigur a menținut forța de muncă în stare bună, mai ales când în orașul Hamburg din apropiere, un focar sever de holeră în 1892 a dus la aproximativ 8600 de decese. Boala s-a răspândit și printre lucrătorii de la canal, dar datorită tratamentului adecvat, doar trei au murit de holeră[74].

Între 1887 și 1895, mii de muncitori și sute de mașini au săpat un șanț de circa 100 de kilometri lungime, 9 metri adâncime și 65 de metri lățime prin Schleswig-Holstein. Elementele sfidătoare ale construcției Canalului Kiel au fost: (1) pământ, apă și noroi, care nu puteau fi îmblânzite decât prin depășirea unor mari dificultăți tehnice; (2) mașinile și instalațiile, care au fascinat publicul ca un fel de monştri şi cu miracole sfidând provocările naturii; și (3) forța de muncă potențial sfidătoare, care era controlată de o politică socială patriarhală larg lăudată. Aici era mai mult decât construcția unei căi navigabile[75]. Ei au fost cei care în acel moment au dislocat 52 milioane m³ de sol pentru denumirea contemporană de „Munca gigant”[76].

---

[72] *The Kiel canal and Heligoland*, … London, 1920, p. 5.
[73] Jörg Brockmann, Anne Heeling, Martin Pohl, Klemens Uliczka, *op. cit.*, pp. 318 - 319.
[74] Stephan Gollasch, Bella S. Galil and Andrew N. Cohen, *op. cit.*, pp. 17 – 18.
[75] Eike-Christian Heine, „Die aufsässigen Elemente. Herausforderungen, Technik und Arbeiter beim Bau des Nord-Ostsee-Kanals”, în *Technikgeschichte*, Bd. 81 (2014) H. 4, p. 305 în https://www.nomos-elibrary.de/10.5771/0040-117X-2014-4-305.pdf?download_full_pdf=1, accesat la 12 martie 2023.
[76] *Ibidem*, p. 306.

Șantierul de construcție al Canalului Kiel (1886 - 1895), inclusiv cel legat de extindere (1907–1914) este în multe privințe tipic celui european de realizare a infrastructurii de transport în secolul al XIX-lea. Caracteristic acestei perioade a fost tipul de traseu „lung şi subţire” construit în afara oraşelor, lucru care a cauzat probleme similare în obținerea și adăpostirea forței de muncă și transportul de materiale. Canale, drumuri sau liniile de cale ferată sunt unite până astăzi prin nevoia de evitare a pantelor și evitarea pe cât posibil a curbelor ascuţite. Pe lângă tuneluri și poduri, se întâmplă adesea că sunt necesare taieri adanci şi baraje înalte, iar realizarea traseului trebuie să fie cât mai plană. Sute de mii de muncitori au lucrat în acest scop în secolul al XIX-lea eliminând cantităţi uriaşe de pământ cu lopeţile. Constatarea că în 1875 în Imperiul German erau 521.000 de oameni pe șantierele de construcții de infrastructură ne arată că sunt angajați mai mulți muncitori aici decât în industria cărbunelui și a oțelului[77].

În februarie 1890 avem o imagine detaliată a efortului tehnologic angrenat în acest şantier, efort care va creşte în mod natural. Următoarele elemente sunt active pe Canalul Kiel: 6.300 de muncitori, 24 excavatoare uscate germane şi 4 olandeze, 18 drăgi germane și 7 olandeze, 10 şalupe cu aburi, 57 şlepuri, 12 pompe de abur pentru desecare, 790 de locomotive şi 3.012 vagoane de transport pământ. Trenurile care circulă pentru a transporta pământul dislocat au în jur de 170 km lungime de cale ferată disponibilă. Cu excepția dispozitivelor menționate mai sus, Comisia Imperială a Canalului deţinea 2 drăgi mari, 5 barje cu aburi și mai multe şalupe cu aburi pentru uz privat[78].

Cele mai multe păreri converg către ideea că acest canal „a fost construit de Germania, pe teritoriul său, în scopuri pur strategice, în vederea asigurării trecerii flotei sale militare, într-un timp foarte scurt, din Marea Nordului în Marea Baltică şi invers, evitându-se ocolirea strâmtorilor daneze (Beltul Mare şi Beltul Mic)”[79].

Contemporanii români aveau aceeaşi convingere: „După părerea oamenilor speciali, noul canal care leagă oraşele Kiel şi Hamburg, canal lung de aproape 100 de kilometri, larg de 22 de metri adânc de 9, n'are aproape nici o valoare comercială. Valoarea lui e curat militară”[80].

---

[77] *Ibidem*, p. 307.
[78] *Ibidem*, p. 310.
[79] Constantin Manea, Marian Moşneagu, *Dreptul Mării în timp de pace şi război*, Editura Mica Valahie, Bucureşti, 2011, pp. 147 - 148.
[80] Interim, „Canalul de la Kiel”, în *Adevărul*, Anul VIII, No. 2226, Marţi, 13 iumie 1895, EDIŢIA A TREIA, p. 1.

În februarie 1895 împăratul Wilhelm II promovase ideea unei politici externe viguroase bazate pe puternica flotă germană, al cărei punct de referință era puterea flotei franco-rusă. Pe acest fond, inaugurarea canalului Kaiser Wilhelm în vara anului 1895 părea, în ochii împăratului, să ofere o ocazie binevenită pentru a combina o întâlnire a monarhilor cu un spectacol naval care să demonstreze puterea Germaniei. Toate puterile europene au primit invitații, inclusiv Franța, care a plasat diplomaţia franceză într-o situaţie dificilă faţă de Germania precum şi faţă de noul aliat, Rusia. La inaugurarea canalului Kiel în iunie 1895, interesul Franței era să-și asigure legătura cu Rusia menținând totodată o relație de prietenie, dar distanțată cu Germania[81].

Posibilitatea ca navele franceze să participe la inaugurare a dus la apariţia unui răspuns divizat. Acelor proteste ale *Ligii Patrioților*, de exemplu, li s-a alăturat o respingere vehementă a unei părţi a presei franceze, ale cărei titluri erau sugestive: „Degradare totală”, și „Rușine”. *L'Autorité*, ca exemplu, a comentat: „Dezmembrarea teritoriului nu este nimic în comparaţie cu dezmembrarea onoarei”. Iar *L'lntransigeant* a speculat că marinarii francezi vor trebui să asiste când ambasadorul francez la Berlin Herbette se va înclina în fața lui Wilhelm al II-lea în KieI. *Le Figaro*, în schimb, a pledat pentru liniște, în timp ce *Le Temps* a subliniat că la fel cum Franța a acreditat reprezentanți oficiali la diverse puteri, a acceptat și a returnat plăcerile reciproce dictate de „savoir-vivre international” în timp de pace.

Obligaţiile impuse de etichetă şi un comportament corect nu au nimic în comun cu chestiunile inimii și patriotismul francez nu a împiedicat niciodată manifestarea obişnuită a convenţiilor dintre ţările civilizate[82].

Despre activităţile deschiderii oficiale a canalului aflăm şi din memoriile viitorului amiral german Erich Raeder, pe atunci proaspăt cadet de marina. „Încă din primăvară au început să sosească navele străine, care erau salutate cu mare ceremonial de navele de luptă germane risipite pe toată întinderea portului Kiel. Cel mai departe se aflau navele şcoală cu vele, iar *SMS Gneisenau* era plasată la capătul cel mai îndepărtat, la farul de la

---

[81] Verena Steller, „The Power of Protocol: On the Mechanisms of Symbolic Action in Diplomacy in Franco-German.
Relations, 1871-1914” în M. Mősslang, T. Riotte (Eds.), *The Diplomats' World: A Cultural History of Diplomacy, 1815–1914* , The German Historical Institute and Oxford University Press, London, 2008**,** p. 218.
[82] *Ibidem*, p. 219.

Friedrichsort. Misiunea noastră consta în a saluta sosirea fiecărei nave străine prin intonarea imnului ei naţional de către fanfara navei noastre”[83].

Nava de pasageri de 7.131 tone *Palatia* de la HAPAG făcuse deja o probă prin canal pe 5 iunie[84].

William II a prezidat această deschidere înconjurat de elita navală, industrială şi politică germană, de unde nu putea lipsi noul cancelar, prinţul Chlodwig zu Hohenlohe-Schillingsfürst, numit în octombrie în anul trecut. Spectatorii au asistat cea mai mare trecere în revistă a unei flote internaţională de la diferitele comemorări ale lui Columb din anul 1892. Până la urmă, erau aşteptate 53 de nave de război străine, iar Marina Imperială a participat oficial cu 41 de nave[85]. Navele de luptă germane includeau 4 cuirasate din clasa *Brandenburg*, 4 „sortie corvettes” şi 4 nave din clasa *Siegfred*. Marea Britanie a trimis cea mai mare grupare navală, 10 nave de luptă, condusă de *Royal Sovereign* şi alte nave identice de 14.500 tone. Italia a trimis 9 nave, incluzând *Sardinia* de 13.900 tone, iar Austro-Ungaria şi SUA au trimis câte 4 nave fiecare. Reflectând perfect relaţiile existente între Germania, Franţa şi Rusia, ultimele două au trimis câte 3 nave de luptă fiecare. Dimensiunea unora dintre navele de război străine a făcut ca marina germană să pară modestă în comparaţie[86].

Trebuie să menţionăm participarea românească la această manifestare navală cu o participare internaţională, alături de bastimente aparţinând unor mari flote militare.

Printr-un raport adresat regelui Carol I, ministrul de Război a propus ca Marina Militară să fie reprezentată de crucişătorul „Elisabeta” şi bricul „Mircea”. Astfel, la propunerea ministrului de Război, generalul Constantin Poenaru, regele Carol I a aprobat, prin înaltul Decret nr. 885 din 25 februarie 1895, ca, pe timpul marşului, funcţia de comandant superior al crucişătorului şi al bricului să fie atribuită colonelului Vasile Urseanu, „având în acelaşi timp comanda directă a crucişătorului ≪Elisabeta≫, funcţie pe care trebuia s-o preia pe 15 martie 1895. Ca secund al navei a fost numit maiorul Constantin Mănescu, rol preluat pe 1 martie[87].

Evenimentul, aşa cum a sperat împăratul german, a avut un răsunet în toată lumea, cum putem observa în presa internaţională.

---

[83] Erich Raeder, *Memorii*, Editura Miidecărţi, Bragadiru, 2020, p. 23.
[84] Gerd Peters, *op. cit.*, p. 34.
[85] *Ibidem*, p. 35.
[86] Lawrence Sondhaus, *Preparing for Weltpolitik: German sea power before the Tirpitz era*, Naval Institute Press, Annapolis, 1997, pp. 199 - 200.
[87] Marian Moşneagu, *Crucişătorul „Elisabeta” în campanie*, Editura Militară. Bucureşti, 2012, pp. 43 - 44.

Aşa aflăm din *Le Figaro* că împăratul Wilhelm II „la ora 3.45 dimineaţa, *Hohenzollern* (iahtul imperial) a trecut de ecluza din vest, de la Brunsbüttel, fiind salutat, în ciuda orei matinale, de asociaţii de veterani, de şcolari şi de o mulţime considerabilă care striga urale... La ora 4 a rupt panglica care bloca intrarea şi a intrat în canal”. Era însoţit de o numeroasă flotilă germană, dar şi de câte-o navă militară a 10 ţări participante, printre care şi bricul românesc *Mircea*[88]. Grupul de 24 de nave care a efectuat trecerea arăta impresionant pentru vremurilor respective[89].

În articol este prezentată fiecare navă miliară cu care participau Franţa, Germania, Anglia, Italia, Rusia, Statele Unite, Austro-Ungaria şi Spania, iar la subtitlul „Marinele mici”, pe lângă Danemarca, Suedia, Norvegia, Olanda, Turcia şi Portugalia, apare şi România cu două nave[90]. Tot aici sunt şi date pentru cei amatori de statistică, 89 de nave militare în total ca participante la festivităţi cu 24.300 de ofiţeri şi mateloţi, un număr impresionant pentru populaţia oraşului Kiel, care număra 70.000 de locuitori.

---

[88] Maurice Loir, „Le Fêtes de Kiel et de Hambourg”, *Le Figaro*, Vendredi 21 Juin 1895, 41e Année, 3e Série, No 172, p.1, *cf.*, *New York Tribune*, VOL. LX, No 17750, FRIDAY, 21 JUNE, 1895, p. 1, în https://www.loc.gov/item/sn83030214/?st=calendar&year=1895, accesat la 12 mai 2023.

[89] Stephan Gollasch, Bella S. Galil and Andrew N. Cohen, *Op. cit.*, p. 23 (fotografia cu convoiul).

[90] *Ibidem.*

Nu au lipsit nici reprezentările presei umoristice în prezentarea festivităţilor, aşa cum este publicaţia *Rire*[91]:

Figure 23 : « Russie et France à Kiel », *Kikeriki*, Vienne, 6 juillet 1895, publié dans *Le Rire*.

În aceeaşi zi în care se sărbătorea deschiderea oficială, „din ordinul împăratului, toate corăbiile de resbel să salute la amiazï cu 21 de tunuri a 58-a aniversare a domniei reginei Engliterei. S'a cântat imnul englez pe toate corăbiile şi s'a înălţat pavilionul englez"[92].

Se pare că festivităţile au avut parte şi de incidente, aşa cum împăratul Wilhelm II îi reproşa într-o scrisoare din 10 iulie 1895 vărului său, ţarul Nicolae II că la bordul navei ruseşti *Groziatshy* - vasul care a fost invitat să trecă prin canal, având la bord pe amiralul Skrydlov şi căpitanii săi – au fost ambarcaţi în secret 2 ofiţeri de geniu, fără informarea autorităţilor.

---

[91] Méryl Thiébaux, *Les animaux dans les dessins de presse du Rire en temps de paix (1894-1913) : une représentation originale des événements politiques à l'époque contemporaine*, Mémoire de Master 2 recherche en histoire contemporaine, UNIVERSITÉ DE POITIERS, 2016, p. 62, în https://www.academia.edu/33038237/M%C3%A9moire_de_Master_2_Les_animaux_dans_les_dessins_de_presse_du_Rire_en_temps_de_paix_1894_1913_une_repr%C3%A9sentation_originale_des_%C3%A9v%C3%A9nements_politiques_%C3%A0_l_%C3%A9poque_contemporaine_, accesat la 16 mai 2023.

[92] *Lupta*, Anul XII, No. 2594, EDIŢIA A DOUA, Sâmbătă, 10 iunie 1895, p. 2 (este data potrivit calendarului iulian, *n.a.)*; *c.f. Voinţa Naţională*, Anul XII, No. 3159, Sâmbăta, 10 (22) iunie 1895, p. 1.

Colonelul Bubnov împreună cu un locotenent care avea un aparat mare cu care a făcut fotografii forturilor și bateriilor germane.[93]

Astfel, grandioasa deschidere a canalului a făcut mult mai cunoscut oraşul german de la care canalul a preluat numele în toate colţurile continentului European şi chiar în Lumea Nouă.

Kiel, era văzut de români transilvăneni în anul 1898 ca „*principalul port de resboiu al Germaniei, aşezat în fundul unei admirabile băi în Marea Baltică. În 1895 s'a inaugurat splendidul canal maritim, prin care vasele cele mai mari pot ieşi din Kiel în Marea Nordului; importanţa strategică a acestui canal este considerabilă, căci permite unei escadre a face faţă cu uşurinţă unui atac dinspre Rusia, fie la un atac dinspre Franţa şi Anglia. Aici se găsesc cele mai importante aşezăminte ale marinei imperiale: Arsenal, academie navală, şcoale diferite de marină, etc, Oraşul, care la încorporarea lui la Prusia în 1866 numera 20,000 loc., acum are 70,000*"[94].

Kiel însuși (spune „War Notes and Queries" în septembrie 1914) este principalul port naval al Germaniei pe Marea Baltică și formează un oraș din provincia prusacă Schleswig-Holstein. Mândria sa este portul său magnific, care avea o adâncime de apă relativ uniformă de 40 de picioare. Lungimea sa este de 11 mile, iar lățimea variază de la 1/2 mile la capătul sudic la 4 1/2 mile la intrarea în mare. Portul Kiel este natural puternic apărat şi de asemenea este apărat de 2 forturi în vest şi de 4 forturi în partea estică, toate situate la aproximativ 5 mile de capul portului la Friedrichsort, unde țărmurile se apropie unul de celălalt. Este astfel un important punct strategic și care se va dovedi un ghimpe formidabil în fața unei forțe de atac inamice.

Lărgirile Canalului Kiel au fost, destul de semnificative, încheiate oficial abia pe 23 iunie 1914, când Kaiserul, cu mult fast și ceremonie, a inaugurat noua ecluză de la capătul canalului din Marea Nordului, apoi a navigat spre Kiel, a efectuat aceeași activitate la ieșirea de est în după-amiaza următoare și și-a făcut intrarea ceremonială în portul Kiel pentru săptămâna de regate și pentru vizita navală britanică.

După cum s-a raportat recent în „The World's News", flota britanică a intrat în portul Kiel pe 23 iunie, pentru ultima dată înainte de izbucnirea ostilităților. Grupul de cuirasate cuprindea, printre altele, pe *King George V*, *Centurion*, *Ajax* şi *Audacious*, alături de multe crucișătoare ușoare, printre

---

[93] Isaac Don Levine, *Letters From the Kaiser to the Czar*, Frederick A. Stokes Company Publisers, New York,1920, pp. 13 - 14.

[94] Corneliu Diaconovich, *Enciclopedia Română publicată din însărcinarea şi sub auspiciile Asociaţiunii pentru literatura română şi cultura poporului român*, Tomul III: Kemet – Zymotic, Editura şi tiparul lui W. Krafft, Sibiu, 1898, p. 5.

care și *Southampton*, *Nottingham* şi *Birmingham*, ultimul fiind responsabil de scufundarea unui submarin german cu câteva săptămâni în urmă[95].

Începând în 1882 un eveniment nautic important a avut loc în fiecare iunie la Kiel, cu sute de iahturi adunate în portul baltic. Kieler Woche (Săptămâna Kiel), culminează cu o regată în care, din 1894, Kaiserul Wilhelm al II-lea a participat în mod regulat. Multe flote, în special din nordul Europei, și-au trimis navele să participe la eveniment creând astfel oportunități pentru ofițeri și marinari de a face schimb de vizite, turul orașului Kiel și participarea la competiții sportive într-o atmosferă de prietenie și fraternizare.

În mai 1914, Amiralitatea Britanică a anunțat că, în iunie, două importante formațiuni navale aveau să sosească în Marea Baltică. Escadrila 1 de crucișătoare de luptă, condusă de contraamiralul David Beatty, urma să călătorească la Kronstadt, baza navală de lângă Sankt Petersburg. Escadrila a 2-a de luptă, care includea patru dreadnought-uri moderne sub comanda vice-amiralului George Warrender, va fi prezentă la Kieler Woche, pentru prima dată în 10 ani.[96] Pe lângă prezența obișnuită a Kaiserului, evenimentul din iunie 1914 se dovedea a fi important și din alt motiv. Lucrările de extindere a Canalului Kiel (Kaiser Wilhelm Kanal), începute în 1907, erau aproape finalizate iar canalul lărgit urma să fie inaugurat în perioada regatei[97].

La acea vreme, se credea, de asemenea, că Winston Churchill, Primul Lord al Amiralităţii, ar putea ajunge la Kiel împreună cu navele de război britanice. El plănuia să se întâlnească cu amiralul Alfred von Tirpitz, secretarul de stat al Marinei Germaniei, pentru a contribui la impulsionarea negocierilor anglo-germane privind limitarea armamentului naval. Kaiserul Wilhelm al II-lea nu s-a opus vizitei, ci șeful Foreign Office, Sir Edward Grey, a fost împotriva ei, temându-se că o întâlnire (sau ciocnirea) dintre Churchill și Tirpitz ar provoca mai mult rău decât bine. Prin urmare, pe 23 iunie 1914, doar viceamiralul Warrender a sosit la Kiel. Amiralul britanic și

---

[95] „The Kiel Canal. Germany's most important waterway", în *The World's News*, Sydney, NSW, Saturday, 19 Septembre 1914, p. 8, în https://trove.nla.gov.au/newspaper/article/131501131, accesat la 20 iunie 2023.

[96] Michael Epkenhans, „German Naval Strategy in World War I and World War II", în NIDS-ZMSBw Joint Research Project 2019-2021: „Sharing Experiences in the 20th Century: Joint Research on Military History": *National Institute for Defense Studies* (2022), No. 19, p. 34 în http://www.nids.mod.go.jp/english/publication/joint_research/series19/pdf/chapter02.pdf, accesar la 7 iunie 2023.

[97] Michele Cosentino, Ruggero Stanglini, *British & German Battlecruisers: Their Development and Operations*, Naval Institute Press, Annapolis, 2016, p. 9.

căpitanii săi au fost primiți la bordul cuirasatului *Friedrich der Grosse* de către amiralul von Ingenhol, comandantul șef al Hochseeflotte (flota de mare liberă) din Kaiserliche Marine. La 24 iunie, von Tirpitz a ajuns la Kiel, s-a întâlnit cu oaspeții britanici și le-a explicat planurile de dezvoltare ale marinei germane. După-amiază, Kaiserul a ajuns și el la Kiel cu iahtul regal *Hohenzollern*.

După parcurgerea canalului lăgit, *Hohenzollern* a ancorat în fața navei amiral a lui Warrender, unde marinarii britanici ovaționau. Kaiserul i-a invitat imediat pe britanici la bordul iahtului său. A doua zi, îmbrăcat ca Amiral al Flotei britanice (un grad onorific pe care îl primise în 1889 de la Regina Victoria), a întors vizita la bordul cuirasatului *King George V*.

Pe 26 iunie, a doua zi a regatei, Wilhelm al II-lea a participat la competiţie cu propriul iaht, *Meteor*, invitându-l pe ambasadorul britanic la Berlin, Warrender și von Tirpitz la bord. Între timp, ofițerii și marinarii britanici au vizitat Kiel, înveseliți de populație, găzduiți de colegii lor germani și invitați la baluri și competiții sportive. În ciuda unui astfel de atmosfere prietenoasă au existat și elemente mai puţin plăcute. Ataşatul naval german la Londra, comandantul von Müller, şi-a avertizat în mod repetat colegii despre deschiderea excesivă faţă de britanici. El i-a avertizat că ofițerii britanici veniseră la Kiel pentru a aduna informații despre pregătirea operațională a marinei germane. Warrender i-a invitat pe von Ingenhol și pe von Tirpitz pentru a vizita liber navele britanice (excluzând camerele W/T și punctul de comandă), dar au refuzat oferta pentru că nu au vrut să permită ofițerilor britanici să viziteze liber navele germane.

Pe 28 iunie, în timp ce Wilhelm al II-lea conducea *Meteor* în regată, au venit veştile că moştenitorul tronului Austro-Ungariei fusese împuşcat la Sarajevo. Atmosfera din *Kieler Woche* s-a răcit brusc. Steagurile au fost coborâte în bernă, serbările au fost imediat anulate și a doua zi Wilhelm al II-lea s-a întors la Berlin. În dimineața zilei de 30 iunie, Warrender și navele britanice au ridicat ancora. Despărțirea a venit, cel puțin formal, într-o atmosferă de respect și prietenie. Navele germane aflate la ancora au arborat pavilioane pentru a semnaliza o „călătorie bună” către omologii lor britanici. Warrender a răspuns cu căldură: „Prieteni astăzi, prieteni în viitor, prieteni pentru totdeauna”. Treizeci și cinci de zile mai târziu, când ultimatumul britanic a expirat la ora 23.00 pe 4 august 1914, Amiralul a trimis un semnal foarte diferit tuturor navelor de război britanice: „Încep ostilitățile împotriva Germaniei”. Marea Britanie și Germania erau în război[98].

[98] *Ibidem*, pp. 10 - 11.

Această lucrare a prezentat apariţia unei noi căi de navigaţie artificială, care leagă două mări nordice. Construcţia a fost realizată utilizând cele mai avansate cunoştinţe de planificare şi organizare a unui şantier de construcţii la nivel de sfârşit de secol XIX, folosind tehnologia care le era la îndemână şi totul realizându-se într-un timp relativ scurt.

Totodată, este una dintre construcţiile care s-a bucurat, pentru vremurile de atunci, de o deschidere grandioasă şi de o publicitate cum nu s-a mai întâlnit, împăratul german încercând să prezinte nu doar canalul, ci mai ales noul stat unificat care solicita recunoaşterea unui statut de putere mondială.

THE CHANNEL NAMED AFTER THE EMPEROR

-abstract-

Key Words: Kiel, June 1895, „Kaiser-Wilhelm-Kanal”, 1914, warships, Wilhelm II, „Nord-Ostsee-Kanal – NOK” 1948, Romanian cruiser Elisabeth, Mircea.

The story that follows is about a maritime canal, a little smaller, but which is as beautiful and captivating as the ones about the canals built in 1869 and 1914, Suez and Panama. The Kiel Canal is used by about the same number of ships as the Panama and Suez Canals combined but handles significantly less cargo tonnage.

It is the most conclusive example of using everything that was new in the technological field, at the end of the 19th century, for the creation of a new maritime route, which was meant to present the economic momentum of the new German state and the image of a new world power.

The point of special interest is the moment of inauguration, June 1895, when Romania will participate with two military ships in the festivities organized on this occasion, together with the most important military fleets of the time.

PAMFIL POLONIC
ŞI MONUMENTELE ISTORICE DIN DOBROGEA

*Drd. Dragoş Dumitru DRAGOMIR**

Pamfil I. Polonic (n. 27 august 1858, Suceava, m. 17 aprilie 1944, Bucureşti), a urmat studiile secundare la Suceava, respectiv pe cele superioare la Colegiul militar St. Pölten și la Academia militară din Viena - Neustadt. A fost profesor de geografie și topografie la Școala de ofițeri de rezervă, colaborator al Muzeului național de antichități (1892-1902), inginer topograf și desenator (1902-1905) și șef de lucrări la Direcția cadastrului. În calitatea sa de topograf, cartograf și arheolog amator a colaborat îndeaproape cu Gr. G Tocilescu. În cadrul acestei colaborări, referindu-ne strict la spațiul dobrogean, Pamfil Polonic a realizat, în urma unor cercetări amănunțite, prima hartă a valurilor dintre Cernavoda și Constanța, și a realizat săpături la Axiopolis, Adamclisi, Cernavoda, Mangalia, precum și cercetări de suprafață în zonele Mangalia, Gasapchioi, Babagad, împrejurimile lacului Razelm și malul drept al Dunării, de la Tulcea până dincolo de Ostrov. De asemenea, a realizat hărțile Dobrogea preistorică și greco-romană (1:1500.000), respectiv harta valurilor din Dobrogea (1:30.000).[99]

Astfel, într-o perioadă scurtă de timp, ce depășește cu puţin un deceniu, Pamfil Polonic a reuşit să realizeze un număr impresionant de săpături efectuate conform metodelor timpului, în staţiuni cu o stratigrafie uneori dificilă şi complexă şi să efectueze cercetări perieghetice care însumează sute de kilometri privind drumurile romane, valurile etc.[100]

Însemnările lui Pamfil Polonic despre moștenirea arheologică a Dobrogei sunt vaste, obligând la realizarea unei selecții a informațiilor cuprinse în caietele sale. La începutul scrierilor sale, a realizat o trecere în revistă a diverselor denumiri prin care populațiile din zonă au indicat valurile de apărare.

---

* Liceul Tehnologic „I.C.Brătianu” Nicolae Bălcescu, județul Constanța.

[99] *Enciclopedia istoriografiei românești*, coordonator științific: Prof. univ. dr. Ștefan Ștefănescu membru corespondent al Academei R.S. România, autori: Adolf Armbruster, Dan Berindei, Nicolae Bocșan, Ioan Chiper, Eugen Comșa, Florin Constantiniu, Vasile Curticăpeanu, Ludovic Demény, Nicolae Edroiu, Titu Georgescu, Damaschin Mioc, Georgeta Penelea, Constantin Preda, Nicolae Stoicescu, Ștefan Ștefănescu, Pompiliu Teodor, Traian Udrea, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1978, p. 265.

[100] Manuscrisele Pamfil Polonic (cimec.ro), accesată la 22.07.2023.

„La noi, noțiunea de șanț se păstrează din vechime în literatura populară nescrisă și anume în basme cu înțelesul de hotar (Al. T. Dumitrescu, Revista p. Istorie vol. XII p. 367), iar la cronicari cu înțelesul de val sau troian, după cum scrie Daniil Panonianul când vorbește despre Traian zicând că pe unde mergea acest Împărat, drumuri mari de piatră făcea și șanțuri groaznice trăgea, pe unde mergea și umbla (Al. T. Dumitrescu la p. 367). Iar numirea de brazdă pentru val apare în documentele cunoscute până acum, mai întâi singură, apoi încă din secolul al XVIII-lea, însoțită de numele unui personagiu istoric al lui Ler Împărat (Împăratul Galerius) în hotărniciile din Oltenia ș`apoi însoțită de numele unui personagiu mitic balcanic Novac sau Stroe Novac, care nu e altul decât Stari - Novac din literatura populară slavă, căruia Sârbii și Bulgarii i-au atribuit construcția atât a cetăților cât și a valurilor.

Tot dela Slavii de peste Dunăre din Peninsula Balcanică de unde veneau drumurile lui Traian în țările noastre a pătruns la noi, ca un ecou al reminiscențelor istorice despre lucrările lui Traian, numirea de Troian, ce s`a dat mai întâi drumurilor lungi de piatră și apoi prin analogie valurilor lungei dela noi.

Cea dintâi mențiune scrisă despre Troiane ca semne de hotar firești o întâmpinăm în documentele lui Ștefan cel Mare publicate de Dl. I. Bogdan.

În sfârșit alături de toate aceste numiri pe jumătate Slavo - Germane, poporul nostru a păstrat, odată cu numele nemuritorului Ler Împărat, și două denumiri curat latine pentru aceeaș noțiune, adică numele de Adâncata, ce-l mai poartă încă până astă - zi câte - va sate depe lângă valul cu șanț adânc (fossa aduncata) și numele de drumul săpat care apare destul de timpuriu în documentele noastre interne pentru a exprima aceeaș noțiune de vallum, ajuns din cauza vremei a fi asemănat cu un drum săpat.

Cu aceste diferite denumiri de Vallum, Murus, Șanț, Troian, Brazdă, Brazda lui Ler Împărat, Brazda lui Novac, Adâncata și Drumul săpat, să ne călăuzim în cercetarea valurilor din Țările Române, oprindu-ne la fie-care loc mai însemnat.”[101]

„În Dobrogea valurile sunt mai bine studiate decât în toate celelalte părți ale Țărilor Române. Ele au fost studiate de Tocilescu după care se înfățișează ast-fel : între Cernavoda și Constanța un triplu val: a) Valul cel mic de pământ având frontul său către Sud; b) Valul cel mare de pământ cu frontul său către Nord și însoțit de o linie de castele sau posturi înșirate din Kilometru în Kilometru, cuprinzând 26 de lagăre și 24 castele manipulare,

[101] P. Polonic, *Valurile romane din Dobrogea*, mss. la Biblioteca Academiei Române, Caetul No. 3, ff. 11 - 12.

c) Valul de piatră despre care ne relatează scriitorul italian din vremea lui Mihai Viteazul (...). Acest val este apărat de 24 lagăre tot de piatră, două lagăre rotunde de pământ și un mare castru situat la 800 de metri la sud de acest val.
2) Valul dela Vlahkioi, lung de 3 Kilometri și jumătate și apărat la marginile sale de două lagăre romane, unul la Mùjait și cel-lalt la Rassova.
3) Valul dela Igliţa la Niculiţel lung de 25 K.m."[102]

Pamfil Polonic a descris pe larg valurile romane din Dobrogea în cuprinsul a două din caietele sale.

„În luna septembre (26) am început cercetările valurile romane din Dobrogea care duc de la Cernavoda până la Constanța.

Aceste valuri au fost înainte cercetate de feldmareșalul Moltke, V. Finke, Jules Michel și Scuhardt.

De la începutul se pare că Romanii au lăsat în afara de imperiu partea de nord a Dobrogei adică de la Cernavoda și până la Gurile Dunărei dar a fost înlocuită printro linie fortificată de la Cernavoda până la Tomis (ca cea din Britania de nord). (paragraf tăiat cu 2 linii - n.m.)

Aceste valuri sunt descrise de Jules Michel inginer de pont et chousėrs care a fost însărcinat de guvernul francez cu facerea unei șosele de la Rasova la Constanța (Kustendje). Din toată descrierea lui arată că Michel a văzut valurile numai în anumite locuri pe unde a trecut cu trăsură, și face o descriere aproximativă, dar se vede că e informat bine despre ele că le descrie mai bine decât sunt desenate pe o hartă rău executată. El deosebeşte ca și noi trei valuri tot cu aceeași nomenclatură de un val mare de pământ, un val mic și unul de peatră. De la Dunăre și până la Gura Ghermelei le descrie foarte bine direcția care iau toate tustrele valuri. De la Gura Ghermelei însă și până aproape de Medgidia se vede că nu le a văzut de fel căci spune că vede două valuri pe lângă lacul carasul, în realitate fiind numai Valul de Peatră vizibil. De la Medgidia înainte se vede că le a văzut pe câtes trele bine și desenează cursul lor esact. Detalii lipsesc dar a desenat pe lângă Valul cel mare și lagăre pe lângă valul de peatră niciunul.

În harta statului major rusesc spune Schuhardt că topografia este foarte bună, dar în ce privește valurile are multe lacune așa d.e Valul de piatră figurează numai de la Constanța până la Alacap - dar acolo unde a desenat o bucată de val apoi desigur că merge așa. Schuhardt menține în scrierea sa chipul desenului de teren ca și scara acestei hărți rusești.

---

[102] P. Polonic, *Despre valurile, drumurile şi cetăţile din ţările locuite de români. Motto: Valea Împăratului*, mss. la Biblioteca Academiei Române, Manuscrisul 1, ff. 35 - 36.

Harta statului major române este foarte esactă dar îi lipsesc unele detailuri ca (?) maluri abrupte mai cu seamă însă nefiind hașurată nu ni se presintă plastic forma totală a terenului căci nu se cunosc bine numai după curbele de nivel vârfurile, șelele, plaiurile și coamele dealurilor.
În harta austriacă terenul este bine pronunțat însă ea se atinge de dimensiuni întinderi posiția localităților este numai o hartă făcută greșită. Valurile romane sunt așezate aproximativ, are și lacune mari precum d.e satul Carakioi este pus în sudul valului celui mic pe când în realitate este în nordul lui.

Pe harta românească Valurile sunt puse esact și cu multe detalieri în părți lipsesc părți din valuri dar ele se pot complecta ușor. În unele părți însă lipsesc detailuri însemnate precum castrul de la Adamklisi care are o întindere de 9 hectare și vreo două văi de 1-2 km. lungime – ce nu pot semi închipuesc cauza de au fost trecute cu vederea.

Schuhardt în descrierea valurilor noastre este foarte esact trece însă unele lagere cu vederea mai ales pe malul Dunărei pe care nu lâ vizitat, căci aci ar fi găsit încă 4 cetăți mari.

De la Cernavoda și până în apropriere de Constanța se întinde o vale largă numită Valea Carasu care separă Dobrogea în două părți. Terenul la nord și la sud de această vale este un platou întins înclinat spre Marea Neagră întrerupt din când în când de văi adânci care se revarsă în Dunăre. Lângă Dunăre terenul se ridică până la 200 m înălțime. Pe malul stâng a văei Carasu care se prezintă ca un șanț natural de apărare și`au ales Romanii locul pentru fortificațiunile lor contra invaziunilor barbare. De pe valul de piatră și valul cel mare de pământ se vede tot terenul înaintea sa, ear de la Cernavoda până la Hasangea predominând cu desăvârșire, ear de aci până la Mare are o priveliște adâncă spre nord încât o apropriere a dușmanului se poate observa din depărtare.

Afară de cele 3 valuri mai avem o mulțime de movili care sar călătorului în ochi când calea pe teritoriul Dobrogei, vedem fel de fel de movili unele mai mari alte mai mici și în unele locuri mai multe una lângă alta. Le întâlnim în tot drumul ori în care direcție am călători mai mult de vârfurile sau coama dealurilor însă și pe coaste și în văi și cine le vede se întreabă; cine l`ea făcut, dar nu există nici un răspuns sigur căci de și se găsesc urme de clădiri turnuri etc. aceste nu sunt dintr`un timp cu movila ridicată. Deci nu putem zice că aceste movili sunt ridicate de un popor preistoric, poate de Sciti. Aceste movile au fost întrebuințate și de popoarele care au făcut și valurile în mai multe feluri. Movilele mai înalte și care sunt totdeauna postate pe dealuri culminând sau întrebuințând mai ales de Romani ca puncte de signalizare. Suindune pe una din aceste avem o

privelişte deschisă în toate părţile. De pe cele din aproprierea Dunărei vedem câmpiile ţărei Româneşti până la orizont şi pe ele din când în când câte o movilă înaltă care stă în legătură de signalizare cu movila noastră - sunt deci construite de un popor care era stăpân pe ambele maluri a Dunărei. În sudul Dobrogei se înalţă o movilă mare care ni să arată din depărtare (de 20 km.) ca un castel alb şi care este Trofeul lui Traian de la Adam-Klissi. Avem movile şi mai mici pe care erau postate posturi de soldaţi care ţineau legăturile staţiunilor mari de observaţie şi serveau totodată ca santinelă pentru asigurarea comunicaţiunilor şi al poporului împrăştiat prin sate; se afla şi movile care sunt pe coastă şi care par că ţinea legătura între cele de sus. În fine găsim şi mai multe movile la olaltă care pare că sunt tumulii pentru îngropare a soldaţilor. Afară de acestea am găsit lângă Alacop două castre rotunde care deşi aproape de valuri nau nici o legătură cu ele şi seamănă a fi din timpurile preistorice şi care aveau menirea de a închide intrarea spre valea Carasu către Tomis.

Rezumând avem în total 3 valuri diferite pe care le numim după cum să reprezintă ochilor călătorilor pe unul: Valul de peatră pe cel lalt: Valul cel mare de pământ şi pe ultimul: valul cel mic de pământ. Cele dintâi au castre pe lângă dânsele pe când valul cel mic reprezintă numai o linie fortificată fără ori ce semn de întăritură pe lângă dânsul, şi care are frontul spre sud pe când cele lalte două valuri au frontul spre nord. Din care putem deduce că valul de peatră şi valul cel mare de pământ sunt Romane din cele mai noi pe când Valul cel mic având frontul spre sud este construit tot de Romani înainte de Traian când au ocupat Dobrogea de la gurile Dunărei pînă la linia Troesmis-Axiopolis. Pe valul de Peatră am găsit 24 lagăre de peatră 2 cetăţi de păment şi o cetate foarte mare poate un lagăr legionar situat la 800 m în sudul valului la Hasangea în total 27 lagăre.

Pe valul cel mare de pământ sau găsit 26 lagăre mari 21 lagăre mici numitre manipulare, apoi se constata 3 oraşe: la Hinog (lângă Dunăre) la Mircea Vodă (Acsandemir Lubiaşa) şi Constanţa. Iată cum se reprezintă valurile romanilor călătorului când pleacă cu drumul de fer de la Cernavoda la Constanţa.

Plecând din gara Cernavoda vedem în dreapta şi stânga malurile abrupte a vaei Carasu şi în continuare dealuri înalte, râpi adânci şi uneori nişte maluri surpate de lut galben ear dedesupt straturi de stânci de peatră calcaroasă.

La 4 km. spre răsărit de Cernavoda esim dintro strîmtoare peste care astăzi duce un pod al liniei noi a Caei ferate. De aci înainte se lărgeşte. Drumul se ţine pe sub coasta răpoasă de sud, de aci vedem cum spre sud şi sud est se înalţă un şir de dealuri pe care sunt aşezate valurile romane. Drept

spre sud deasupra malului se vede o dungă albă șerpuinduse prin teren, este valul cel de peatră și albeața provine din pietrile calcaroase care sunt împrăștiate pe lângă val sau dunga zidului care eșa din când în când la iveală din val. După un parcurs de 2 km. ajungem la o tarla lângă ea este un puț și mai multe sălcii - ear sus pe mal este castrul no. 3, ear la 500 m mai spre apus se găsește înaintea valului un castru de pământ (no.2). Castrul de peatră no. 1 este pe malul Dunărei în dreptul insulei Hinog unde începe valul de peatră și unde a fost orașul Axiopolis.

În dreptul satului Azarie drumul cotește spre răsărit. De aci putem foarte bine observa în dreapta castrele romane pe trei diferite limbi de dealuri, întâi vedem un castru în forma pătrată lângă prima vale numită Gura Ghermelei castrul No. 4 apoi vine o vale adâncă de unde se sui cu vederea pe un platou înalt unde se vede cum se sue valul de peatră la deal, aci se află castrul No. 1 iar înanitea sa la marginea lacului se găsește un castru pătrat de pământ No. 5. Aci putem spune că Castrul No. 2 și No. 5 făcute numai din pământ și care se găsesc înaintea valului de peatră că nu sunt din sistemul valului de preatră ci sunt întărituri mai posterioare și care după profiluri seamănă cu castrele de pământ ce se găsesc pe lângă valul cel mare de pământ probabil că aparțin acestui val, așezate ca avant posturi pe marginea văei Carasu.

Mai spre răsărit găsim pe un colț de deal stâncos un loc prăbușit ocolit cu șanțuri adânci și prin mijlocul lui trecând un val care separa acest lagăr No. VII în două părți, oricine se întreabă ce este acolo și rare ori în călătoriile mele pe aici am auzit de la vreun călător fie chiar dobrogean un răspuns satisfăcător. Toți respund: mi se pare căi Troianul. Castrul VII cred că este tot din sistemul castrelor 2 și 5. De aci mai spre răsărit pe alt platou mai acoperit cu stufiș nu se vede valul. Drept la sud însă de gara Mircea Vodă vedem pe un teren mic niște ridicături albe ca niște mușuroaie acolo este marele castru No. VIII numit „Alexandemir Tabiașa” adică „Cetatea de fer” și în adevăr acest castru este cel mai întărit dintre toate cu ziduri și șanțuri triple. Iar în dosul cetății se găsesc rămășițele de așezăminte vechi împrăștiate în toate părțile și cred că aci a fost un oraș vechi, ear la apus de cetate vedem cum șerpuește spre vale în spre noi troianul.

După 2 km. ajungem la o carieră de piatră ear spre apus de ea pe un colț de teren se văd niște valuri înalte este castrul No. IX. Acest castru se deosebește de toate cele lalte având forma triunghiulară. De aci înainte drumul nostru mergând tot pe sub valuri nu mai devem nimic din valuri sau castre căci ele sunt deasupra noastră astfel trecem pe lângă castrul dublu No. 10 fără al putea observa. De abea după un parcurs de 3 km ni se deschide valea Carasu larg, ear spre sud gura Văei „Alibei Ceair”. Aci găsim în

partea despre răsărit la gura ei niște stânci înalte ear printre ele se vede gura unei peștere. Deasupra pe coasta dealului se văd niște valuri înalte care se scoboară într`un unghi drept spre vale aci avem un castru foarte mare No. XI. Valul apoi se sue pe un colț de deal și trecând aproape pe lângă malurile înalte și pietroase schimbând direcția vedem pe o coastă întinsă niște ridicături colosale de pământ, care se țin lanț unul de altul și atunci întrebând pe ori cine îți va răspunde că este Troianul și nu numai de cât începe a povesti că acest val duce dela Dunăre până la Marea Neagră și că un troian este de peatră și că are pe dedesubt o gaură pe care poți merge până la Constanța - și că la Cochirleni unde în malul Dunărei sub valul cel mare pemânt este o peșteră au intrat niște porci a localnicilor și că ciobanii umblând după ei au eșit cu dînșii tocmai pe malul Mărei la Constanța. Apoi vedem cum valul se pierde în orașul Medgidia pe care îl vedem la răsărit mai ales biserica nouă românească care-ți atrage vederea. După ce trecem prin Medgidia regăsim la bariera Constanței Valul cel mare în partea de sud de multe ori întrerupt de niște dealuri mari. Pe aci găsesc urmele vechiului oraș turcesc Karasu. Aci trebuie să aminitim că de când am început a vedea formele maestoase ale valului celui mare de pământ că înaintea sa numai la 50 m depărtare să vede o contură albă care este valul de peatră. Eșind cu trăsura din Medgidia acest val este întrebuințat ca șosea pe mai mulți kilometri, apoi vedem cum ambele valuri se duc paralel pe coasta dealului Chiostel. Megând cu trăsura sau trenul în jurul acestui deal vedem earăși cum ambele valuri se scoboară la vale. Ajung la un Canton al drumului de fer vedem cum valul cel mare merge ne întrerupt aproape în linie dreaptă spre răsărit trecând peste valea Carasu și se perde la orizont la nord de satul Alacap. De aci înainte numai vedem valul cel mare decât aproape de Constanța.

Noi mergem pe lângă valul de peatră și lângă canton vedem în ierburi un ocol pătrat puțin ridicat, castrul No. XV apoi după un parcurs de 2 km. găsim sus pe coasta dealului cam la ½ km distanță un ocol vălurit și mare este un castru rotund cu 3 șanțuri de jur împrejur (castrul preistoric) depre care am vorbit, și altu este la răsărit de Alacap.

La alt canton trecem cu drumul de fer peste val având din dreapta castrul No. XVII. De aci înainte vedem valul de piatră în stânga și cum se sue încet spre deal. Valul este foarte bine conservat și asemenea cu Valul cel mare de păment cam sub coasta Dealului Tașli Bair să văd niște valuri cari duc perpendicular spre drumul nostru și niște șanțuri adânci - aci este castrul No. XVIII una din cele mai mari cetăți a valului de peatră cu șanțuri adânci și interiorul este plin de zidării care se scot de locuitorii din Alacap și Murfatlar, o întrebuințează ca carieră pentru clădirile dar nu numai atât doar

vând peatra și antreprenorilor din Constanța. De aci înainte dispare valul pe coama dealului și neavând drum pe aci suntem nevoiți a mergre spre satul Murfatlar. La 1 km spre răsărit de Murfatlar găsim earăși valul cum se scoboară a lene pe coastă spre noi. Ajungând la întâile case din Omurgea vedem alte șanțuri în dosul valului, aci este Castrul No. XX. De aci îaninte ne închide spre răsărit perspectiva casele acoperite cu lut a tătarilor din Omurgea, dar traversânt satul îl regăsim lângă drumul de fer și mergând 1 km. tot pe lângă el, putând aci bine observa, că din când în când se zăresc prin erburi niște bolovani mari ciopliți creasta valului de peatră, având două șanțuri, trecem cu trăsura prin mijlocul castrului No. XXI care se observa foarte greu, din cauza că fiind în mijlocul văei a fost acoperit prin inundațiuni și scursurile apelor. Valul de peatra traversează aci valea și noi traversând în drumul îl vedem în partea de sud cum se sue pe coastă în sus cu un profil frumos și dispare la orizont. De aci nu mai vedem nici în dreapta nici în stânga ceva numai în față vedem moara de vânt americană de lânga casa moșiei Dlui Paviano din Hasangea. De aci, de lângă casa vedem în partea de nord aproape de orizont o dungă neagră în multe locuri întreruptă, această dungă este Valul cel mare de pământ; după vreo 2 km. însă eșind din vale zărim spre nord valul cel mare ear lângă el niște stoguri de fân întrun ocol pătrat care este lagărul 25 al valului de pêment. Tot deodată vedem și spre sud alt val „valul de peatră" trecem peste el la un canton C.F.R. care este așezat chiar pe val și vedem cum în partea de sud valul de peatră se apropie de valul cel mare de pământ și merg paralel unul lângă altul uitândune ear spre sud vedem un al treilea val valul cel mic de pământ care aci abea ne dă ocazia dupe ce a parcurs un drum lung de la Dunăre (Cochirleni) de ai face cunoștința. Aci observăm că acest val are numai un șanț așezat în partea despre sud și că nu are nici un castru pe lângă el. După 1 km. trecem cu drumul de fer și peste dânsul și avem acum în partea de nord toate 3 valuri care se văd foarte bine, dar după un parcurs de încă 1 km. trecem earăși peste valul cel mic apoi peste valul de peatră și valul cel mare. Deaci putem observa cum valurile din urmă merg paralel unul lângă altu până la malul mărei ear valul cel mic traversează valul de peatră și valul cel mare de pement luând direcțiunea spre nord est spre Constanța."[103]

„Valul de peatră. Acest val are două șanțuri. Unul înaintea sa adică în partea despre nord este un șanț de apărare era șanțul despre sud este șanțul de adăpostire. Din ambele șanțuri sa scos materialul pentru

[103] P. Polonic, *Valurile romane din Dobrogea*, mss. la Biblioteca Academiei Române, Caetul No. 1, ff. 27 - 45.

construcția valului. Zidul care este construit în partea de nord a valului era desigur construit în marginea șanțului de apărare încât valul propriu zis era numai în partea despre sud unde stăteau soldații care se apărau după zid. Profilul lui a fost: șanțurile de apărare și adăpostire de 10 m late și 3 m adânci; valul 10 m lat și 3 m înalt cu zidul înaintea sa de 2.20 m gros și 480 m înalt adică 3 m înălțimea valului + 1.80 m înălțimea soldatului ear din metru în metru erau pe zid creneluri de piatră de ½ m late și ½ m înalte.

În unele locuri am găsit lângă val cărămizi romane, precum am găsit pe drumul care duce de la Cernavoda la Cochirleni, din care se poate deduce că pe lângă val au fost și adăposturi acoperite cu cărămizi. Pietrile întrebuințate în val sunt bine cioplite ele sunt luate din carierele ce se găsesc în malurile văei Carasu, dar printre pietre sau găsit mai ales în aproprierea orașelor antice și pietre mai vechi unele cu ornamente altele cu inscripții - așa la Hasangea sau găsit o piatră cu vreo câte va litere care probabil provin de la frontispiciu unui templu antic - în unele locuri mai ales lângă Constanța să găsesc în val și pietre de marmură; - încât cred că valul de peatră este construit după o năvălire mare a barbarilor care au distrus toate orașele din aproprierea Valului.

Valul de peatră începe la Dunăre la 3 ½ k, spre sud de Cernavoda, trece peste un colț de deal și se scoboară spre Valea Carasu unde ținânduse tot pe malul stâng al văei duce (?) spre nord până la Constanța unde se termină pe malul mărei la 1 km spre sud de oraș. Poziția lui și linia lui este foarte bine aleasă - inginerul roman iesă foarte bine din încurcăturile de dealuri de lângă Cernavoda câștigând de o dată mulți kilometri de front și avantajul unei linii mai scurte de apărat alegând valea de la Hinogi și șeaua de deal despre răsărit de ea pentru construcția valului. Valul predominează tot drumul înaintea sa până la Alacap având și pentru apărare și bălțile dinanintea sa. De aci înainte este așezat pe malul sudic a văei și aci se vede că având teren cam dezavantagios înaintea sa valul a fost mult mai tare construit și totuși este așa de bine așezat încât domină cu ochi mult teren înaintea sa. Aci vine întrebarea de ce nu a fost construit tot pe malul văii la sud de Murfatlar și Omurgea, aceasta ar fi fost o greșeală mare tactică, căci ar fi oferit inamicului un mare unghi întărit și favorabil pentru un atac, deci și aci a făcut inginerul tot posibilul alegând linia cea mai scurtă și mai favorabilă pentru apărare. De aci înainte se sue ear pe coastele dealurilor care domină terenul spre nord și îl duce apoi aproape în linie dreaptă până la mare. Cel mai nefavorabil punct în ultimul său curs este în dosul satului Hasangea dar ce vedem aci ne surprinde un lagăr lângă val atât de colosal având latura de lângă val de 500 m dar mai mult găsim aci la 1 km. în dosul valului un lagăr și mai uriaș al cărei întindere de abea neam putut închipui

că ar fi al unui castru. Deci și aci vedem că dacă inginerul nu și a putut găsi terenul, apoi au căutat să se fortifice bine spre a putea rezista. Terenul de la Dunăre și până la Alacap era din cauza bălților înantate ușor de apărat, de aci însă până la Constanța mai greu, de aceia găsim în această parte în mijlocul ei un lagăr mai mare și unul în dosul lui un altul și mai mare de reservă. Castrele sunt tot deauna așa așezate ca să apere punctele cele mai slabe în teren le vedem la gura văilor secundare care se revarsă spre valea Carasu pazind intrarea în ele. Forma castrului de pe lângă val este totdeauna pătrată cu excepția unuia al castrului No. IX care are forma triunghiulară acomodânduse aci terenului cari nu permitea altă formă. Cetățile sunt legate cu zidul valului de piatră - mărimea lor diferă mult cred că după importanța și scopul ce a aveau de săvârșit.

Valul de peatră

El începe la 3 ¼ km. la sud de Cernavodă unde la gura unei văi mici care se revarsă în dreptul insulei Hinog în Dunăre, se găsesc ruinele orașului antic Axiopolis. Acest oraș este înconjurat cu ziduri puternice - sus pe deal este cetatea veche ear la nord colțul de deal până jos este și el fortificat prin trun zid puternic - și la sud de cetatea de sus găsim un alt adaus de cetate care este dintro epocă mai târzie. Din colțul de sud est al acestui adaos de cetate începe întrerupt fiind prin două văi adânci Valul de peatră. În anii 1899-1900 am făcut sepeturi în această cetate și i`am deslușit toată forma ei dar nu am găsit nici o piatră cu inscripție care niar indica numele acestui oraș. Latura de nord o cetate veche măsura 50 m. și la mijloc se găsește poarta cetății. Latura de vest și est au o lungime de 490 m. ear latura de sud 80 m.

După cum am spus Valul de peatră începe în partea de sud al cetății noi însă este greu de constatat fiind prin două văi adânci rupt de ape. După 100 m. îl găsim pe coasta dealului cu profil frumos valul are o înălțime de peste 2 m. ear șanțul la nord de 20 m. larg și de 2 m. adânc dă un aspect impozant. Șantul din partea de sud se recunoaște foarte puțin din cauză că sa împlut prin scurgeri de apă. Valul este așezat pe coasta dealului. Valul merge în continuare cam pe acelaș nivel pe coasta dealului Cernavodei până la drumul cel dintâi între Cernavodă și Cochirleni. Aci în dosul valului tocmai pe vârful dealului Cernavoda găsim 5 movili la un loc - aceste movili numite de ciobani „movilele curvelor” și a „stafiilor”. Ei povestesc că în nopți întunecate se vede cum niște fantome albe joacă în jurul movilelor. Cred că pe aceste movili a fost o importantă stațiune de signallizare a Romanilor, căci de pe movila cea Mare ai o perspectivă până la orizont în toate părțile. Când te uiți spre răsărit vezi niște dealuri împrăștiate fără pomi și verdeață, numai când și când întrerupte prin culori negre a niște arături

întinse, cu totul alta este panorama ce se desface spre apus. Dunărea îți clipește de sub malurile abrupte și cum serpuiește dincolo de podul măreț „Carol I” spre nord prin niște lunci verzi ca o bandă lungă de argint până să pierde la orizont ear dincolo de ea balta Dunărei verde și acoperită cu sălcii singuratice, bălți și păduri ear la orizont podul de la Fetești, malul Borcei, apoi perzînduse în colorit cenușii în câmpia Bărăganului.

De la drumul Cochirleni - Cernavoda valul începe a se sui încet spre șeaua de deal ajunși aci el este tăiat prin șoseaua care trece de la Cernavoda spre sudul Dobrogei. Aci se văd pietrile din zidul valului. O priveliște nouă ni se deschide de o dată vedem spre răsărit valea largă Carasu și Drumul de fier șerpuind prin ea ear dincolo de vale un teren ridicat dealuros care se pierde undulat la orizont.

De aci valul se scoboară drept spre valea Carasu mergem pe dânsul la vale, șanțurile lui sunt șterse în unele locuri fiind spălate de apă, dar ridicătura valului se vede în tot locul. Ajungând pe malul abrupt al văei Carasu valul este întrerupt prin o rîpă pe o distanță de 50 m. De aci merge la mal la 30-50 m. deasupra nivelului vaei ținânduse tot paralel cu malul abrupt al văei. La 1 km. mai spre nord est întrerupt fiind de 2 ori prin niște râpi dăm de un castru de pământ notat în hartă cu No. 2. Acest castru așezat înaintea valului de peatră cred că nu stă în nici o legătură cu valul de peatră; el trebuie să fie rămășița unei fortificațiuni anterioare valului sau un castru de avanposturi a valului celui mare de pământ. Un astfel de castru izolat pe malul văei Casaru îl regăsim mai la răsărit No. 5, cari poate aparține tot Valului celui mare de pământ sau făcut înaintea construcției valurilor servinduse de malul abrupt al văei și bălților înaintea sa ca de o întăritură naturală. Acest castru are o lungime de 150 m. și o lățime de 90-100 m. latura de nord a lui fiind ruptă de apă. Valul are o înălțime de 1,50 m. ear șantul înaintea sa de 10 m. lat și 1-2 m. adânc.

După ½ km. dăm de castrul de peatră No. III numit „Tabia amre” el este așezat între două râpe, latura lui de sud are o lungime 190 m. și are aci două șanțuri de apărare, părțile laterale au o lungime de 150* latura despre nord este ruptă de apă. În interiorul castrului se văd prin arături urme de ziduri, ear la mijloc pe o ridicătură se văd ruinele unei clădiri poate că sunt urmele praetoriului. Zidurile înconjurătoare se cunosc foarte bine în trun loc am măsurat grosimea zidului care este de 2,20 m. Sub mal este târla Dlui Greceanu din Cernavoda. De la acest castru ne suim cu valul pe un deal mai mare, în malul văei sunt cariere de peatră și se scoboară apoi încet spre gura unei văi adânci numită „Gura Ghermelei”. În mijlocul gurei vedem o ridicătură ca o movilă și suindune pe dânsa vedem că este un val care se coboară drept de la apus spre noi acesta este Valul cel mare de pământ care

începe la nord de Cochirleni și se sfârșește aci. Nu găsim altă continuare a lui decât aproape de Medgidia la locul numit „La Pietre”. Un drum merge în partea de sud pe lângă acest val la Cochirleni, plecând pe el cu trăsura îl putem ușor vizita până la Dunăre. Pe colțul de deal la răsărit de gura Ghermului găsim un castru mic de peatră No. IV. El are forma pătrată latura de sud este de 189* are șanțuri duble; părțile laterale au o lungime de câte 155* ear latura despre valea Carasu este ruptă de apă. Grosimea zidului înconjurător se vede bine în partea de apus și măsoară 2 m. În interiorul castrului se văd urme de construcții în mijlocul lui o movilă de dărămături probabil praetoriul. În mijlocul laturei de sud se cunoaște bine locul unde au fost porțile cetăței și că a avut drumuri în ambele părți. Acest castru apără intrarea în gura Ghermelei. La colțurile nordice a castrului se cunoaște bine legătura lui cu valul de peatră. De aci înainte spre răsărit valul este întrerupt prin o vâlcea pe o distanță de 300*. Pe coasta răsăriteană al acestei văi se văd niște găuri și săpături care după cum spun locuitorii sunt ruinele unui sat cerchez. La 300 m. de aci dăm earăși de val și ajungând sus pe deal găsim Castrul No, VI - latura lui pe val arată o lungime de 370*, laturile au o lungime de câte 250*, ear latura lui de sud are numai o lungime de 150* ear colțurile de sud est și sud vest sunt rotunjite acomodânduse formei naturale a terenului; el este cu șanțuri duble întărit. Forma li îi este indicată prin teren căci făcând drept pătrat iar fi spânzurat colțurile din dărăt la vale și ar fi arătat ianmicului interiorul cetăței.

Drept înaintea acestui castru numai la câți va metri departe de valul de peatră găsim castrul de pământ No. V; el are forma pătrată, latura lui de sud are o lungime de 175* părțile laterale 150* ear partea de nord este ruptă de apă, este întărit cu valuri și șanțuri duble. Aceste două lagăre nu stau în nici o relație unul cu altul, cred că după cum am mai spus el aparține unui alt sistem de fortificație anterior sau posterior valului de peatră.

După un kilometru de aci valul se scoboară la vale cotește apoi spre nord suinduse pe un deal înalt unde trece prin cu castru pătrat care este Lagărul No. VII. Cred că acest lagăr nu stă în legătură cu valul de peatră ci este din alt sistem de fortificație și că a fost întâlnit în drum la construcția valului și tăiat în două. Partea despre nord de val al acestui castru măsura - latura de nord 289* latura de est 235*, cea de vest 364*; partea depre sud al lagărului măsura latura de sud 289* latura de est 135* cea de vest 267*. Acest lagăr a fost întărit cu zid - am măsurat chiar în trun loc grosimea zidului care este de 250 m.

Când mergi cu drumul de fer spre Constanța îl vezi în dreptul satului Azazia la sud pe deal ca o stâncă pătrată tăiată prin un șanț care se desenează foarte bine în desen. De la acest castru valul se scoboară repede

pe coastă la vale până ce ajunge la gura vaei Ghiaur Amzelih. Aci este de observat că valul își pierde totdeauna din grosime la scoborâre sau suie de pe dealuri din cauza scurgerei apelor. Spre orientare indicăm că în valea aceasta sa așezat un locuitor Nicu Popă cu turmele lui numeroase de vite unde șia construit case și grajdurile lui din pietrile scoase din val. De aci valul se urca pe dealul Cara Durac Bair. Aci sus pe deal are un profil foarte frumos am constatat și în două locuri grosimea zidului valului care este de 2,20 m. tot aci am găsit o piatră cioplită care seamănă să fie de la crenelul zidului valului. Aci mai găsim la 6 m. spre sud de val adică în dosul valului două movili, una săpată în care se găsesc urmele unui zid și cărămizi romane cred că aci au fost construite pe ele turnuri de pază. Aci pe 1 km. valul de peatră este foarte bine conservat. Pietrile nu sunt scoase din val, dar totuși partea superioară a zidului este distrus, ear dărămăturile lui zac prin șanțurile lui - aci sar putea face o încercare de a reconstrui valul. Scoborânduse de aci încet spre vale găsim în mijlocul ei o mulțime de ruine ajungem la Castrul No. VIII numită de turci „Acsandemir Sabiașa" adică „Tabăra de fer". El este așezat o mulțime de 10 m. deasupra văei Carasu, având în partea de apus o râpă adâncă ear spre răsărit terenul se lasă în cet întro vale lată. În locul acesta se îngustează Valea Carasu și este o trecătoare naturală peste vale și cred că și aceasta a fost cauza de sâ radicat aci o cetate mare dublu întărită ear în jurul ei găsim ruinele unui oraș antic. Cetatea are formă pătrată, latura de sud este întărită cu ziduri duble iar în partea despre răsărit este întărită cu valuri - latura de apus fiind pe marginea unei râpe adânci rezimată, nu a avut nevoe de mai mult decât de un zid. Latura de nord este distrusă, dar în colțuri se cunoaște încă bine legătura ei cu valul de peatră. În interiorul cetății se cunoaște bine strada principală și o stradă laterală, așa și o mulțime de ruine de case, movile de dărâmături care au până la 3 m. înălțime și care ne indică clădirile principale a cetății. La porțile cetății se cunosc bine dărămăturile unde au fost turnurile în partea de sud găsim trei porți prin care duc drumuri spre sud care se configurează încă bine în teren, având pe lângă ele temelii de case; astfel de ziduri sunt împrăștiate în toate porțile din jurul castrului.

Deci se poate spune cu siguranță că în jurul acestui castru a fost un oraș mare antic. Din cauza dărâmăturilor locul acesta neputând fi arat stă numai ca fânețe ce este bine căci se păstrează bine ruinele orașului. După Herodes au fost în interiorul Dobrogei orașele antice Tropoios care sa constatat a fost la Adam-Klissi și Zeldepa care cred că a fost aci."[104]

---

[104] P. Polonic, *Valurile romane din Dobrogea*, mss. la Biblioteca Academiei Române, Caetul No. 2 A, ff. 45 - 61.

Pamfil Polonic nu a fost ocupat, în peregrinările sale dobrogene, doar de valurile romane. „Cele dantăi relațiuni despre podul dela Calechioi le aflăm în descrierile și hărțile militare ale Dunării făcute de oficierii Austriaci. Astfel atunci când s`a făcut cea dantăi explorațiune științifică pe Dunăre, în a doua jumătate a Secolului al 18lea, ofițerul Austriac care a trecut pe lângă ruinele acestui pod le-a notat că sunt stânci « und man aus dem Strohm hin und wieder vovodgwnde Klippen siehet » (Raport din 1873, publicat de Dl. N. Docan în Analele Academiei Române S II vol. XXXVI Mem. Secț. Ist. p. 672).

Cu numele de „podu de piatră" monumentul ese la iveală din întunecimea vremurilor abea după pacea dela Adrianopol (1828), când se fixează pichetele de paza Dunărei din Țara Românească. Atunci se dă numirea acestui pichet depe malul stâng după numele ruinelor podului."[105]

Informații interesante sunt relevate de Pamfil Polonic referitor la „relațiuni și cercetări moderne" privind „podul principal dintre Calechioi și Burdușani"

„Iată acum relațiunea unui martor ocular care a văzut ruinele cetății de lângă pod și a strâns monede bătute de Împăratul Traian :

Declarație,

Subsemnatul Nicolae I. Circă din Satul Lăteni pendinte de Comuna Făcăeni din Jud. Ialomița, declar pe a mea conștiință cum că în anul 1897 am fost cu râmătorii la pășune în Dobrogea la locul numit Kala - Kioi care este peste Dunăre la răsărit de satul Lăteni; Acolo am găsit mai multe bucăți monede de aramă aproape toate cu capul împăratului Traian, era și scris Traian și alte semne. Am văzut locul unde se spune că a fost cetatea, două odăi; am intrat înăuntru, era foarte bine lucrate din bucăți potrivite de piatră și mai erà numai cu doi metri înălțimea până la suprafața pământului și lărgimea ca trei metri una, și alta ca doi metri, avea depărtarea de Dunăre ca 350 până la 400 metri pe deal. Nu era la Kala - Kioi nici o casă, nici măcar vre-un bordei, loc liber, iară astă-zi este Satul Kala - Kioi ocupat de Veterani.

(ss) Nicolae I. Circa, 20 Martie 1916

Mai reproducem următoarea relațiune culeasă de Învățătorul din Boașgic (Constanța): „Tudor Ciocea locuitor din această Comună, în îndeletnicirea lui de pescar, a avut ocazia să cunoască acest pod îndeaproape. Iată ce spune acest locuitor: « Mai la vale de barieră se află podul de piatră. Malul unde e legat podul nu e pietros. Între mal și un mic

[105] P. Polonic, *Despre valurile, drumurile şi cetăţile din ţările locuite de români. Motto: Valea Împăratului*, mss. la Biblioteca Academiei Române, Manuscrisul 1, f. 47.

ostrov în întindere de 1/3 - ½ h. Ar fi format numai din piatră pe o întindere de 50 - 60 m. se află ca o punte de piatră, pe cari când e secetă și apa scade se poate trece chiar și cu piciorul. Totuși nu se cunoaște dacă această punte de piatră o fi zidită. Chiar eu l`am trecut pe acest grind de piatră. Fiind bun înnotător, am cercetat să văd cât e de adâncă apa lângă acest grind de piatră, dar nu am putut să-i dau de fund. Totuși cred că are 4 - 6 m. adâncime. Ce o fi cu această punte de piatră nu știu. » Ce spune un bătrân Ioan Grecu, tot din această Comună: «Am stat la Carieră având cantină. S`au găsit multe lucruri din piatră cu desenuri pe ele, precum și niște butoaie de pământ cu cercuri de lemn. Tocilescu a venit și a stat chiar la mine și acolo la Carieră și aici în sat acasă. Mi-a arătat și mie o mulțime de pietre și dela carieră și dela săpăturile dela Pantelimon. Despre podul de piatră dela Calachioi însă nu mi-a spus nimic. Acolo unde este acum ostrovul pietros, am auzit și eu că a fost picior de pod, însă acest picior a fost lângă mal. Puntea de piatră nu a fost făcută în apă ci în pământ dar cu timpul malul s`a mâncat și apa și-a făcut loc, rămânând piciorul ca un ostrov. Puntea cea de piatră nu știu dacă o fi zidită sau o fi numai bolovani îngrămădiți.» (ss.) I. Anghel.»”[106]

„Dl. Căpitan Ioan Mangiurea, Comandantul remorcherului „Dragoș” al N.F.R. care se află de 40 ani în serviciu ca pilot și Căpitan de vapor pe Dunăre, ne-a comunicat o pretinsă observațiune, și anume că mai de mult, pescarii români din Topal, din vecinătatea podului de piatră veneau acolo și scormoneau printre pietre, cari erau lespezi, ca să scoată plumbul dintre ele pentru uneltele lor de vânat pește. Deci, ca amănunt tehnic, avem dovada că picioarele podului dela Capidava au fost construite din lespezi de piatră prinse cu plumbul turnat între ele. Deci după știrile păstrate de Dion Cassius și Theofil și după mărturia Dlui Căpitan Mangiurea, podul lui Traian a fost construit din lespezi lucrate pe mal transportate dela mal la locul fie-cărui picior și scufundate acolo cu acel fel de cutie KTώTIOV despre care vorbește Theofil citat de Tzetzes și apoi prinse cu plumb.

B. Podurile Secundare

În strânsă legătură de comunicație prin șosele cari porneau dela podul principal de peste Dunăre, stăteau podurile secundare de peste brațele acestui fluviu, a căror existență se atestă atât pe Columna lui Traian, cât și prin urmele lor de astă-zi. Astfel pe Columna lui Traian în afară de podul principal, a cărui fotografie am anexato mai sus, se vede un pod de lemn, a cărui fotografie o anexăm aci, socotind că acesta esta podul secundar, ale cărui urme se păstrează în brațul dintre Dunăre și Borcea, numit Raŭl în

[106] *Ibidem*, ff. 50 - 51.

dreptul Comunei Șocariciu (Ialomița) unde am descoperit chiar rămășițe din piloți de stejar înegrit și aproape împietrit ca abanosul.

Tot pe acest braț se semnalează urmele unui pod de piatră, după cum se vede din următoarea relațiune din 24 Noemvrie 1873, dată de Învățătorul Petre Teodorescu din Comuna Șocariciu, Județul Ialomița, ca răspuns la chestionarul arheologic al lui Odobescu: «Între Borcea și Danubiu, spre sud, spre Turcia (Dobrogea sub Turci) se află un râu, în care, după retragerea apei se vede urmele unui pod a cărei construcțiune este de piatră cioplită, având forma pătrată.»
Apoi adaoge: «Care se zice că acest pod servea Tătarilor trecerea peste frontieră la un sat turcesc anume Holtina și Răsăvala» (Bibl. Acad. Rom. Mss. 227 f. 255) ”[107]

La sfatul lui Vasile Pârvan, Pamfil Polonic a prezentat Academiei Române manuscrisul său intitulat „Despre valurile (Troianele), drumurile şi cetăţile romane din toate Ţările locuite de Români” (mss., 92 pp), iar pentru această lucrare forul academic i-a acordat premiul Vasile Adamachi în anul 1917. Întreaga activitate ştiinţifică a lui P. Polonic concretizată în texte, însemnări, planuri etc. cuprinde un număr de 1587 de file din care 1334 de file text, 27 hărţi şi 226 planuri, desene pe care le-a predat Bibliotecii Academiei Române.[108]

Majoritatea însemnărilor lui Pamfil Polonic, în ciuda faptului că au consituit un real ajutor pentru cercetători, nu au văzut lumina tiparului nici până în ziua de azi.

PAMFIL POLONIC
AND HISTORICAL MONUMENTS IN DOBROGEA

-abstract -

Key Words: Polonic, historical monuments, Dobrogea, stone wave, bridges.

Pamfil I. Polonic was a topographer engineer, draughtsman, Head of works on archaeological site, amateur cartographer and close collaborator of Grigore G. Tocilescu. In a short period of time, barely exceeding a decade, Pamfil Polonic managed to carry out an impressive number of excavations carried out according to the methods of the time, in resorts with a sometimes difficult and complex stratigraphy and to carry out periegetic research

[107] *Ibidem*, ff. 53 - 54.
[108] Costin Croitoru, *Pamfil Polonic și cercetarea „troainelor” din sudul Moldovei*, în „Danubius”, XXV, Galați, 2007, pp. 84 - 85.

totaling hundreds of kilometers regarding Roman roads, waves, etc. Pamfil Polonic's notes about the archaeological heritage of Dobrogea are extensive, and his entire scientific activity materialized in a number of 1587 pages. Unfortunately, most of Pamfil Polonic's notes, despite being a real help for researchers, have not seen the light of print to this day.

BIBLIOGRAFIE

Biblioteca Academiei Române, Secția Manuscrise, Arhiva Grigore G. Tocilescu.

CROITORU, Costin, *Pamfil Polonic și cercetarea „troainelor” din sudul Moldovei*, în „Danubius”, XXV, Galați, 2007.

Enciclopedia istoriografiei românești, coordonator științific: Prof. univ. dr. Ștefan Ștefănescu membru corespondent al Academei R.S. România, autori: Adolf Armbruster, Dan Berindei, Nicolae Bocșan, Ioan Chiper, Eugen Comșa, Florin Constantiniu, Vasile Curticăpeanu, Ludovic Demény, Nicolae Edroiu, Titu Georgescu, Dmaschin Mioc, Georgeta Penelea, Constantin Preda, Nicolae Stoicescu, Ștefan Ștefănescu, Pompiliu Teodor, Traian Udrea, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1978.

Manuscrisele Pamfil Polonic (cimec.ro)

PASAGERUL „ÎMPĂRATUL TRAIAN” ȘI DIFERENDUL GRECO-ROMÂN GENERAT DE AGRESIUNEA DIN PORTUL PIREU

*Comandor (r) dr. Marian MOȘNEAGU**

Deși pentru greci – ca și pentru bulgari – România a fost o a doua patrie, în perioada 1906 – 1911 guvernul român a fost implicat într-un conflict diplomatic de amploare cu guvernul elen, motiv pentru care relațiile dintre cele două țări au fost temporar întrerupte[109].

De altfel, referindu-se la evoluția relațiilor româno-elene, reputații istorici Florin Stan și Apostolos Patelakis precizează: „*După stabilirea relațiilor diplomatice la nivel de legație în anul 1880, acestea au evoluat în parametrii foarte buni, cu excepția a trei perioade când relațiile au fost întrerupte, datorită unor factori obiectivi.*

Astfel, între 21 octombrie / 2 noiembrie 1887 - 28 februarie / 11 martie 1888 guvernul elen a suspendat relaţiile diplomatice, contestând dreptul unei instanţe româneşti (Tribunalul Ilfov) de a soluţiona chestiunea moştenirii bunurilor imobiliare în urma decesului cetăţeanului grec Stefan Sarros, cu domiciliul în România. [...]

După reluarea relațiilor în 1888, o nouă întrerupere a acestora a intervenit la 3/15 octombrie 1892, din inițiativa guvernul elen, din cauza refuzului guvernului român de a accepta cererea ca problema unei moşteniri de pe teritoriul statului român să nu fie reglementată pe cale judecătorească, ci diplomatică. Era o interpretare diferită dată testamentului lui Evanghelie Zappa, decedat în România în anul 1865. Din păcate, această situație a durat până la 4/16 iulie 1896, „o situație anormală între două țări amice”, după cum se aprecia într-o corespondență diplomatică. [...]

Până la declanșarea primei conflagrații mondiale, relațiile româno-elene au mai fost întrerupte între 31 mai / 13 iunie 1906 și 2 / 15 aprilie 1911, de data aceasta datorită nerecunoaşterii drepturilor aromânilor din Macedonia şi Epir, în urma emiterii iradelei sultanului Abdul Hamid din mai 1905, care a stabilit egalitatea de tratament a aromânilor cu celelalte naționalități din spațiul balcanic. [...]

Aflate sub semnul cooperării înainte de acest moment, raporturile între Bucureşti şi Atena s-au complicat pe fundalul contradicţiilor dintre

---

*Comisia Română de Istorie Militară.

[109] Pentru detalii, vezi Ionuț Nistor, „*Diplomație și conflict în relațiile româno-elene: Criza din 1905*”, pe historia.ro

programele naţionale, a conflictelor provocate de încercarea promovării drepturile culturale şi politice ale aromânilor şi a opoziţiei Greciei, ce nu dorea să piardă poziţia privilegiată în vilaietele europene ale Turciei otomane. Neînțelegerile, mai mult sau mai puțin episodice, vor lua sfârșit însă după ce la 1911 relațiile între cele două state s-au reluat, pe baza intereselor comune și a obiectivelor stabilite de guvernele celor două state.”[110].

În centrul acestui scandal diplomatic s-a aflat, fără nici o vină, comandantul de cursă lungă Constantin Periețeanu[111], comandantul vaporului de pasageri „Împăratul Traian”[112].

---

110 Florin Stan, Apostolos Patelakis**, „***140 de ani de la stabilirea relațiilor diplomatice româno-elene (1880-2020)*”, Ver Press, București, 2020, pp. 27 - 28.

111 Contraamiralul Constantin Periețeanu (n. 1 iulie 1864, Buzău – d. iulie 1945, București) a urmat cursurile Şcolii de Artilerie, Geniu şi Marină din București (1883) și Şcoala Navală din Brest - Franța (15 septembrie 1881- 1 august 1883). A fost înaintat în gradul de sublocotenent (1 august 1883), locotenent (1 aprilie 1887), căpitan (8 aprilie 1892), locotenent-comandor (8 aprilie 1898), căpitan-comandor (10 mai 1908), comandor (1 noiembrie 1916) şi contraamiral (15 august 1938, Î.D.R. nr. 2891 din 12 august 1938). Inițial a activat ca ofițer la bord (1 august 1883 - 7 aprilie 1888), respectiv comandant pe torpilorul „Alexandru cel Bun” (1 aprilie - 11 noiembrie 1888). Între 11 noiembrie 1888 și 4 ianuarie 1891 a fost ambarcat ofițer cu artileria pe crucișătorul „Elisabeta”. De pe 5 martie 1891 până la 16 decembrie 1891, respectiv 16 februarie la 25 aprilie 1892, a fost comandant al canonierei „Siretul”. Între 16 aprilie și 1 noiembrie 1893 a fost ambarcat pe bricul „Mircea” iar între 29 noiembrie și 5 martie 1896 a fost comandant al Companiei Vaselor şi al bastimentului „România”. Ulterior a fost numit căpitan al portului Cernavodă la Inspectoratul Porturilor (1 aprilie 1896 - 1 apilie 1897), în Administrația Centrală a Războiului (1 aprilie 1897 - 8 aprilie 1898) și din nou la Inspectoratul Porturilor (8 aprilie 1898 - 23 septembrie 1902). [Marian Moşneagu, „*Amiralii României. Dicționar enciclopedic*”, Editura Ex Ponto, Constanța, 2016, pp. 412-413.].

„Împăratul Traian” - pasager maritim de 3.068 tone registru, navă soră cu „Dacia”. A sosit în țară, de la Şantierele „Ateliers et Chantiers de la Loire” din Saint Nazaire, la 16 septembrie 1906. A costat 2.460.701 lei. Caracteristici: lungimea p.p. - 108,2 m; lățime: 12,77 m; pescaj - 6,47 m; viteza 18,5 noduri cu 7200 CP; combustibil – păcură. Corpul şi suprastructura albe, cu două coşuri albe cu manşete negre, catargele galbene. Avea cabine de lux 3 de lux, 101 paturi clasa I și 44 paturi clasa a II-a. La 5 octombrie 1906, cu „Împăratul Traian” în prima sa cursă a fost inaugurată linia Constanţa - Alexandria, prin prelungirea liniei Constanţa - Pireu, deservită împreună cu pasagerele „România” și „Dacia”. După 27 septembrie 1916 a fost pus la dispoziția guvernului rus. La Sevastopol a fost armat și transformat în crucișător auxiliar, participând la operațiunile din Marea Neagră, alături de flota rusă. În 1917, după Revoluția din Rusia, a purtat pentru scurt timp numele de „Revoluția socialistă”. În 1919 a revenit în țară și a reluat cursele pe linia Constanța - Constantinopol. A fost complet renovat în cursul anului 1922, parte la Șantierele Navale Române de la Dunăre din Galați, parte la „Chantiers du Haut Bosphore” din Stenia. La 6 februarie 1927, în condiții de ceață și mare rea și ca urmare a nefuncționării sirenei de ceață de la capul Tuzla, nava, aflată sub comanda comandorului Constantin

Barbarism și degringoladă în portul Pireu

Iată și mărturia căpitan-comandorului Constantin Periețeanu, în interviul acordat corespondentului ziarului vienez „Reichs Post”: „*Duminică dimineața* [30 mai 1910 – n.n.] *la orele 07.00 am sosit la Pireu, venind din Alexandria. În port era liniște. Nimic nu mă făcea să prevăd apropiata furtună. După îndeplinirea formalităților și după cererea principesei Marioara care nu cunoștea orașul, m-am decis să descind la uscat împreună cu cei doi prințișori și dl. dr. Zaharov, medicul vaporului.*

Trebuie să amintesc că la Pireu vapoarele de pasageri nu trag la mal, ci ancorează la o distanță de 50 de metri de cheu, pentru a asigura în chipul acesta pâinea numeroșilor barcagii din port, care transportă în luntrii bagajele călătorilor.

Mă aflam deci în oraș. Pe la vremea prânzului sunt înștiințat că pe vaporul meu se petrec tulburări. M-am înapoiat la bord cu cea mai mare grabă. Găsii vaporul pe mâna mulțimii care, în număr de vreo 3000 de oameni, prăda în dreapta și în stânga. Nu fui recunoscut, deoarece eram civil. Fără a pierde timp, ascunsei în sala de lectură a vaporului pe cei doi prințișori cu guvernanta lor; în aceeași sală se aflau și celelalte femei care călătoreau pe vapor, precum și prințesele egiptene.

În urmă îmbrăcai uniforma de mare ținută și mă dusei în mijlocul piraților pentru a restabili ordinea.

- *Dă-ne pe frații noștri care sunt ascunși pe vapor și care vor fi uciși la Constantinopol! Astfel începu să urle mulțimea, care mă înconjură.*

Protestai cu energie și declarai că pe vapor nu se află nici un dezertor turc de origine greacă. Se știe că acesta a fost pretextul vandalismelor.

La orele 11.30 mulțimea se urcase pe vapor și ceruse căpitanului secund să elibereze pe trei frați ai lor.

Periețeanu, a eșuat pe coasta Mării Negre, în dreptul satului Tatlageac. Din cauza furtunii năprasnice, cei 31 de membri ai echipajului au fost nevoiți să rabde de foame și sete două zile și trei nopți. După eforturi prelungite de salvare cu ajutorul navelor „Durostor”, „Principesa Maria”, respectiv a remorcherului englezesc „King Lear”, ulterior nava a fost vândută pentru 1.800.000 lei armatorului Griek din Napoli. [Gabriel-Octavian Nicolae, Marian Moșneagu, Gheorghe Stănescu, „*Printre sute de catarge. Serviciul Maritim Român (1895-1945). Album omagial editat la 125 de ani de la înființare*”, Editura Academiei Oamenilor de Știință din România, București, 2020, pp. 138-143].

Eu aveam pe bord un dezertor român, grec de origine, care se refugiase pe vapor și care, aflând că dezertorii români fuseseră amnistiați, a cerut ambasadorului din Alexandria să-l repatrieze.

Căpitanul secund nu a făcut nici o dificultate pentru a elibera pe dezertorul român, care nu urma să sufere nici un fel de pedeapsă. Grecii însă stăruiau să li se dea și ceilalți doi captivi. În zadar am declarat că nu se află alții pe vapor.

Pirații, alcătuiți din hamali, barcagii și din drojdia populației, s-au năpustit asupra marinarilor și cu cuțitele în mână au început a răsturna totul cu susul în jos, prădând tot ce le ieșea în cale.

Mai mulți călători se aflau la uscat. Cei de pe bord, mai mulți români și turci, au fost literalmente maltratați.

Văzând pirații că eu neg prezența arestaților, au început să mă ghiontească și să mă lovească. Pentru a mă intimida, îmi fură prezentați câțiva marinari maltratați care fură scoși la uscat și fui amenințat că mă vor arunca în închisoare.

În acel moment sesizai marea răspundere pe care o aveam; suferii toate insultele fără a pierde calmul. Orice cuvânt de amenințare din partea mea, față de numărul nostru mic, ar fi fost semnalul unui adevărat masacru.

Am consimțit chiar să fiu dus la Căpitănia portului pentru a declara că nu am pe bord nici un arestat grec.

Coborând scările, fui lovit cu atâta violență cu un fier încât degetul inelar îmi fu sfărâmat. Aceasta cu intenția de a mi se fura un inel prețios pe care îl aveam de la kedivul Egiptului.

La Căpitănia portului fui ținut două ore și insultat în mod sângeros.

Nimeni, dar absolut nimeni din partea autorităților nu a a intervenit pentru a împiedica vandalismele care au durat mai mult de patru ore.

Când m-am întors la vapor, la orele 2 jumătate, atunci a venit un procuror din Atena, însoțit de câțiva soldați.

- *Destul, fraților! Guvernul dorește să părăsiți vaporul! Cu aceste cuvinte se urcă procurorul la bord.*

Tardiva intervenție a autorităților s-a făcut numai după energice stăruințe din partea Consulatului englez.

Pagubele suferite de vapor trec de 20.000 lei, afară de hainele și jiuvaierurile furate de la călători.

Prințesele egiptene au dat toate jiuvaiericalele numai ca să le lase viața. Iar prințișorii noștri și steagul regal au fost insultați fără cruțare.”[113].

---

[113] „*Sălbăticia de la Pireu. Relațiunea unui ziar vienez*”, în „*Dimineața*”, duminică, 13 iunie 1910, p. 3.

Analizând lipsa de reacție a autorităților, corespondentul ziarului „Universul” conchide: „*Nu mai încape nici o îndoială că autoritățile din Pireu au știut că vasul nostru va fi atacat. Afară de faptul că, deși se știa că pe bordul vasului se găsesc membrii familiei noastre princiare, nici un reprezentant al autorității portului Pireu n-a fost la sosirea vaporului, un alt fapt dovedește complicitatea acestei autorități. Într-adevăr, se știe că nici un vas nu poate intra în port fără ca mai înainte să fie întâmpinat în larg de barca sanitară. Or, Împăratul Traian a fost lăsat să intre direct în port, fără a se mai face această formalitate obligatorie.*

Lipsa aceasta totală a prezenței autorităților la sosirea unui vas care avea arborat pavilionul regal este cea mai elocventă dovadă de complicitate.

Dar, dacă nu ar fi nici o probă, este curioasă declarația procurorului din Atena care, după aproape patru ore de la începerea vandalismelor, a sosit pe vapor. V-am comunicat telefonic că acest reprezentant al forței publice când s-a urcat pe bord, s-a adresat piraților cu cuvintele următoare: Destul, acum plecați! […]

- *Din ordinul cui ne opriți? au vociferat bandele.*
- *Din ordinul guvernului care mi-a comunicat să vă spun să încetați.*

La aceste cuvinte, fără nici o altă somație, fără nici o altă protestare, s-au retras, nu însă fără a înjura în mod trivial pe români.

Cuvintele procurorului cât și imediata supunere a bandelor dovedesc că chiar autoritățile știau ce se pregătise vasului românesc.”[114].

Unul dintre membrii echipajului, bătut cu bestialitate de pirați, a declarat: „*Când am văzut că dl. căpitan este lovit și luat pe sus, am sărit mai mulți dintre noi să-l scăpăm. Dl. căpitan ne-a ordonat însă să-l lăsăm și să fim liniștiți. Grecii însă furioși s-au năpustit asupra noastră. Unul dintre ei a scos revolverul și l-a pus în pieptul lui Petre Ionescu, amenințându-l cu moartea dacă se mișcă. Pe mine m-a luat un grup de 10 bandiți ca să-i conduc prin toate colțurile vasului. La fiecare pas eram lovit cu pumnii în cap și în spate și amenințat cu revolverele. Deodată unul dintre ei, care părea că e dintre conducători, a răcnit la mine pe românește*

- *Dă-mi să beau apă rece, ca să pot înjura mai tare!*

M-am supus și l-am condus la robinetul de apă, am luat un pahar și i-am dat apă. Grecul, după ce adus paharul la gură, l-a azvârlit jos, înjurându-mă.

---

[114] Bucur, „*Pirateria de la Pireu*”, în „*Universul*”, sâmbătă, 5 iunie 1910, p. 4.

- *Câine, mi-a spus pe greceşte de data aceasta, ce-mi dai apă caldă? Şi arătându-mi unde aveam apa la gheaţă, mi-a poruncit să-i dau de acolo. M-am supus şi de data aceasta.*

După ce a băut, am fost luat la bătaie, de data asta în mod sălbatic. Toţi cărau pumni în capul meu. Apoi m-au dezbrăcat, lăsându-mă în cămaşă. Până şi ghetele din picioare mi le-au luat. Când m-au văzut în halul acesta, m-au lăsat, scuipându-mă pe rând.”[115].

La rândul său, ajuns la Constanța, șeful de echipaj i-a declarat comandorului Cezar Boerescu, subdirectorul Serviciului Maritim Român: „*Am fost bătut rău, abia mă mai țin pe picioare. Brațele mele sunt pline de vânătăi. Când mă duceau la Căpitănie, unul dintre bandiți m-a mușcat atât de tare încât, culmea durerii, l-am apucat de mustață și am tras ca, provocându-i la rându-mi durere, să-mi dea drumul.*

O lovitură cu pumnul în cap m-a amețit însă și am căzut jos. Atunci m-au călcat în picioare.

Domnule Comandor, eu am văzut groaznica revoluție armenească de acum 30 și mai bine de ani. Ei bine, vă asigur că atunci nu s-au petrecut asemenea lucruri.”[116].

Ca urmare, direcția Serviciului Maritim Român a sistat orice escală a navelor proprii în portul Pireu până la reglementarea situației pe cale diplomatică și garantarea securității navelor românești. De altfel, unele voci au calificat decizia S.M.R. ca fiind hazardantă: „*Noi am făcut o greșeală acuma de curând când, **fără să fi reluat încă relațiile diplomatice cu Grecia**, am trimis totuși vapoarele noastre în porturile ei – aprecia Panu. Trimițând vapoarele noastre la Pireu nu ne-am gândit să facem plăcere grecilor, îi cunoșteam cine sunt, **dar am voit să fim plăcuți Rusiei**, care a stăruit pentru aceasta și care și ea la rândul ei era departe să presupună că grecii vor plăti cu astfel de monedă actul nostru de curtoazie*.”[117].

Mărturii din presa vremii

Fără îndoială, presa națională - îndeosebi ziarele centrale „Adevărul”, „Dimineața”, „Opinia”, „Telegraful Român” și „Universul” și nu numai - a reflectat și ea, cu lux de amănunte, acest incident fără precedent: „*Pe la orele 04.00 dimineața, vaporul «Împăratul Traian» a sosit în portul Constanța. Precum am anunţat, un public imens a aşteptat sosirea vasului acesta care a avut de suferit vandalismul din partea grecilor din Pireu.*

---

[115] *Ibidem.*

[116] *Ibidem.*

[117] „*Domnul Panu și actul de la Pireu*”, în „*Adevărul”*, Anul XXIII, nr. 7459, marți, 15 iunie 1910, p. 1.

Mai multe vase, între care «Fernic», «Alexandru», «Leonida», «Niculcea», «Constanța», au plecat întru întâmpinarea vasului «Împăratul Traian», salutându-i reîntoarcerea în apele românești.

Acostarea vaporului s-a făcut în uralele entuziaste ale publicului şi în sunetele imnului național.

Mulţimea care se găsea pe cheu la sosirea vaporului «Împăratul Traian» a făcut o manifestaţie grandioasă prinţişorilor şi d-lui comandor Perieţeanu, după care, în urale neştirbite şi în sunetul imnului «Deşteaptă-te române», s-a îndreptat spre oraş, împrăştiindu-se în linişte.

Pentru a avea cât mai exacte amănunte asupra celor petrecute la Pireu, m-am adresat d-lui comandor Perieţeanu, care a binevoit a ne da următoarele amănunte: Am sosit în portul Pireu duminică la orele 8 dimineaţa, venind de la Alexandria (Egipt) şi am ancorat ca de obicei în față şi la o distanță oarecare de cheu. Pe bord, ca întotdeauna, au venit mai multe persoane, între care s-a observat şi prezenţa unor indivizi, de altfel binişor îmbrăcaţi, care chestionau pe marinari dacă pe vapor se află nişte soldaţi greci, dezertori din armata turcă, după care au plecat.

Pe la orele 9 şi jumătate, am ieşit civil în oraş, împreună cu printişorul Nicolae şi principesa Marioara, şi am făcut, în trăsuri, mai multe plimbări.

Năvălirea bandiților

În lipsa mea de pe bord, pe la orele 11.00, apare un număr de 80-100 bărci, cu tot soiul de indivizi, şi aceştia năvălesc pe vapor, cerând ofiţerului de serviciu, d. Haslingher ca să le predea pe presupuşii dezertori. La obiecțiunea ofiţerului că pe vapor nu există decât un singur dezertor român de origine greacă, pe care-l prezentă huliganilor, ei întreabă pe soldat dacă doreşte să fie liber. La răspunsul lui afirmativ, l-au pus în libertate, scoțându-l din vapor.

Nefiind mulţumiți cu această ispravă, au insistat pe lângă numitul ofiţer ca să le predea şi pe ceilalţi dezertori. A fost de prisos asigurarea d-lui Haslinger că alți dezertori nu există pe vapor, căci intrau în toate unghiurile pentru căutarea dezertorilor, cu care ocazie spărgeau uşile tuturor cabinelor închise, maltratând personalul spre a le arăta unde sunt ascunşi prizonierii şi jefuind tot ce întâlneau în calea lor.

Ajungând la cabina domnului dr. Ambrosie Zaharov, medicul vaporului, au spart uşa, care era încuiată, devastând tot şi maltratând pe medic.

Înapoierea prinților

În această învălmăşeală sosesc pe bord cu prinţii care au rămas speriați de cele văzute.

Eu m-am îmbrăcat în uniformă şi am ieşit în faţa jefuitorilor, rugându-i să părăsească vasul. Am fost atunci luat în mijlocul lor şi mi s-au cerut din nou prizonierii. La obiecţiunile mele că nu există pe bord asemenea dezertori, huliganii au început să mă insulte şi să mă îmbrâncească. Unul dintre inşi m-a lovit cu un fier pe mâna stângă, fracturându-mi degetul inelar.

În acest timp prinţişorii erau la adăpost în salonul de comandă cu mai multe doamne, care se refugiaseră acolo. Prinţul Nicolae într-un moment de disperare, a exclamat: - Chemaţi încrucişătorul „Elisabeta“ şi bricul „Mircea“ să ne scape de urgia acestor fanatici.“.

Huliganii văzând că prin brutalităţi nu pot scăpa pe presupuşii prizonieri, au ameninţat că vor da foc vasului, ceea ce era foarte uşor. Nici aceste ameninţări neavând vreun efect - căci negreşit, de unde era să le dăm dezertori, când noi n-aveam nici unul? - au recurs la un truc: au început să scoată afară pe cheu personalul vasului, de la ofiţer până la marinar.

Situaţia critică a d-lui Perieţeanu

În acest timp mulţimea haimanalelor striga şi vocifera ca şi eu să fiu scos afară din vapor. Mai mulţi marinari români, văzând în ce situaţie critică mă găsesc, au voit să opună rezistentă, însă pentru a nu da loc la vărsări de sânge, la un semn al meu s-au retras şi am fost dus la Căpitănia portului, unde am fost ţinut o oră şi jumătate, întrucât lipsea căpitanul, şi ajutorul lui, care se găsea în birou, s-a mulţumit să-mi spună că în oficiul Căpităniei sunt în siguranţă şi că pe vapor nu-mi garantează viaţa.

De abia la orele 2 am putut pleca la vapor, unde jaful luase sfârşit şi ultimii agresori plecau şi ei.

Am omis să vă spun că în timpul devastărilor a fost trimisă pe bord o echipă de marinari şi soldaţi greci, cu armele, care însă, în loc să evacueze vasul, s-au asociat cu agresorii, dedându-se şi ei la jafuri.

Atacul premeditat

Trebuie să accentuez că urgia năvălitorilor era îndreptată asupra românilor şi turcilor aflaţi pe bord ca pasageri. Toţi acei care se dădeau de englezi, francezi, germani, erau cruţaţi şi nimeni nu se atingea de ei. Acest fapt mă îndreptăţeşte să cred că totul a fost premeditat şi cu ştiinţa autorităţilor greceşti, care priveau nepăsătoare la spectacolul vandalismelor.

Într-un moment de legitimă indignare, dl. comandant Perieţeanu a exclamat: - O asemenea barbarie nu s-a mai văzut în anelele istoriei Marinei, nici chiar în timpurile antice. Să mulţumim lui Dumnezeu că am scăpat numai cu atâta, căci furia bandiţilor nu mai avea margini.

Cei maltratați

Ca amănunte adaug că tot personalul vaporului a suferit maltratări din partea grecilor. A fost bătut, pe lângă d. comandant Perieţeanu, mai grav dl. dr. Zaharov, medicul vaporului, ofiţerii Haslinger, Manolescu şi Hrubes, ofiţerii mecanici Livescu, Pădărău şi Stănescu, dl. Columb, intendentul vaporului, dl. Dumitrescu Constantin, şef de echipaj, bătut de vreo trei ori, maestrul lemnar Marinescu Ion, leziuni grave pe corp, Bucur Stan, încasator şi, în sfârşit, cum am spus, tot personalul până la cel din urmă marinar, mai ales cel turcesc, a avut mai mult de suferit de pe urma maltratărilor.

Ofițer grav bătut

Un ofiţer turc, care se afla pe bord, a fost bătut şi lăsat în nesimţire. Guvernul turcesc a şi făcut intervenţiuni energice, cerând satisfacţie guvernului grec.

Arestarea unor prinți egipteni

Între alţi pasageri se aflau pe bord prinţii egipteni Gelaledin, Gemaledin şi Saladin, cu întreaga lor familie şi suită, care se îmbarcaseră în Alexandria pentru a pleca la Constantinopol.

La sosirea în portul Pireu, după ancorarea vaporului au luat o barcă spre a face o plimbare în largul mării. Huliganii luându-i drept spioni turci, i-au arestat şi dus la Căpitănia portului, unde au fost ţinuţi închişi o oră şi jumătate.

În urma devastărilor şi jafurilor suferite, vaporul „Împăratul Traian“ s-a ales cu o pagubă de aproximativ 15.000 lei, nemaisocotind şi despăgubirile ce eventual le-ar pretinde pasagerii pentru furturile şi jafurile ale căror victime au căzut.

Sylvian

Noi amănunte

Vaporul „Împăratul Traian“ a părăsit portul Pireu la orele 4 p.m., îndreptându-se spre Constantinopole, unde atât d-lul comandor Perieţeanu cât şi vaporului românesc li s-a făcut o manifestaţie grandioasă de simpatie din partea populaţiei musulmane, care a făcut ovaţiuni prinţişorilor aflaţi pe bord. Imediat au venit pe bord înalţi demnitari turci, precum şi ambasadorii puterilor străine, cerând relaţiuni de la dl. comandor Perieţeanu şi interesându-se de aproape de prinţişorii români.

Manifestația familiei Kedivului

Ieri, la orele 3 şi jumătate p.m., vaporul „Împăratul Traian“ a părăsit Constantinopolul îndreptându-se spre Constanţa şi pe când trecea prin faţa palatului familiilor kedivale, care se află pe malul Bosforului şi unde descinseseră prinţii egipteni sosiţi în ajun cu acelaşi vapor, s-a putut vedea

din depărtare mulţimea familiei kedivale care, prin balcoane, terase şi ferestre, fluturau batiste şi manifestau simpatie pentru vasul românesc.

Pe pe bord li s-a răspuns la această delicată atenţiune prin semnele de sirenă şi aclamaţiile echipajului.

De asemenea, şi de la Școala engleză „Robert Colegi“ se fâlfâia un steag tricolor românesc ca semn de simpatie.

Revenind la motivele acestei barbarii extraordinare, se emite părerea că scopul a fost jefuirea şi probabil că huliganii aveau cunoştinţă că pe bordul vaporului se afla depozitată o sumă de 100.000 lire turceşti, adică 2.500.000 lei, destinată Băncii otomane din Constantinopole şi care tezaur, din fericire fiind bine ascuns, n-a fost descoperit de invadatori.

Cu acelaşi vapor a sosit în port şi dl. comandor Mihăilescu[118], inspectorul Serviciului Maritim Român, care se dusese la Constantinopole duminică seara pentru a începe ancheta preliminară şi a întocmi un memoriu asupra acestui grav incident.

Asemenea notez că nepăsarea autorităţilor greceşti a fost revoltătoare. Deşi ştiau dinainte că pe bord se aflau prinţişorii Marioara şi Nicolae, totuşi n-au luat măsuri, lăsând să se batjocorească stindardul princiar ce era înălţat la catargul principal.

O vizită pe vapor

Constanța, 2 iunie. Azi după amiază am vizitat vaporul „Împăratul Traian“ care a suferit vandalismele din portul Pireu. Am găsit sparte uşile de la cabinele medicului vasului, a şefului de echipaj, a dulapului de lengerie şi altele. Agresorii au năvălit prin ferestrele cabinelor şi au făcut un jaf nemaipomenit. Pasagerilor li s-au furat obiecte de valoare, îmbrăcăminte şi bijuterii. Asemenea s-a devastat şi depozitul de merinde.

---

[118] Mihail Mihăilescu (n. 5 noiembrie 1868, comuna Borisovca, jud. Bolgrad, Republica Moldova – m. 1940, București), a absolvit Academia Navală și Școala Navală Superioară din Livorno (1889). A fost înaintat în gradul de sublocotent (19 iunie 1889), locotenent (8 aprilie 1892), căpitan (1 aprilie 1896), locotenent-comandor (10 mai 1906), căpitan-comandor (1 aprilie 1911), comandor (1 septembrie 1917) și contraamiral în retragere (1934). A activat la Depozitul Flotilei (1889-1891), Inspectoratul Porturilor (1891-1894), Divizia Echipajelor (1894-1896), Depozitul Echipajelor Flotilei (1 aprilie-1 decembrie 1896), Divizia de Mare (1898-1899), Apărarea Porturilor Maritime (1899-1901). Detaşat la S.M.R., a fost comandant al cargoului „Iași” (1 martie 1901-1 iulie 1918). Ulterior a fost numit subdirector al Arsenalului Marinei (1918-1919), la Baza Navală Brăila (1 mai-1 iunie 1919), în C.M.M. (1 iunie-8 septembrie 1919) și comandant al Depozitelor Diviziei de Dunăre (1919-1921), director al Arsenalului Marinei (1 aprilie-24 octombrie 1921) și comandant al Bazei Navale Fluviale (1921-1924). Între 1 aprilie 1924 și 1 octombrie 1926 a fost detaşat la S.M.R. [Marian Moşneagu, „*Amiralii României. Dicționar enciclopedic*”, Editura Ex Ponto, Constanța, 2016, pp. 340-341]

Astăzi toată ziua a fost un adevărat pelerinaj în port. Toată lumea îşi exprima indignarea faţă de cele petrecute şi făcea ovaţiuni micilor prinţişori care se jucau pe bordul vasului în compania domnişoarei Georgeta Pallady, fiica d-lui poliţai.

Principii vor părăsi oraşul cu trenul de 10 seara, la care s-a ataşat un vagon princiar. Vor fi însoţiţi de dl. comandor Perieţeanu, care a fost chemat telegrafic de familia regală şi de dl. prim-ministru Ion I.C. Brătianu, spre a da amănunte precise.

Manifestaţii contra grecilor

În oraş manifestaţia ostilă faţă de greci a început să ia proporţii însemnate.

Consulul rusesc, însărcinatul intereselor greceşti s-a dus la dl. prefect Ghica, rugându-1 a lua măsuri pentru protecţia supuşilor greci spre a nu cădea victima nesocotinţei mulţimii.

Tot în acest sens a intervenit şi consulul turc, care a cerut protejarea grecilor supuşi otomani. Zvonurile cele mai alarmante, circulă despre manifestaţii de stradă ce vor avea loc astă-seară.

Autorităţile au luat cele mai riguroase. măsuri pentru a împiedeca manifestaţii zgomotoase sau devastări. S-a îndoit paza în jurul Consulatului rusesc, care e şi reprezentantul Greciei.

La biserica şi şcoala grecească s-a dublat paza.

În oraş, deocamdată e linişte, numai supuşii greci sunt îngrijorați de proporţiile ce ar putea lua aceste manifestaţii ostile.

O noua manifestaţie

Mâine seară, când va pleca vaporul „Împăratul Traian“ spre Constantinopol, va avea loc o manifestaţie grandioasă de simpatie. În acest scop s-a lansat un manifest către cetăţeni ca să ia parte cu toţii la o întrunire de protestare ce va avea loc mâine seară în grădina publică de la orele 8 până la orele 10 jumătate.

De acolo vor pleca in corpore, în frunte cu muzica militară, spre port pentru a manifesta la pornirea vasului care pleacă din nou spre Alexandria, prin Smirna. Aceasta după hotărârea Consiliului de miniştri, ţinut astăzi la Bucureşti. Cuvântul de ordine este a manifesta în mod paşnic fără a se da loc la excese.

Comitetul de iniţiativă a luat hotărirea de a convoca un miting pentru duminică, care se va ţine în arena Independenţei şi atunci se va redacta o moţiune către rege şi prim-ministru.

Sylvian

Atitudinea Greciei

Ce se comunică din sursă grecească

Atena, 2 iunie. Guvernul a dispus deschiderea unei anchete contra acelora care s-au urcat pe vaporul român „Împăratul Traian" pentru a elibera pe un arestat de origine greacă.

Este inexact că mulţimea care s-a urcat pe vapor și s-a dedat la jaf și că a lovit pe căpitanul vasului.

Atena, 2 iunie. Incidentul petrecut pe vaporul românesc „Împăratul Traian“ a avut proporții cu mult mai mici decât acelea care au fost comunicate ziarelor străine.

Un individ grec de origine, anume *Claudatos,* predat de autorităţile egiptene ca dezertor, se afla pe vapor urmând a fi dus în România.

Câțiva compatrioţi de-ai lui *Claudatos*, ajutați de un număr de marinari s-au urcat pe vapor spre a-l elibera, cu care ocazie au spart ușa unei cabine. Nu poate fi vorba de jaf.

Căpitănia portului a intervenit, restabilind ordinea.

Guvernul a ordonat severe cercetări, fiind hotărât a pedepsi în mod exemplar pe vinovați.”[119]

Pe 5 iunie 1910, reprezentantul Italiei din Atena a remis cabinetului grec o Notă a guvernului României, semnată de prim-ministrul Ion I.C. Brătianu prin care se cerea satisfacție pentru gravul incident din portul Pireu. Nota conținea patru cereri: „*1. Grecii să ceară scuze. 2. Să se deschidă o anchetă pentru pedepsirea tuturor vinovaților 3. Grecii să fie obligați a plăti despăgubiri pentru daunele aduse vaporului „Împăratul Traian” 4. Dezertorul român pe care piraţii l-au pus în libertate de pe vaporul „Împăratul Traian” să fie predat autorităților românești.*

Nota guvernului român acorda un ultimatum până în ziua de joi, 10 iunie.”.[120]

În același timp, printr-o telegramă înaintată M.S. Regelui și guvernului României, comunitatea elenă din Calafat dezaprobau faptele conaționalilor lor petrecute în portul Pireu. De asemenea, o delegație a coloniei elene din Galați s-a prezentat la prefectul județului pe care l-au rugat să transmită guvernului român regretele pentru incidentele petrecute la Pireu.

La finalul unei mari întruniri care a avut loc la Râmnicu Sărat a fost adoptată o Moțiune prin care au fost înfierate „*apucăturile dezechilibrate ale grecilor.*”[121]

---

[119] Sylvian, „*Ce s-a petrecut la Pireu*”, în „Dimineața”, Anul VII, nr. 2248, vineri, 4 iunie 1910, p. 1.

[120] „*Incidentul de la Pireu*”, în „*Dimineața*”, luni, 7 iunie 1910, p. 3.

[121] *Idem*.

Manifestări similiare au avut loc la Giurgiu, Constanța, Galați, Brăila și în Capitală, unde Cercul studenților macedo-români a înfierat într-un Manifest: „*Această adunătură de pirați și de bandiți care nu are nici o noțiune de respect pentru lege, care a dat propria sa țară pradă anarhiei, care și-a bătut joc de propria sa Dinastie, crezându-se la adăpost de vitejia țării noastre, a îndrăznit a viola – printr-o mișelească surprindere – drepturile pavilionului român, a jefui vaporul «Împăratul Traian», a teroriza pe A.LL.R. micii principi Marioara și Nicolae aflați pe bord, a comite tot felul de atrocități și de hoții asupra călătorilor străini, care, încrezători în protecția oferită de tricolorul român, se ambarcaseră pe vaporul «Împăratul Traian»*.”[122].

La mitingul de protest contra vandalismelor săvârșite de greci în portul Pireu, desfășurat marți, 8 iunie 1910, în Sala Băilor Eforie din Capitală, contraamiralul Ioan Murgescu a calificat atentatul produs asupra pasagerului „Împăratul Traian” drept act de piraterie. La finalul acestei întruniri, la care au luat cuvântul C. Cernescu din partea Asociației Învățătorilor din România, C. Dissescu, locotenent-colonelul Verzea, Gr. Cantacuzino, dr. Leonte, studentul macedonean D. Marcu, Nicolae Iorga și dr. Istrati, a fost adoptată următoarea Moțiune: „*Cetățenii Capitalei fără deosebire de partid, întruniți azi în Sala Eforiei, în urma insultării pavilionului național prin agresiunea sălbatică făptuită împotriva unui vas românesc într-un port grecesc, protestează cu indignare împotriva acestor fapte nevrednice.*

Denunță opiniei publice a tuturor națiunilor civilizate atentatul săvârșit de un popor care, după ce a suferit înfrângeri rușinoase pe câmpul de război, are cutezanța de a cerșetori anexări de provincii noi și care nu și-a permis această agresiune lașă decât scontând imposibilitatea războiului de fapt.

Trimit M.S. Regelui și întregii familii regale expresiunea adâncului lor devotement.

Au credința că guvernul susținut de unanimitatea cetățenilor e hotărât a lua măsurile cele mai energice pentru o deplină satisfacție.”[123].

Joi, 10 iunie, ministrul de Externe a înmânat E.S. marchizului Beccaria d’Incisa, ministrului Italiei la București, o Notă suplimentară, dezvoltând prima notă a guvernului român și lămurind modalitățile săvârșirii punctelor prevăzute în prima notă.

---

[122] „*Proteste contra Greciei*”, în „*Dimineața*”, duminică, 6 iunie 1910, p. 3.

[123] G.M. Doro, „*Întrunirea de protestare contra vandalismelor grecești*”, în „*Universul*”, 9 iunie 1910, p. 2.

Deși Agenția telegrafică din Atena a încercat să denatureze faptele relatate în raportul oficial al comandantului Periețeanu, fapte confirmate prin mărturisirile martorilor oculari, în marea sa majoritate presa occidentală – „Gazeta de Colonia”, „Times”, „L’ Eclair”, „Le Figaro” ș.a. – și-a manifestat „*indignarea generală în contra nepăsării și incapacității generale a autorităților grecești care nu au făcut absolut nimic spre a înlătura dezordinile și jafurile pe bordul vaporului român*”, apreciind, totodată, că „*față cu insolența grecilor, condițiunile puse de România sunt prea modeste*.”[124].

În același timp, șeful imam al Moscheei sultanului Selim din Constantinopol, împreună cu Abdullah Zekiai, șeful voluntarilor cretani din mahalaua sultanului Selim au trimis Legației Române din Constantinopol o telegramă cu următorul conținut: „*Primiți, în cel mai înalt grad, regretele noastre pentru excesele înfăptuite într-un mod atât de sălbatic și rușinos de către grecii din Pireu în contra vaporului român «Împăratul Traian»*.”[125]

La rândul lor, studenții macedo-români, întruniți în cercul lor pentru a protesta „*contra pirateriei la care s-au dedat grecii la Pireu*”, au expediat Augustei Case Princiare la Palatul Cotroceni, o telegramă prin care își exprimau bucuria pentru „*augustele odrasle, care au ieșit tefere din această primejdie*”, iar comandorului Periețeanu felicitări pentru că a scăpat teafăr și admirația pentru înțelepciunea manifestată[126].

În cele din urmă, până și presa din Grecia a ajuns să solicite imperativ să se dea satisfacție României. Astfel, într-un articol din 10 iunie 1910, publicat de ziarul „Acopole”, autorul motiva: „*Dar Marina grecească are foarte mari interese în România. 800 vapoare anual intră în porturile românești cu un tonaj de aproape 3 milioane. Aceste vapoare vor face un gir de aproape 20-30 milioane pe an. De asemenea, jumătate din șlepuri și remorchere aparțin grecilor și trăiesc din ele 1500 de familii, aproape 6-7000 de suflete. În proprietăți și în arenzi de moșii se calculează că sunt puse cam la 200 milioane grecești.*

Toate aceste mari interese trebuie să le periclităm ca să aibă libertatea nobilii luntrași din Pireu a prăda vapoarele străine și a călca în picioare pavilioanele străine. Sau ne trebuie, în afară de distrugerea a atâtor de mari interese pentru înaltul chef al nobililor barcagii și al mai înaltului patriotism al ziariștilor să avem să trănim și alte mii de refugiați? Să

---

[124] „*Ultima oră. Conflictul cu Grecia. O nouă Notă a Guvernului român*”, în „*Dimineața*”, vineri, 11 iunie 1910, p. 3.
[125] *Idem*.
[126] „*Ultime informații*”, în „*Dimineața*”, sâmbătă, 12 iunie 1910, p. 3.

cheltuim adică alte 30 de milioane pentru ei cum am cheltuit pentru refugiații din Bulgaria?

Pentru ce nu se gândesc că aceste resurse ale Marinei noastre, aceste câștiguri ale lucrării grecilor din afară umplu marile goluri, marile găuri ce se interpun între importul și exportul comerțului grecesc? Sunt așa-zisele resurse ascunse! [...]

Noi am insultat. Dreptatea, cavalerismul și civilizația cer ca noi să dăm satisfacțiune. Și să dăm satisfacție în atare mod încât să facă posibilă și realuarea relațiilor noastre politice cu România. Nimic nu ne desparte de ea. Din contră, ne leagă legături de sânge și legături de spirit. Civilizația grecească a pătruns nu numai în sîngele dar și în însăși limba românilor.

Iar Macedonia este îndeajuns de largă încât să trăiască liber și câteva mii de cuțo-vlahi românizați.”[127].

De la Atena s-a urmărit ca soluționarea problemei despăgubirilor să se tranșeze în fața unor arbitri dar nu pe teritoriul românesc ci la Haga sau Pireu. Guvernul român a respins categoric această soluție a evaluării pagubelor, hotărând să se accepte o mediere la București din partea miniștrilor plenipotențiari ai Rusiei și Italiei, sub președinția ministrului de Externe al României. Drept pentru care a fost acordat un termen de trei zile pentru perfectarea comunicărilor și redactarea notelor[128].

Scuzele grecilor

Scuzele și satisfacția îndelung așteptată de statul român au fost primite duminică, 27 iunie 1910. Conform raportului comandantului Constantin Periețeanu, “*Îndată ce vaporul a fost ancorat și legat la locul obișnuit, căpitanul portului Pireu a venit la bord și mi-a fost prezentat de agentul nostru din localitate, pe puntea superioară a vasului. Introducându-l imediat în cabină, mi-a exprimat regretul pentru incidentul petrecut. Am răspuns că voi comunica aceasta guvernului meu și că pentru o mai mare fidelitate a reproducerii termenilor în care s-a exprimat, îl rog să repete cuvintele sale. Iată aceste cuvinte: «Je viens vous exprimer mes regrets et ceux du gouvernement qui a dejá d’ ailleurs, exprimé ses regrets au gouvernement roumain pour l’incident qui a eu leu sour votre bateau; vous assigurer que les coupables serront punis, que dans l’avenir la sécurité de vos bateaux sera garantie et que des faits par ils ne se renouvelleront plus».*

După aceasta m-a anunțat că în aceeași zi, de dimineață, a fost prins dezertorul luat cu forța de pe vapor, dar că nu i s-a stabilit identitatea și că

---

[127] „*Conflictul cu Grecia*”, în „*Dimineața*”, Anul VII, vineri, 18 iunie 1910, p. 3.

[128] „*Ultima notă a României*”, în „*Dimineața*”, Anul VII, nr. 2259, joi, 17 iunie 1910, p. 1.

va fi adus pe bord imediat ce identitatea sa va fi stabilită; apoi a părăsit vasul.

După câteva minute a sosit la bord E.S. dl. ministru plenipotențar al Italiei, marchizul Carlotti, pe care l-am primit cu toate onorurile cuvenite, ridicând pavilionul italian la catarg. Pe când mă întreţineam cu E.S., căpitanul portului s-a reîntors şi mi-a spus că omul prins dimineață nu vrea să vorbească deloc astfel că nu i poate stabili identitatea, dar că se crede că este dezertorul nostru. I-am propus atunci să îl aducă la bord, unde va fi recunoscut de oamenii noştri, ceea ce a şi acceptat. La această nouă întrevedere asistând marchizul Carlotti, căpitanul portului mi-a exprimat din nou şi față de E.S. regretele sale şi ale guvernului elenic.

Puţin după aceasta dezertorul a fost adus şi recunoscut de echipajul nostru. Întrebându-l dacă într-adevăr este Zisiade, dezertorul luat de la bord acum patru săptămâni, mi-a răspuns că în adevăr el este. I-am comunicat atunci, conform ordinelor dv, că este liber la bord, liber a debarca unde va voi afară de Pireu şi că, în fine, chiar în țară va fi liber.

După aceasta ministrul Italiei şi căpitanul portului au părăsit vasul pe rând, iar noi am ridicat ancora şi am plecat la 12.30 ziua, terminând astfel misiunea ce ni s-a încredinţat.

Pe când mă aflam încă în portul Pireu, am aflat că dezertorul Zisiade ar fi fost bănuit ca părtaş la o crimă comisă în timpul şederii sale în Grecia. Nici căpitanul portului, nici vreo altă autoritate elenică nu m-au încunoştiinţat de vreun asemenea fapt.

Dezertorul a debarcat la Constanța.”[129].

În acest context, chestiunea despăgubirilor a fost tranșată definitiv. Dl. Lisakovski, însărcinatul cu afaceri al Rusiei, a depus suma de 20.000 de lei plătită de guvernul grec ca despăgubiri pentru stricăciunile cauzate în urma incidentului de pe pasagerul „Împăratul Traian” navei, echipajului și călătorilor.

Deşi scuzele grecilor au fost considerate de Ministerul de Externe român drept un succes diplomatic, redactorul ziarului „Adevărul” considera scena petrecută la Pireu drept „o comedie”. Mai mult, acesta aprecia că „*E adevărat că în diplomaţie se consideră că Grecia a cerut satisfacţie României – oricum s-a fi petrecut prezentarea scuzelor la Pireu. Dar ar fi fost o satisfacţie mult mai onorabilă pentru noi dacă Grecia ne-ar fi trimis scuze prin notă scrisă, fără nici o acţiune sau presiune diplomatică*.”[130].

---

[129] „*Cum s-au scuzat grecii*”, în „*Mişcarea*”, 16 iulie 1910, p. 3.
[130] A.W., „*Comedia de la Pireu*”, „*Adevărul*”, Anul XXIII, nr. 7481, luni, 5 iulie 1910, p. 1.

Descriind modul în care s-a petrecut reconcilierea la Pireu, acesta subliniază faptul că "*Deși ministrul Italiei la Atena a venit în persoană la Pireu pentru a controla efectuarea scuzelor, totuși autoritățile grecești au procedat cu o rea credință și cu un cinism revoltător.*

Ca și în ziua în care piraţii au atacat vaporul, și în ziua scuzelor haimanalele s-au adunat pe cheu, au fluierat, huiduit și înjurat, proferând cele mai mizerabile insulte la adresa românilor.

Faptul nu poate fi contestat de nimeni și unii pasageri au cerut chiar socoteală comandantului vasului pentru că nu i-a avertizat că va ancora la Pireu, căci nu s-ar fi îmbarcat pentru a nu se expune la noi acte de piraterie.

Căpitanul portului Pireu s-a prezentat pe bordul vasului nostru într-o ținută și atitudine necuviincioasă și scena scuzelor nu se prea știe bine cum s-a petrecut.

Dezertorul s-a prezentat singur și a cerut îmbarcarea lui pe vaporul Împăratul Traian iar căpitanul portului a încercat să-l rețină, invocând că ar fi implicat într-o crimă.

Vaporul a plecat din Pireu în huiduiele grecilor.

Așa ni s-au făcu scuzele."[131].

Criticând aspru așa-zisul succes diplomatic, Vespasian I. Pella reproșa autorităților: "*Apoi aceasta înseamnă mare succes diplomatic sau umilire și desconsiderare politică?*

Dar priviți cum sunt exprimate regretele și de către cine. Un simplu căpitan de port, în bluză de dril – act de o nouă necuviință revoltătoare – și nici o calificare a faptelor săvârșite pe vaporul nostru incidentul ce a avut loc atâta și nimic mai mult – și apoi promisiunea că pe viitor, siguranța vaselor noastre va fi garantată și asemenea fapte nu se vor mai reînnoi.

Apoi nu e ridicolă o asemenea promisiune de viitor când era vorba de satisfacție pentru fapte din trecut?"[132].

Post scriptum

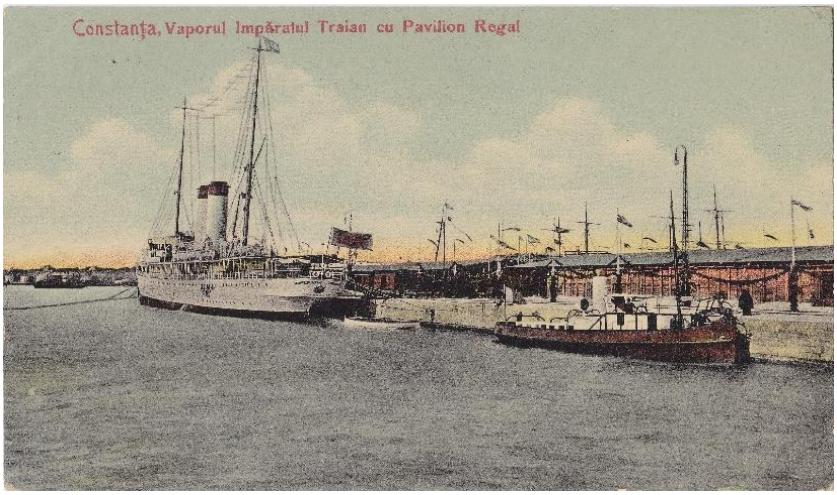
Relațiile diplomatice dintre România și Grecia au fost reluate în anul 1911, fapt ce a înlesnit și derularea activității specifice a navelor Serviciului Maritim Român în Arhipelag. Comandorul Constantin Periețeanu a continuat să exercite cu același tact și distincție comanda pasagerului „Împăratul Traian". Pe 1 august 1918 a demisionat din rândul cadrelor active, fiind trecut în rezervă. În semn de recunoaștere a calităților și probității sale profesionale incontestabile, la 15 august 1938 i s-a acordat gradul de contraamiral. A decedat în București, fiind unanim regretat și omagiat de

---

[131] *Ibidem*.

[132] Vespasian I. Pella, „*Un mare succes*", în „*Opinia*", Anul VII, nr. 1057, vineri, 9 iulie 1910, p. 1.

breasla marinarilor români, pe care a reprezentat-o cu mare cinste. [133]A fost incinerat pe 14 iulie 1945 la Crematoriul „Cenușa” din Capitală.



„Împăratul Traian”

CE S'A PETRECUT LA PIREU

Convorbire cu d. comandor Perieţeanu

Noui amănunte

Cu povestește d. comandant Perieţeanu

Atitudinea Greciei

Migrarea de la Cuiu

Marile congrese slave din Bulgaria

Chelul PORTULUI PIREU

Interviul capitan-comandorului Constantin Perieţeanu acordat cotidianului „Dimineața”

[133]„*Amiralul C. Perieţeanu (1864-1945)*”, în „*Marea Noastră*”, nr. 7-10/1945, p. 122.

THE „ÎMPĂRATUL TRAIAN" PASSENGER AND THE GRECO-ROMANIAN DIFFERENCE GENERATED BY THE AGGRESSION IN THE PORT OF PIRAEUS

-abstract-

Key Words: agression, „Împăratul Traian”, passenger of Romanian Maritime Service, Piraeus, May-June 1910 .

On May 30, 1910, during the stopover of the passenger "Împăratul Traian" belonging to the Romanian Maritime Service, in the Greek port of Piraeus, the ship was vandalized by a crowd of Greek boatmen and rowdies, the crew members and passengers being mistreated and robbed. This unprecedented act of vandalism scandalized both Romanian authorities and society as well as Western public opinion. Against the background of older dissensions and the interruption of relations between the two states, Greece procrastinated until June 27, 1910, granting the satisfaction demanded by Romania and settling this diplomatic conflict.

MĂRTURII ALE OFIŢERILOR DIN REGIMENTUL 51 INFANTERIE GALAŢI PRIZONIERI ÎN BULGARIA ÎN PRIMUL RĂZBOI MONDIAL

Dr. Doina ANGHEL[*]
Mihai TALAŞMAN[**]

La începutul secolului al XX-lea, poporul român nu era încă în totalitate liber şi nici nu se afla între graniţele unui stat unitar, cu caracter naţional. O parte a teritoriului îşi câştigase independenţa la 1877-1878, în cadrul Regatului României, şi înregistra progrese în toate domeniile. Milioane de români trăiau în Transilvania, Bucovina şi Basarabia, sub stăpânirea străină a Habsburgilor sau a Imperiului Rus, fiind supuşi în permanenţă unui regim de deznaţionalizare, dublat de exploatarea socio-economică şi politică. Acestora li se adăugau sutele de mii de români din Peninsula Balcanică, împrăştiaţi în toate statele existente atunci în zonă. Toţi aceştia aveau propriile aspiraţii naţionale, pentru a căror împlinire se bazau, în principal, pe sprijinul românismului nord-dunărean.

Relaţiile României cu statele din zonă, în special în perioada 1908-1912, au fost subordonate câtorva obiective majore. Guvernele de la Bucureşti au urmărit să întreţină raporturi de bună vecinătate, de colaborare pe diverse planuri (economic, politic sau cultural) cu statele din zonă. Multă vreme s-a urmărit păstrarea unei stări de pace pe baza realităţilor teritoriale stabilite prin Congresul de la Berlin.

În anii 1911-1912 s-a format alianţa balcanică, incluzând cele patru state de la sud de Dunăre: Grecia, Bulgaria, Serbia şi Muntenegru, având ca scop eliberarea conaţionalilor care se aflau încă în partea europeană a Turciei.

Primul război balcanic a schimbat fundamental situaţia teritorial-politică din zonă, proces cu profunde implicaţii pentru statul român. Astfel, autorităţile de la Bucureşti, în special opinia publică, au urmărit realizarea, prin diferite modalităţi, a trei obiective: instaurarea unei păci drepte şi durabile, asigurarea securităţii la graniţa sudică, inclusiv printr-o întregire teritorială în spaţiul dobrogean, garantarea de drepturi care să asigure existenţa naţională a românismului balcanic.

În perioada conflictului balcanic, guvernul român s-a implicat într-o acţiune diplomatică, nu lipsită de greşeli, reuşind să obţină garanţii pentru

[*] Expert arhivist, Depozitul Central de Arhivă „Grigore Constandache” Piteşti.
[**]Student, Universitatea Naţională de Ştiinţă şi Tehnologie Politehnica Bucureşti, Facultatea de Teologie, Litere, Istorie şi Arte Piteşti, specializarea Istorie.

românismul balcanic, dar şi o minoră rectificare teritorială ca urmare a Protocolului de la Petersburg.

Al doilea război balcanic a fost declanşat de Bulgaria, prin atacarea foştilor aliaţi, cu scopul expansiunii teritoriale menite să îi asigure atât stăpânirea unor teritorii străine, cât şi hegemonie balcanică. Acţiunea bulgară a fost impulsionată şi sprijinită de către Austro-Ungaria şi avea, printre altele, şi un caracter antiromânesc. România a fost îndreptăţită să se implice nu doar politic, ci şi militar, în cel de-al doilea război balcanic. Mobilizarea a aproximativ o jumătate de milion de oameni şi campania românească spre sud, în Dobrogea şi până în podişul Sofiei, au avut ca rezultat stingerea rapidă a conflictului care risca, în condiţiile de atunci, să se transforme într-o conflagraţie la nivel mondial.

Ordinul de mobilizare a armatei române fusese emis încă de la sfârşitul lunii mai, însă fusese contramandat în aceeaşi zi, aşteptându-se finalul tentativei ruseşti de mediere între Serbia şi Bulgaria. După eşecul demersului iniţiat de Rusia ţaristă, aceasta a dat de înţeles României că nu are obiecţii faţă de revendicările asupra liniei Turtucaia-Balcic[134]. În schimb, guvernul bulgar cerea României neutralitate şi ajutor pentru a încheia pacea cu Serbia şi Grecia şi, în special, retragerea imediată la Dunăre a armatelor române aflate pe teritoriul Bulgariei, în drum spre Sofia.

Încurajată de Austro-Ungaria, care anexase Bosnia şi Herţegovina şi nu dorea învecinarea cu o Serbie puternică, Bulgaria începe ostilităţile cu Serbia şi Grecia. Urmând sfatul câtorva generali, regele Ferdinand al Bulgariei a lansat un atac rapid, considerând că astfel victoria va fi de partea lor. Realitatea a dovedit foarte repede contrariul, armata bulgară fiind înfrântă la Bregalniţa, de către sârbi, şi la Salonic, de către greci[135].

În momentul începerii celui de-al doilea război balcanic, s-a declarat mobilizarea, România anunţând capitalele europene despre intrarea sa în campanie. Primul ministru român, deşi adept al politicii expectative, văzând totuşi că iniţiativele diplomatice pentru rezolvarea conflictului pe cale paşnică au eşuat, a solicitat regelui Carol mobilizarea trupelor şi intervenţia imediată. De asemenea, a înştiinţat diplomaţii străini despre faptul că motivele intervenţiei sunt, pe de o parte, acela al asigurării unei frontiere

---

[134] Gheorghe Zbuchea, *România şi războaiele balcanice. 1912 - 1913. Pagini de istorie sud-est europeană*, Bucureşti, Editura Albatros, 1999, p. 206.

[135] Daniela Buşă, *Modificări politice şi teritoriale în Sud–Estul Europei (1878 - 1914)*, Bucureşti, Editura Paideia, 2003, pp. 270 - 271.

strategice în Dobrogea, pe linia Turtucaia-Dobrici-Balcic şi, pe de altă parte, nerespectarea de către Bulgaria a tratatelor şi convenţiilor internaţionale[136].

Mobilizarea armatei române a decurs în bune condiţii, fiind mobilizate cinci corpuri de armată cu 15 divizii, dintre care cinci de rezervă, trei brigăzi de infanterie de rezervă, două divizii de cavalerie, o brigadă de călăraşi, aproximativ 460.000 de militari, 10.600 de ofiţeri şi 150.000 de cai[137].

Armata română nu a întâmpinat rezistenţă serioasă din cauza faptului că trupele bulgare erau angajate în lupte contra celor greceşti, sârbeşti şi turceşti, din sud. La 9/22 iulie, în timp ce rezistenţa bulgară se dezintegra pe toate fronturile, guvernul român a acceptat un armistiţiu, întrucât armata română nu intrase în război cu scopul de a distruge Bulgaria, ci de a menţine echilibrul de forţe în Balcani şi să impună rolul României de garant al acestuia[138].

Decretarea mobilizării în anul 1913 a determinat înfiinţarea, prin Înaltul Decret nr. 4.609 din 20 iunie 1913 şi prin Ordinul Marelui Stat Major nr. 476 din 24 iunie 1913, a Regimentului 51 Infanterie Rezervă în garnizoana Galaţi. Regimentul a fost inclus în compunerea Diviziei a 3-a rezervă şi a Brigăzii a 26-a Infanterie Rezervă.

Mobilizat de Cercul de Recrutare „Siret”, Regimentul 51 Infanterie, compus din 3 batalioane, a participat la al doilea război balcanic, în ziua de 13 august 1913 revenind în garnizoana Galaţi şi demobilizând efectivele[139].

Înaltul Decret nr. 1444/1914 prevedea transformarea batalioanelor de rezervă în regimente. Prin urmare, Batalionul de Rezervă „Siret”, a devenit Regimentul 51 Infanterie, cu reşedinţa în garnizoana Galaţi, fiind în rezerva Regimentului 11 Infanterie „Siret” din aceeaşi garnizoană[140].

În perioada 1 februarie 1917 - 1 aprilie 1918, cele două regimente au funcţionat contopite, sub titulatura de Regimentul 51/52 Infanterie, conform Ordinului Marelui Cartier General nr. 1014 din 22 decembrie 1916[141].

Acţiunea de cea mai mare complexitate desfăşurată de armata română în timpul campaniei din anul 1916 a fost operaţia de apărare de la

---

[136] Anastasie Iordache, *Criza politică din România şi războaiele balcanice 1911 - 1913*, Bucureşti, Editura Paideia, 1988, pp. 239 - 240.
[137] Mihail E. Ionescu, Nicolae-Şerban Tanaşoca, *Al Doilea Război Balcanic (1913)*, Bucureşti, Editura Militară, 2014, pp. 414 - 142.
[138] Keith Hitchins, *România, 1866-1947*, ediţia a IV-a, trad. de George Potra şi Delia Răzdolescu, Bucureşti, Editura Humanitas, p. 160.
[139] Depozitul Central de Arhivă „Grigore Constandache” Piteşti, (în continuare se va cita Dp.C.A.), fond *Marele Stat Major, Secţia I Organizare Mobilizare*, dosar nr. 4, f. 62.
[140] „Monitorul Oastei” nr.15 din 4 aprilie 1914, Partea Regulamentară, f. 159.
[141] Dp.C.A., fond *Regimentul 50 Infanterie*, dosar nr. 16, f. 112.

Argeş, Neajlov, cunoscută şi sub denumirea „bătălia Bucureştiului”. La baza acestei acţiuni a stat concepţia Comandamentului suprem român care urmărea ca, aplicând manevre pe direcţii interioare, să nimicească principalele forţe inamice pătrunse între Carpaţii Meridionali şi Dunăre, oprind astfel ofensiva adversarului, iar ulterior să reia acţiunile ofensive eliberatoare.

La 11 noiembrie 1916, generalul Constantin Prezan a fost numit comandantul Grupului de Armate constituit în zona Argeş-Neajlov[142]. Regimentul 51 Infanterie a făcut parte din organica Brigăzii 36 Infanterie, participând la acţiunile militare pe frontul românesc pe toată perioada războiului.

Începând cu data de 12 noiembrie 1916 s-au desfăşurat acţiuni pentru oprirea înaintării inamicului, rezultatele obţinute neputând fi considerate decisive. La 20 noiembrie, Divizia 2/5 Infanterie română a fost atacată, concomitent, de aproximativ patru divizii inamice: dinspre localitatea Bălăria, din direcţia comunei Ghimpaţi şi din direcţia localităţii Pîngăleşti. Copleşită de superioritatea adversarului şi cu forţele epuizate după marşuri şi lupe neîntrerupte, Divizia 2/5 a cedat către orele 13, începând retragerea la est de Neajlov[143].

Generalul Erich von Falkenhayn scria că „la 20 noiembrie s-a hotărât soarta ambelor armate române, dar, nu tocmai atât de dezastruos, după cum mă aşteptasem”[144].

În comparaţie cu alte operaţiuni similare, bătălia de la Argeş, Neajlov, a depăşit ca dezvoltare în spaţiu, timp, complexitate şi miza angajată multe dintre ripostele de tip contralovitură executate la acea vreme pe plan mondial. Operaţiunea s-a desfăşurat pe un front de peste 150 km, cu o adâncime de 200 de km, timp de opt zile[145].

Concomitent cu bătălia de pe Neajlov, pe frontul de nord al Carpaţilor, Armata 9 rusă declanşase o acţiune ofensivă care, deşi urmărea să uşureze operaţiunile trupelor române din Muntenia, nu şi-a atins obiectivul. În acelaşi timp, trupele din Dobrogea începuseră o contraofensivă pentru recucerirea poziţiilor pierdute între Dunăre şi Marea

---

[142] *Istoria militară a poporului român*, vol. V, *Evoluţia organismului militar românesc de la cucerirea Independenţei de Stat până la înfăptuirea Marii Uniri din 1918. România în anii primului război mondial*, Editura Militară, Bucureşti, 1988, p. 484.
[143] *Ibidem*.
[144] Erich von Falkenhayn, *Campania Armatei a 9-a împotriva românilor şi ruşilor. 1916/17*, în româneşte de mr. Al. Budiş şi C. Franc, Bucureşti, 1937, p. 179.
[145] *Istoria militară a poporului român…*, p. 496.

Neagră şi pentru a ajuta ofensiva generală de pe Argeş[146]. Nici aceste eforturi nu au putut influenţa deznodământul. La 21 noiembrie, armata română a început retragerea generală spre sudul Moldovei, acesta reprezentând ultimul şi cel mai dureros episod al campaniei din 1916.

La izbucnirea Primului Război Mondial, guvernul român luase şi o serie de măsuri în perspectiva participării armatei române la campanie, printre care şi cele privind prizonierii. Pe parcursul desfăşurării campaniei, au fost adoptate noi reglementări şi au fost înfiinţate structuri menite a asigura rezolvarea adecvată a tuturor problemelor prizonierilor. La 16 martie 1917, ministrul de război Vintilă Brătianu a adoptat o decizie prin care erau aduse unele clarificări în ceea ce privea prizonierii. Potrivit acestei decizii, Serviciul prizonierilor de război şi internaţilor civili, care funcţiona în cadrul Direcţiei Statistică din Ministerul de Război urma să se ocupe, pe lângă probleme legate de întreţinerea şi paza prizonierilor de război, şi de informaţiile despre prizonierii de război români şi de ajutorarea lor[147].

Încheind confruntarea directă cu inamicul, prizonierii de război au continuat lupta pentru supravieţuire, suferinţele acestora fiind greu de imaginat. Pentru cunoaşterea condiţiilor inumane din lagărele unde erau duşi prizonierii români de război, o sursă de informaţii extrem de valoroasă o constituiau memoriile întocmite de prizonierii care au supravieţuit şi s-au întors în ţară.

La 26 martie 1918, Marele Cartier General emitea Ordinul circular nr. 2543, conform căruia, ofiţerii erau obligaţi să întocmească memorii la revenirea în ţară. Memoriile trebuiau să conţină date privind împrejurările în care au căzut prizonieri şi la ce trupe inamice, unde au fost duşi după aceea, în ce lagăr au fost internaţi, tratamentele la care au fost supuşi de către inamic, condiţiile de locuit, hrana, îmbrăcămintea, solda, îngrijirea medicală, programul zilnic. Totodată, trebuia menţionată data întoarcerii din prizonierat, impresiile generale asupra stării de spirit generale a populaţiei, aprecierile inamicului asupra armatei române şi zvonurile care circulau în lagăre în legătură cu evenimentele interne sau internaţionale. Memoriile trebuiau întocmite în două exemplare, unul fiind păstrat la istoricul unităţii militare din care făcea parte autorul, iar celălalt era înaintat Biroului Istoric din Marele Stat Major[148]. Aceste memorii sunt deosebit de relevante atât

---

[146] *România în anii primului război mondial*, vol. I, *Caracterul drept, eliberator al participării României la război*, Editura Militară, Bucureşti, 1987, p. 519.

[147] Gheorghe Nicolescu, Gheorghe Dobrescu, Andrei Nicolescu, *Calvarul prizonierilor români din Primul Război Mondial. Mărturii documentare*, vol. I, Editura Universităţii din Piteşti, 2006, p. X.

[148] Dp. C.A., fond *Comandamentul General al Etapelor*, dosar nr. 633, f. 182.

pentru starea materială a prizonierilor, cât şi pentru moralul acestora şi atmosfera în care au supraviețuit în captivitate.

Numărul prizonierilor de război din Bulgaria nu se cunoaşte cu exactitate, cert fiind doar faptul că, alături de sârbi, românii au fost cei mai numeroşi prizonieri ai trupelor bulgare. După luptele de la Turtucaia, în lagărele din Bulgaria au ajuns 450 de ofiţeri şi 27.830 de soldaţi şi subofiţeri români[149]. După luptele din noiembrie 1916, numărul prizonierilor români din lagărele bulgare a crescut, statisticile guvernului de la Sofia indicând, la sfârşitul Primului Război Mondial, un număr de 21.082, dintre care 758 erau ofiţeri. Statisticile întocmite în anul 1922 de autorităţile române indică un număr de 20.162 de soldaţi şi ofiţeri români prizonieri în Bulgaria. Diferenţa este explicată fie de numărul de aproximativ 6.500 de prizonieri români predaţi autorităţilor militare germane şi turce, fie prin decesul multora dintre ei în timpul transportului spre lagăre[150].

Dacă în ianuarie 1916, în Bulgaria existau 14 lagăre de prizonieri, în anul 1917 erau 21, cele mai cunoscute fiind cele de la Sliven, Iambol, Haskovo, Kârdjali şi Plovdiv[151].

Redăm, în continuare, memoriile a doi ofiţeri din Regimentul 51 Infanterie Galaţi, căzuţi prizonieri în aceeaşi zi, pe 20 noiembrie 1916, în luptele de pe Argeş. Documentele dezvăluie halucinanta lume a vieţii în captivitate, a disperării, a luptei pentru supraviețuire care, de multe ori, făcea să dispară umanismul, principiile, decenţa, mila, atât în rândul învingătorilor, cât şi al învinşilor.

„20 noiembrie 1918

Memoriul

Locotenentului Vasile I. Ionescu din Regimentul 51 Infanterie căzut la 20 Noiembrie 1916 la luptele de la Ghimpaţi – Neajlov sub comanda generalului Socec

Subsemnatul lt. V.I. Ionescu, domiciliat în strada Spitalului 35, Galaţi, făcând parte din Regimentul 51 Infanterie, am fost făcut prizonier în ziua de 20 noiembrie 1916 în luptele de la Ghimpaţi de pe Neajlov.

---

[149] Daniel Cain, *Prizonierii de război români în lagărele din Bulgaria*, în Bogdan Popa, Radu Tudorancea (coord.), „Războiul de fiecare zi. Viaţa cotidiană în tranşee şi în spatele frontului în Primul Război Mondial (1914-1918)”, Târgovişte, Editura Cetatea de Scaun, 2018, p. 217.

[150] *Ibidem*, pp. 217 - 218.

[151] *Ibidem*, p. 219.

Prinşi de nemţi şi de turci din Anatolia, am fost predaţi de către Mackensen, după cerinţa bulgarilor, lor. Internat în Haskovo, sudul Rumeliei 4 luni şi 14 luni în lagărul Sliven.

Din punctul de vedere al tratamentului, orice descriere, atât verbală, cât şi scrisă, rămâne foarte departe de a putea reda realitatea completă. Menţionez numai câteva puncte, şi aceasta o fac nu ca să mă plâng, ci mai mult ca să pot pune în curent, pe cât pot, pe acei care se vor interesa vreodată de felul cum au fost trataţi soldaţii şi ofiţerii acestei ţări care au luptat ca să o apere, de felul cum a fost insultată ţara noastră, batjocorindu-ne şi înjosindu-ne până la cel mai mare grad, pe noi, care o reprezentam, în fine, pentru a putea convinge prin scrisul nostru pe orice român, cine sunt vecinii noştri de la sud, barbarii Europei, şi cum va trebui să ne purtăm cu toţii, poate chiar pentru a justifica faptele noastre, pe care suntem hotărâţi să le comitem în viitor.

De va folosi vreodată aceste declaraţii ale noastre la ceva, atunci va trebui să se stăruie foarte serios, să se cerceteze fiecare amănunţit, ca nu cumva la un moment dat să se tragă o concluzie generală şi să se spună «à la guerre comme à la guerre». Va fi o concepţie greşită, de care trebuie să ne ferim.

La noi, prizonierii lor au cerut orice şi li s-a dat. Ba mai mult, românii au arătat o bunăvoinţă faţă de ei, pe când copiii lor, noi, sufeream martiriu.

În tot timpul celor patru luni cât am fost internaţi la Haskovo, am fost trataţi ca robi, nu ca prizonieri de război, deoarece Bulgaria nu aderase încă la Convenţia Internaţională.

Locuiam într-o baracă foarte mică, cât statura unui om, lungă de 30 de paşi, fără geamuri, fără paturi, fără sobe. Aici locuiam 120 de inşi. Baraca era construită în aşa mod, că atunci când bătea vântul, intra pe un perete; zăpada de asemenea. Mai bine îi zicea baracă de vite, fără pretenţie. Am îndurat cele mai grozave chinuri ale frigului, căci nu aveam nici haine pe noi, care să ne ţină cald, bulgarii având grijă să se îmbrace cu hainele noastre imediat ce ne-am cunoscut. Sobe nu ne-au pus, pretextând că nu au lemne, deşi pădurea era la câţiva paşi.

Apă nu exista în lagăr. Noi cumpăram apă cu bidonul cu 40-50 bani şi aceea numai când aveam ocazie, astfel că numai aşa se explică cum stăteam nespălaţi săptămâni întregi. Fapt care a făcut ca numai în câteva zile să dăm teren favorabil miilor de insecte ce se găseau în acea baracă, şi că cererea comandantului bulgar a rămas fără nici un rezultat. Menţionez că apa pentru mâncare provenea din bolovanii de zăpadă pe care-i strângea din curte, pe unde se umbla toată ziua. Nu s-a luat niciodată vreo

măsură ca să ne spălăm rufele de pe noi, singurul rând cu care am scăpat şi nu ni s-a furat.

Medic bulgar nu există, infirmerie de asemenea.

Ca mâncare, tot timpul celor patru luni ne-a hrănit numai cu mere pădureţe, pere pădureţe, corcoduşe, toate făcute cu multă apă, foarte rar bulgur fiert, şi ca culme a bătăii de joc, ni s-a dat în luna februarie timp de 15 zile numai varză murată împuţită fiartă cu praz. De multe ori mâncarea se consuma fără pâine, căci nu ne dădea sau mâncam pâinea, fără mâncare, din cauză că nu era apă sau fiindcă măgarul care era la saca nu voia să meargă şi atunci, neputând aduce apa, nu făcea mâncare.

Acestea erau justificările date de lagăr. Ca tratament din partea personalului bulgar, bătaie şi iar bătaie şi unde nu ne înjura şi ne ameninţa că le-am mâncat cocoşii la 913, pentru care avem să plătim scump acum.

Am fost pus cu camaradul meu, locotenentul Pavelescu Vasile să duc un troc (hârdău) de murdării la şanţ, ofiţer al armatei române. Am stat ore întregi ca milogii la cazanul bulgăresc pe ploaie, desculţi şi pe zăpadă dezbrăcaţi, până se împărţea mâncare la toţi prizonierii din lagăr şi apoi se dădea la ofiţerii români.

Pentru că soarta aceasta devenise imposibilă, începusem să murmurăm şi să luăm diferite hotărâri. Exasperasem. Preferam moartea. Câţiva camarazi au fugit. Unul a fost prins imediat şi omorât, iar ceilalţi bătuţi şi băgaţi la beci. Din ordinul ministrului bulgar suntem mutaţi în lagărul de la Sliven. Aici era lagărul de concentrare al tuturor bolnavilor din Bulgaria.

Prin schimbarea locului nu ni s-a schimbat deloc soarta noastră, deşi Bulgaria acum aderase la Convenţia Internaţională. Am găsit tot aceeaşi bulgari, cu o ură fără margini şi cu porniri faţă de tot ce e român.

Aici comandantul, sublocotenentul Manef, a apărut mai vulgar. Socotea că era o înjosire să stea de vorbă cu un ofiţer român. Întorcea spatele de câte ori ne vedea şi nu primea pe nimeni cu nicio plângere sau reclamaţie.

Colonelul român Neicu Petre a fost înjurat şi sictirit pentru că s-a dus să vorbească în numele ofiţerilor români. Dădea ordin santinelelor să se poarte arogant cu noi, existând zile anumite când nu puteam ieşi prin lagăr că ne bătea pe oricare.

Aceeaşi lipsă de îngrijire faţă de noi ca şi la Haskovo, o baracă comună, la un loc ofiţeri superiori, inferiori, plutonieri şi mulţi soldaţi. Jidanii au fost la înălţime şi acolo.

Medic aveam pe un sârb, numai cu numele, căci medicamente nu existau. În spitalul din oraş era ordin să nu fie dus nici un prizonier român.

Deoarece eram în contact direct cu toţi bolnavii din lagăr, am început să dăm şi noi tributul. Am fost bolnav de dizenterie, apoi de dublă pneumonie şi în fine de tifos exantematic, de care am scăpat ca prin minune. Nicio îngrijire medicală. Doctorul lua numai temperatura. Iar ca hrană, în loc de lapte sau supă, se dădea varză fiartă cu praz.

Din cauza aglomeraţiei, fiind parcă şi mai mulţi în baraca în care locuiam, atingând cifra de 200-250, orice boală care se propaga imediat, având toate condiţiile necesare: murdărie, corp slăbit, fără hrană, aerul stricat, cubajul foarte redus, insecte peste măsură de multe.

Nici aici nu am avut posibilitatea mult timp să ne spălăm, fie făcând baie, fie spălându-ne rufele, decât foarte târziu, prin 1918, când s-a îndurat Crucea Roşie de la Geneva de noi, trimiţându-ne, pe lângă alimente, şi rufe.

Cât am stat în lagărul Sliven, din martie 1917 şi până în iunie 1918, nu am primit de la Comandamentul bulgar decât o cămaşă şi un pantalon, dimpreună cu 2 bucăţi de săpun a 200 gr.

Tifosul exantematic a secerat 50 de ofiţeri şi plutonieri, iar soldaţii au dat sacrificiul de 80-100 morţi pe zi, ajungând la totalul de câteva mii. Hrana lor erau buruienele şi frunzele de copaci. Spre salvarea cinstei ţării noastre să se intervină şi să se cerceteze actele acestui lagăr. Se vor descoperi lucruri şi fapte îngrozitoare.

Dau ca o explicaţie a modului cum îşi băteau joc bulgarii de noi şi următorul fapt. Consulul spaniol reprezenta interesele ţării noastre. Ei bine, această figură de tristă memorie pentru noi, nu a catadicsit să se deranjeze măcar o dată să vie să ne vadă în ce hal de mizerie şi de inchiziţie trăiam. Ar fi văzut atunci bulgarii că ne poartă grija cineva şi că poate vor ajunge odată timpurile să răspundă de faptele lor. Pe când consulul olandez, spre cinstea şi onoarea lui, vizita pe prizonierii englezi şi francezi pe fiecare lună, le asculta doleanţele şi plângerile lor, şi bulgarilor nu le convenea de loc să se poarte cum se purtau cu noi. Acest consul ne-a sfidat, căci numai aşa se explică cum după ce a primit memorii plângătoare din partea noastră, el nu a luat nicio măsură.

Morţii erau îngropaţi în pielea goală, ofiţerii de asemenea, ba chiar fără sicriu. Numai la 2 camarazi ai noştri au avut voie să meargă numai câte 10 ofiţeri cu 10 santinele bulgare.

Comandantul lagărului, sublocotenentul Maneff, patrona toate pungăşiile ajutat de nepotul lui Prodanof (tăbăcarul din Tulcea), fost sergent în Regimentul 80 Infanterie în România, Gheorghiu T., iar în Bulgaria transformat în bulgar veritabil, sub numele de Gheorghief.

Astfel, mandatele se încasau de ei, unele le achitau, altele rămâneau pierdute; din pachetele mele de alimente, plătite de familia mea, prin Lyon şi Stokholm, se deschideau de ei, noi stând afară la 100 m şi ni se trimitea

2-3 articole din 10 câte conţinea pachetul. Nu puteam reclama căci eram expuşi să nu ni se mai dea de loc, cazuri întâmplate mai târziu. Câtă sfidare şi câtă bătaie de joc. Ajunseseră bulgarii să suspecteze Societatea Crucii Roşii Internaţionale, justificând că se caută pachetele de ei, ca nu cumva să ni se trimită arme. În schimb, oraşul Sliven era plin pe piaţă de cantităţi mari de alimente şi rufe furate de la noi şi vândute pe piaţă.

În ziua când am aflat că s-a încheiat armistiţiul, atunci ne-am hotărât cu toţii să nu mai primim nici un transport fără să ni se arate şi nouă adresa oficială cu care a fost trimis transportul. Delegatul care a fost trimis să vorbească a fost înjurat şi trimis la carceră, căpitanul Vasilescu Marin, din cavalerie, iar pe toţi ofiţerii ne-a închis în baraca noastră timp de 7 zile. Concepe vreun creier omenesc ce înseamnă să stea 200 de inşi închişi, să nu aibă unde se mişca, să-şi facă toate necesităţile înăuntru, unul faţă de altul… S-a atras atenţia comandantului că călca o lege internaţională şi cum din acel moment numai suntem prizonieri şi toleraţi de acest stat.

Din toate aceste descrise, rog a nu-şi închipui cineva că s-a descris sau s-a povestit totul. Nu. Aici sunt trecute în revistă numai câteva puncte. Trebuie să se gândească cineva numai că săptămâna are 7 zile, iar anul 365 şi că fiecare oră în Bulgaria era o întreagă serie de nenorociri şi mizerii care ne exasperau.

Sunt sute şi mii de chestiuni care, dacă ar fi descrise zilnic, ar plictisi numai citindu-le, dar încă să le sufere.

Starea noastră morală în care eram, fără a avea vreo speranţă în ziua de mâine, hrăniţi cu fel de fel de veşti care mai de care mai urâte şi mai bizare, fie prin jurnalele bulgare, fie prin veşti răspândite în lagăr, în mod intenţionat, grija veşnică a celor lăsaţi acasă, despre care nu am putut afla nimic mai bine de un an şi două luni, spaima şi frica la fiecare pas de bolile care ne decimau, groaza zilnică de a fi expuşi la crimele şi îngrozirea bulgărească, veşnicul tablou zilnic a celor 80-100 cadavre întinse pe pământ ale celor care mureau sub jugul bulgăresc, lipsa de ocupaţie şi de citit ne transformaseră mai mult în nişte umbre şi ne făcuseră din oameni – neoameni.

Rezultatele funeste ale acestei captivităţi suportată în mijlocul poporului celui mai barbar din sânul Europei, sunt următoarele:

Am căzut sănătos şi m-am întors într-o stare de anemie permanentă din cauza lipsei de mâncare şi a răului tratament. Bolnav de reumatism articular, din cauza lipsei de căldură şi a hainelor groase, care mi s-au furat de către bulgari.

Din cauza lipsei de îngrijiri medicale şi constrânşi să întrebuinţăm mijloace insuficiente pentru a ne îngriji şi a ne încălzi, subsemnatul am răcit şi am contractat o dublă pneumonie. Reîntors acasă, în loc să fiu vesel că am scăpat din acest infern, mă găsesc continuu ocupat cu gândul de voi mai putea reveni la sănătatea de înainte de a cădea captiv.

Pentru aceste urmări sunt foarte zdruncinat moralmente, cât şi material. Sunt boli care nu se vindecă într-o lună de zile. Am nevoie de medici, de băi speciale, luni întregi, am nevoie de staţiuni climaterice, am nevoie de doctorii continuu. Până azi am cheltuit peste 10.000 de lei, luaţi împrumut după piaţă, căci solda încă îmi ajunge să trăiesc.

Am neapărată nevoie de o despăgubire de război, care să poată salva sănătatea.

Pe front, când m-au buzunărit în modul cel mai banditesc, mi-au luat suma de 1800 de lei, un ceas de aur în valoare de 1300 lei, iar în Rusciuk mi-au luat cu sila ceasul de buzunar de aur în valoare de 1000 de lei, hainele şi şuba în valoare de 2000 de lei. Camarazii mei, între care sublocotenentul Alboteanu Constantin, inginer silvic, locotenent activ Turturescu Tiberiu, Reg. 51 Infanterie şi alţi camarazi care prin declaraţiunile lor vor adeveri cele suferite ca pagube de mine.

Locotenent V. Ionescu
Regimentul 51 Infanterie
Str. Spitalului 35, Galaţi”[152].

Locotenentul Tiberiu Turturescu se adresa Comisarului şef de la Circa a IV-a Poliţie din Galaţi, în data de 4 decembrie 1918, înaintând memoriul privind viaţa în captivitate, conform ordinului Ministerului de Interne nr. 67085/1918, solicitând, totodată, a fi făcute demersurile necesare pentru a obţine 30.000 de lei despăgubiri de la statul bulgar. Aceasta sumă urmând să acopere „jefuirea ce au făcut santinele bulgare asupra mea, cum şi costul medicilor şi medicamentelor în tratarea bolilor ce am contractat şi din cauza răului tratament din Bulgaria”[153].

„*În conformitate cu ordinul Ministrului de Interne nr. 67805/1918, subsemnatul locotenent Turturescu Tiberiu, din Regimentul 51 Infanterie, fost prizonier de război în Bulgaria, declar următoarele despre tratamentul ce am avut în Bulgaria:*

Căzut prizonier la 20 noiembrie 1916 în luptele de la Matei Basarab, de pe Neajlov, am fost dus sub escortă 4 zile pe jos până la Rusciuk. În tot acest timp nu mi s-a dat nimic de mâncare. Singura mâncare

---

[152] Dp.C.A., fond *Marele Stat Major, Serviciul istoric*, dosar nr. 2895, ff. 50 - 53.
[153] *Ibidem*, f. 55.

şi băutură ce am avut tot acest timp a fost nişte varză acră şi zeamă ce am găsit într-o casă unde am fost închis în satul Bălăria.

La Rusciuk, am fost internat împreună cu alţi camarazi în liceul din oraş, unde nu ni s-a dat nici un confort: dormeam ca animalele pe jos, fără foc şi fără mâncare. Trei zile am cumpărat noi pâine, cinci zile ne-au dat bulgarii câte 300 gr pe zi, mâncare de loc, tot acest timp ne-am hrănit cu dovleac, cumpărat pe ascuns şi cu preţuri exagerate. În tot acest timp am fost scoşi pe stradă, de două ori pe zi, plimbaţi şi lumea adunată ne insulta, ne înjura, ne scuipa strigând: «Rusciuk – Varna, România Mare, mămăligari», înjurături ordinare. În acest timp, ieşind la latrină, santinela ce ne păzea m-a oprit, m-a jefuit de 749 de lei ce aveam asupra mea, mi-a luat ceasornicul de aur ce aveam cadou de nuntă şi jambierele din picioare. Am reclamat dimineaţa, s-au făcut cercetări de ofiţerul care ne păzea, dar nu s-a putut dovedi nimic – cercetări făcute numai de formă, pentru că se ştia schimbul de planton şi ar fi fost foarte uşor de descoperit.

După 8 zile de mizerie cumplită, am fost îmbarcaţi într-un tren de marfă murdar – chiar în acea zi debarcase un regiment de cavalerie – în vagoane era numai balegă, închişi ermetic, 50 în vagon, am fost târâţi 4 zile şi 4 nopţi fără nici un fel de mâncare până în staţia Rakoscky. Fiind închişi cu lacăte, nu puteam ieşi pentru necesităţi, pe care le făceam în sticle şi străchini, apoi le aruncam pe fereastră. În tot acest timp, am fost insultaţi prin toate gările de curioşi chemaţi expres de autorităţi pentru asemenea manifestaţii. De la gara Rakovscky am plecat pe jos 17 km, până în lagărul Haskovo. Aici am găsit 3 barace de scânduri, fără geamuri şi murdare, locuite de sârbi şi ruşi, internaţi sau soldaţi prizonieri de război. Am fost puşi în acelaşi regim cu dânşii şi amestecaţi cu ei pentru dormit. Nici o consideraţie de grad, cultură sau altceva. Fără pat, învelitoare sau foc am trăit aici până la 25 martie 1917. toate cererile ce le făceam comandantului nostru, feldfeberul Delciu Milef, nu le dădea nici un curs. Din suma de 70 de lei ce ne dădea statul bulgar nu ne rămâneau în mână decât 27,50 lei lunar, restul se reţinea pentru hrană, care nu consta decât din ciorbă de pere pădureţe, mere pădureţe, ardei fiert, corcoduşe fierte, de două ori pe săptămână bulgur (rămăşiţe de grâu – zeamă - fierte) şi, în fine, de 2 ori carne de oaie, a doua zi de Crăciun şi de Anul Nou.

Din cauza frigului şi foamei slăbisem în ultimul hal, nu puteam sta în picioare şi mai totdeauna mă sprijineam de alţi camarazi, care mai aveau rezerve de viaţă.

Insultele şi bătăile în lagăr erau la ordinea zilei. De câte ori santinelele ne găseau prin lagăre ne băteau cu patul armei, sub pretextul că «noi am făcut războiul, că suntem, ciocoi etc.».

Când ieşea fumul la bucătărie, eram cei mai fericiţi – însemna că în ziua aceea era «ceaiul de pere pădureţe». Dacă nu ieşea fum, însemna că în ziua aceea nu mâncăm, pentru că erau zile când nu se gătea nici acea mizerabilă ciorbă de mere pădureţe, pentru motivul că «măgăriţa este bolnavă şi nu poate aduce apă» sau că nu sunt lemne, sau, în fine, că nu sunt provizii etc. pâinea consta dintr-un amestec de mălai, făină de mei păsăresc, tărâţe, paie tocate etc., 400 de gr pe zi, iar când nu se putea aduce din oraş – nu aveau loc – şi de multe ori câte 1/2 din pâine. Apă în lagăr nu aveam. Se găsea fântâna la 2-3 km. Cu măgăriţa aducea numai pentru gătit (când era zăpadă, măgăriţa era scutită de acest serviciu), astfel că nu aveam cu ce ne spăla, nici bea. Ceream să ni se dea nouă voie să aducem, dar nu aproba, aşa că apă se aducea de oameni devotaţi cancelariei (macedoneni) şi care ne speculau grozav, plătind 10 bani pe paharul de apă. Nu aveam săpun, nici cazan de fiert apă pentru rufe. Păduchi de tot felul colcăiau pe noi. Nu am schimbat cămaşa din 20 noiembrie 1916 până la 15 aprilie 1917, când am cumpărat o alta de la un sârb, cu bani agonisiţi cu multă trudă din cei 27 de lei lunar. Prin ianuarie 191,7 a venit un alt comandant ofiţer, dar care, de asemenea, nu şi-a dat nici un interes pentru prizonieri. Mizeria era zilnică, zgribuliţi în colţuri şi nemâncaţi, plângeam ca copiii (sic!), când în fine soarele de martie ne invita la o fugă în direcţia Salonicului. Preferam o ieşire prin baionetă, să murim de glonţ, nu de foame. La 14 martie, aranjaţi pe echipe, încercam evadarea. Nu am avut norocul. O companie bulgară la pândă, a omorât un tovarăş, sublocotenentul Vlad din judeţul Olt şi alţi 3 răniţi. Restul, la pivniţă, fără mâncare şi înveliş până ce vine aprobare de mutare în lagărul Sliven, lagăr de pedeapsă şi de chin.

Aici, mizeriile şi mai mari. Comandantul mai sever, aceeaşi lipsă de confort şi hrană. Bătaia obligatorie, prizonieri de tot soiul, mulţi şi nemâncaţi, au început bolile să secere: tifosul exantematic, malnutriţia, dizenteria erau la ordinea zilei. Nu mai era fir de iarbă prin curte, nici frunză. Bieţii soldaţi le devorase, din care cauză tributul de morţi se ridica la 80-100 zilnic. Gropile numai puteau prididi morţii, astfel că echipe mari lucrau gropile anticipat. Moartea o vedeam cu ochii în fiecare moment.

Într-un an am dat: 17 ofiţeri, 25 plutonieri şi 5 mii de soldaţi români morţi, în afară de zecile de mii de sârbi, ruşi şi greci.

Am suferit de tifos exantematic şi dizenterie, nici un ajutor medical. […] (filă deteriorată)

Corespondenţa nu era permisă. Abia după 1 an, pe căi piezişe, am putut să ne contactăm familiile, care ne-au trimis multe ajutoare şi nu am primit nici jumătate. Astfel, soţia mea mi-a trimis 1000 de lei prin Crucea

Roşie şi nu am primit decât 350 de lei, fratele meu 600 de lei şi am primit numai 450 etc.

Pachetele veneau dijmuite pe jumătate sau lipseau complet. Pachetele se deschideau pentru control de ofiţer în cancelarie, apoi, după ce se luau lucrurile mai fine, se dădeau ofiţerului afară.

Pachetele care începuseră să vină de la Crucea Roşie erau desfăcute în cancelarie, ca şi cutiile ce conţineau carne, lapte condensat, fasole, marmeladă, şi ni le vărsa toate în acelaşi vas (nu aveam decât o strachină sau un ciob de urcior spart) deoarece opreau cutiile de tablă şi le vindeau, însă motivul desfacerii era «ca nu cumva Crucea Roşie Internaţională să ne trimită dinamită sau manifeste incendiare în conserve». Când fugea câte un sârb, tot lagărul era închis în baraci 5 zile de pedeapsă. Nevoile ni le făceam în strachina în care mâncam sau beam apă, apoi le aruncam pe fereastră. Mizeria domnea acolo unde locuiam 200 de ofiţeri cu trupă la un loc, ca şi pe afară. Când trimiteam pe domnul colonel Neicu Petre să arate mizeriile şi să ceară îmbunătăţiri, era scuipat şi înjurat, gonit fără vreun răspuns.

Din cauza mizeriilor şi a frigului, hrana proastă şi apa rea, m-am întors bolnav din Bulgaria. În tot timpul celor două luni de concediu pe care l-am avut am stat la comisia de medici de clasare. Am fost căutat de medici pentru boli la rinichi şi reumatism. Cheltuielile au fost prea mari. Băi şi medicamente, şi toate astea din cauza răului tratament la care am fost supus, apoi jefuit de lucruri scumpe. Pentru toate acestea rog a se interveni pentru despăgubirea cu suma de lei 30.000 de mii, costul bunurilor furate, medici şi medicamente, pe seama statului bulgar.

Locot. Tuturescu Tiberiu
Reg. 51 Infanterie
Galaţi, Str. Spitalului, 16”[154].

[154] *Ibidem*, ff. 55v - 56v.

TESTIMONIES OF OFFICERS OF THE 51ST GALATI INFANTRY REGIMENT IMPRISONED IN BULGARIA IN THE FIRST WORLD WAR

-abstract-

Key Words: World War I, captivity, prison camps, inhumane conditions, Bulgaria

The tragedies experienced by prisoners of war cannot be fully understood unless strictly statistical data is combined with descriptions of the horrors experienced by those who had the misfortune to find themselves in this situation.

Having ended the direct confrontation with the enemy, the POWs continued their struggle for survival in enemy camps. This is also the case of Lieutenants Vasile Ionescu and Tiberiu Turturescu, from the 51st Infantry Regiment, who fell prisoners to the Bulgarians during the Battle of Argeș. On their return from captivity, they wrote memoirs describing the conditions in which Romanian prisoners had to survive. The officers' memoirs provide information on daily life in the Bulgarian camps, the food, clothing, pay and medical care they received.

GENERALUL ASLAN CONSEMNEAZĂ…
ÎN JURNALUL DE OPERAȚII AL ARMATEI 3 ROMÂNE

Dr. Luminița GIURGIU[*]

La declararea mobilizării, Armata 3 – mare unitate de nivel operativ – strategic – s-a constituit la 14/27 august 1916, cu misiunea de apărare a frontierei de Sud a României. A fost desființată la 7 octombrie 1916, unitățile sale fiind preluate de Armatele 1-a și a 2-a. Generalul Mihail Aslan a fost comandantul ei între 14/27 august și 26/7 septembrie 1916.

Se impun câteva informații despre personalitatea acestuia. Mihail Aslan s-a născut 10 august 1857, în Onești, în familia hatmanului Alecu și a Feliciei Ceaur-Aslan (născută Moeser). A fost căsătorit cu Eliza Olănescu. Absolvent al Școlii Militare de Infanterie și Cavalerie din București (1875-1877), a urcat treptele ierarhiei militare de la gradul de sublocotenent (1877), locotenent (1880), căpitan (1882), maior (1890), locotenent-colonel (1896), colonel (1901), la cel de general de brigadă (1908) și de divizie (1914). A participat la Războiul de Independență (cu gradul de sublocotenent în Batalionul 2 Vânători). Cariera sa l-a purtat la Regimentul 27 Dorobanți Bacău (1880), Școala Fiilor de Militari din Craiova (1882), Regimentul 10 Dorobanți (1883-1885), Regimentul 26 Dorobanți (1890-1893), Batalionul 2 Vânători (1893-1896), Școala Militară de Infanterie și Cavalerie (director de studii și profesor; 1897-1901), Regimentul 22 Infanterie Dâmbovița (1901-1903), Regimentul 27 Infanterie Bacău (1903-1907), Brigada 15 Infanterie (1907-1910), Direcția Personalului din Ministerul de Război (director superior; 1910-1912), Direcția Infanteriei din Ministerul de Război (1912-1913), Inspector Tehnic al Infanteriei (1914). În timpul celui de Al Doilea Război Balcanic, generalul Mihail Aslan a comandat Divizia 3 Infanterie, fiind ulterior numit comandant al Corpului 3 Armată (1913). A fost comandantul Armatei 3 între 14/27 august și 25 august/7 septembrie 1916, când i s-a luat comanda pentru căderea Turtucaiei și al Corpului 2 Teritorial (ianuarie 1917-30 aprilie 1918). A demisionat la 30 aprilie 1918, fiind trecut în rezervă. Cariera sa militară a fost răsplătită cu Ordinele „Steaua României” în grad de cavaler (1895) și în grad de ofițer (1907) și „Coroana României” în grad de comandor (1910), Ordinul „Frantz Iosef” clasa a II-a (1896), Ordinul „Tezaurul Sfânt” japonez în grad de mare ofițer (1912), „Medalia Apărătorilor Independenței”, „Medalia Comemorativă rusă a Războiului din 1877-1878”, Medalia Jubiliară „Carol

[*] Comisia Română de Istorie Militară.

I” (1906), „Crucea trecerii Dunării” și „Semnul Onorific de Aur pentru serviciul militar de 25 de ani” (1901). A decedat la 29 aprilie 1936, la București.

Dar să revenim. La declanșarea ostilităților, la 15 august 1916, generalul Mihail Aslan a emis „Directiva operativă nr. 1”:

„I. Misiunea Armatei III în raport cu operațiunile generale ale forțelor noastre

Grosul forțelor noastre vor opera ofensiv în Transilvania și Banat.

Armata III va asigura libertatea de acțiune a grosului forțelor, apărând teritoriul național și respingând atacurile ce le-ar întreprinde inamicul de la Sud.

Armata III va opera de comun acord cu trupe imperiale ruse.

II. Situația inamicului pe frontul de Sud

Trupele bulgare destinate a opera contra României, în urma ajutoarelor primite de la germani și austro-ungari, se găsesc figurate în schița…[schița nu se regăsește în document – n.n.]

După informațiile primite se pare că misiunea forțelor bulgare este, în primul rând, de a atrage cât mai multe trupe române spre Sud, în scopul de a ne împiedica să executăm operațiunea ofensivă spre Transilvania și Banat.

Pentru executarea acestei misiuni, este probabil, că trupele bulgaro-aliate, dotate cu o puternică artilerie grea (dispusă în anumite puncte pe malul drept dominant al Dunării), vor întreprinde o serie de demonstrații de-a lungul Dunării, însoțite de un puternic bombardament al localităților de pe malul stâng, în scopul de a fixa cât mai multe trupe române, mai cu seamă în zona cuprinsă între Olt și Argeș, sub amenințarea unei treceri a fluviului și înaintare spre Capitala țării.

Dacă încercările de trecere ale inamicului în zona de mai sus, în zona Bechet – Corabia – Izlaz, precum și stăpânirea momentană a unei porțiuni de teritoriu național, va fi aproape imposibilă, deoarece bulgarii nu au trupele necesare în acest scop.

Trupele inamice, care se vor avânta prea mult spre Nord, vor fi distruse prin contraofensiva Armatei III, care se va executa conform dispozițiilor ordonate de acest comandament.

Forțele bulgare din zona Razgrad – Varna vor avea, desigur, misiunea de a întreprinde o ofensivă bruscată în Dobrogea, în scopul de a răscula populația bulgară din noul teritoriu și a împiedica debarcările trupelor imperiale ruse la Cernavodă. În acest din urmă scop, este probabil, că trupele numeroase de cavalerie (20-25 escadroane), de care dispune grupul bulgar de Est, vor întreprinde raiduri spre linia Cernavodă – Medgidia – Constanța.

Executarea misiunii

Operațiunile Armatei III vor trece prin două faze și anume:

a) o fază inițială defensivă;

b) o a doua fază ofensivă.

În prima fază, trupele Armatei III, de pe malul stâng al Dunării, vor avea misiunea de a se opune încercărilor de trecere a Dunării, căutând să respingă pe țărmul opus trupele inamice, care ar fi reușit să pună piciorul pe teritoriul român.

În această primă fază, trupele române de pe malul drept al Dunării (Div. 17[155], Div. 9[156] și Div.19[157]) vor rezista atacurilor bulgare, acoperind, în același timp debarcarea trupelor ruse și adunarea lor după debarcare în zona Cernavodă – Medgidia.

Trupele de pe malul drept al Dunării vor executa eventual mici contraatacuri ofensive, amenințând flancul și spatele grupei inamice ce ar fi reușit să treacă Dunărea, silind astfel pe bulgari a lăsa cât mai multe forțe pe dreapta Dunării.

În această fază, trupele Div. 17 (Turtucaia), Div. 9 (Silistra) și Div. 19 vor conta în primul rând numai pe propriile lor forțe.

---

[155]Generalul Constantin Teodorescu (n. 25 ianuarie 1863- d. ?), absolvent al școlii de subofițeri București (1881-1883), Școlii Militare de Infanterie și Cavalerie (1883) și a Școlii Superioare de Război (1893-1895); a urcat toate treptele ierarhiei militare de la gradul de sublocotenent (1883), locotenent (1887), căpitan (1893), maior (1900), locotenent-colonel (1903), colonel (1911), la cel de general de brigadă (1915); în timpul Primului Război Mondial a fost comandantul Diviziei 17 Infanterie, în perioada 14/27 august-24/6 septembrie 1916; a fost decorat cu Ordinele „Coroana României" (1912) și „Steaua României" (1913).

[156]Generalul Ioan Basarabescu (n. 15 februarie 1861, Topliceni – d. 1934 București), absolvent al Școlii Speciale de Infanterie și Cavalerie din București (1878-1880) și al Școlii Speciale de Artilerie și Geniu (1881-1883), a urcat toate treptele ierarhiei militare de la gradul de sublocotenent (1880), locotenent (1884), căpitan (1889), maior (1896), locotenent-colonel (1902), colonel (1907) la cel de general (1912). A participat la cel de-Al Doilea Război Balcanic și la Primul Război Mondial în calitate de comandant al Diviziei 9 Infanterie, în perioada 15 august-30 august 1916. I s-a luat comanda pentru modul defectuos în care a condus marea unitate în sprijinul garnizoanei Turtucaia.

[157] Nicolae Arghirescu (n. 1864 – d. 1919); absolvent al Școlii Militare de Infanterie și Cavalerie din București (1884-1886) și al Școlii Superioare de Război; a urcat treptele ierarhiei militare de la gradul de sublocotenent (1886), locotenent (1891), căpitan (1897), maior (1906), locotenent-colonel (1910), colonel (1912), la cel de general de brigadă (1916); a participat la cel de-Al Doilea Război Balcanic și la Primul Război Mondial; a fost comandantul Regimentului 2 Infanterie, Brigăzii 7 Infanterie, Diviziei 19 Infanterie (1916) și al Diviziei 6 Infanterie (1916-1918); a fost decorat cu Ordinele „Coroana României" în grad de ofițer (1911) și „Steaua României" în grad de ofițer (1912), medalia „Bene Merenti" (1913).

În fața atacurilor unor forțe superioare, Div. 9 și Div. 17 vor rezista în întăririle capetelor de pod până la ultima extremitate, cunoscând că prin rezistența lor, vor înlesni înaintarea trupelor rusești în Dobrogea de Sud, precum și executarea operațiunilor ofensive ulterioare ale Armatei III.

A doua fază va începe după intrarea în linie a trupelor imperiale ruse, la data ce se va comunica ulterior; pentru această fază se vor da instrucțiuni la timp.

Comandantul Armatei III
General de divizie Aslan

Șef de Stat Major
General Mărdărescu[158]”[159].

Desfășurarea operațiunilor militare este cunoscută, ca și consecințele dramatice asupra cursului primei conflagrații mondiale. Considerăm că este oportun să prezentăm modul cum ele au fost consemnate într-un document important pentru o unitate militară, indiferent de mărimea și forța ei, respectiv Jurnalul Operațiunilor Militare, care se deschide la momentul în care se ordonă mobilizarea. Precizăm că la pace unitățile militare consemnează activitățile desfășurate în Registrul Istoric.

În documentul întocmit de Armata 3 putem găsi unele posibile explicații la ceea ce s-a întâmplat la Turtucaia.

„**15.VIII.1916**

1. Pe frontiera de Sud a Dobrogei, nimic.

2. La Giurgiu, bateriile noastre de lanstorpile au scufundat un vas de război austriac, iar celelalte monitoare de la Rusciuc au angajat lupta cu

---

[158]Mărdărescu Gheorghe (n. 4 august 1866, Iași – d. 5 septembrie, BadNauheim, Germania), absolvent al Școlii de Ofițeri de Cavalerie și Infanterie din București (1888), ale Școlii Superioare de Război și al Cursurilor de comandă la Brück (Austro-Ungaria) și Spandau (Germania); a urcat toate treptele ierarhiei militare de la gradul de sublocotenent (1886), locotenent (1891), căpitan (1896), maior (1906), locotenent-colonel (1910), colonel (1913), general de brigadă (1916), general de corp de armată (1927); în rezervă din 1930; a fost director de studii la Școala Superioară de Război (1901-1906); primul comandant al Școlii de Tragere a Infanteriei (1906); șef de stat-major al Corpului 1 Armată (1913); comandant al Brigăzii 8 infanterie (1914) și al Brigăzii 18 Infanterie (1916); șef de stat-major al Armatei 3 (1916) și al Armatei 2 (septembrie 1916); comandant al Diviziei 1 Infanterie (1918); inspector Tehnic al Infanterie (noiembrie 1918); comandant al Comandamentului Trupelor din Transilvania (1919); inspector al Infanteriei (1920); ministru de război (25 martie 1922-30 martie 1926); inspector al Inspectoratului 3 Armată (1926-1930); decorat cu Ordinul „Mihai Viteazul” clasa a III-a.

[159]Arhivele Militare Române (în continuare AMR), Fond Corpul 6 Armată, dosar nr. 34, ff. 62 - 65.

bateriile de poziție de la Giurgiu. Portul Ramadan a fost bătut și distrus, vase austriece au fost lovite; două monitoare scufundate.

3. La Brigada 2 Călărași: comandantul Brigăzii 2 Călărași raportează că la Petroșani, bulgarii au început a trece Dunărea, debarcând 2 companii pe teritoriul român. Brigada 2 Călărași cere ajutoare. În dimineața de 16 august aceste companii s-au retras.

Pe restul frontului Armatei a III-a, nimic.

În rezumat, s-au făcut stricăciuni portului Ramadan și orașului Giurgiu. S-au scufundat două monitoare austriece.

Noaptea s-au lansat bombe din aeroplane, primele care atacă capitala, însă nicio victimă.

Pierderi la Zimnicea: 2 soldați morți, 9 soldați răniți (Batal. Mil. Vlașca și Batal IV/60).

Trofee: la Izlaz, 18 prizonieri unguri și 18 cai.

Podul de la Silistra a fost întins.

4. Divizia de Cavalerie rusă însă, care în ziua de 14 august, ora 5 p.m., a trecut Dunărea peste podul întins la Isaccea a pornit spre Sud, cu destinația a cantona la Babadag.

Corpul de Armată rus se transportă pe Dunăre, pentru a debarca la Cernavodă.

Podul de la Isaccea s-a început în ziua de 13 august și s-a terminat la amiaza zilei de 14 august.

16.VIII.1916

Monitoarele austriece au continuat a bombarda Cioroiu, dar mai ales Zimnicea, unde au avut și 4 morți și mulți răniți.

S-au bombardat de aceste vase și satele Flămânda, Giurgiu, Seaca; la Izlaz s-au capturat un proiector și materiale aflate pe un remorcher.

Pe restul frontului de Sud, liniște.

17.VIII.1916

1. La Zimnicea se observă oarecare aglomerări de trupe pe malul bulgăresc.

2. Bulgarii au trecut frontiera de Sud a Dobrogei și la ora 5 p.m. se găseau cu capetele coloanelor la 6 km Sud de Bazargic.

Regimentul 40 Infanterie este pe punctul de a începe să se retragă.

Bazargicul a fost evacuat de autoritățile administrative.

3. Comandantul Corpului Armată rus a fost la Marele Cartier General, general Zaioncikovsky[160].

---

[160]Andrei Medardovici Zaioncikovski (n. 8/20 decembrie 1862, Oriol, Gubernia Oriol –d. 22 martie 1926, Moscova); absolvent al Școlii Militare de Ofițeri de Artilerie „Mihailovskaia” din Sankt Petersburg (1879-1882) și al Academiei Statului Major General

18.VII.1916

1. În Dobrogea, bulgarii s-au retras, menținând ocupate numai satele de la frontieră, la Sud-Est de Bazargic. Comitagii au pătruns la Bazargic și au încercat să provoace răscoală, dar șefii lor au fost prinși și împușcați.

Din această cauză autoritățile administrative au evacuat Bazargicul.

2. Pe Dunăre nimic important, decât că în fața Capului de Pod Turtucaia, sectorul Turcșmil, pichetele noastre 52-56 au fost atacate.

19.VIII.1916

1. La Turtucaia, forțele bulgare, aproximativ o brigadă, au început a ataca Sectorul de Vest. S-au luat toate măsurile pentru a respinge inamicul peste frontieră.

Au avut loc vii acțiuni de infanterie pe linia Turcșmil – Senova.

Planul de apărare al Turtucaiei a intrat în sfârșit în aplicare.

Comandantul Capului de Pod are însă toată încrederea în victoria sa, care este sigură.

20.VIII.1916

1. În noaptea de 19 spre 20 august, ora 9.45, două monitoare austro-ungare au deschis bombardamentul contra Giurgiului.

2. La Turtucaia, între orele 1-4.30 noaptea, bulgarii au atacat concentric trupele înaintate din toate sectoarele și anume pe următoarele direcții:

a) Turcșmil, unde au fost respinși;

b) Senevo;

c) Hadjifaclar – Kovandjilar, unde au ocupat pichetele.

La ora 10 dimineața, atacul a început cu toată vigoarea pe toate direcțiile; de asemenea este atacată și Silistra, unde s-a semnalat cavalerie.

3. Ora 7.45, trei hidroavioane au bombardat portul și orașul Constanța, omorând doi cercetași, un elev, un milițian și portarul școlii (total 5), toți din spitalul format în Școala Normală din Constanța.

„Nicolaevskaia” din Sankt Petersburg (1886-1888); grade militare: sublocotenent (1882), locotenent (1885), căpitan (1890), maior (1893), locotenent-colonel (1895), colonel (1899), general-maior (1905), general de infanterie (1916); comandant al Brigăzii 2 Infanterie Siberiană, al Brigăzii 1 Infanterie de Gardă și al Corpului 30 Armată. În Primul Război Mondial a fost comandant al Corpului 47 Armată rus, compus din două divizii ruse și una sârbă și care avea un efectiv de circa 30.000 de oameni (Convenția semnată la 4/17 august 1916 prevedea 50.000 de militari). Ulterior, comandant al Grupului Operativ de Est și apoi al Armatei de Dobrogea (compusă din mari unități române și ruse). A fost înlocuit, datorită insucceselor, cu generalul Vladimir Vladimirovici Zaharov, Armata de Dobrogea luând denumirea de Armata de Dunăre. A participat la Războiul Ruso-Japonez, la Primul Război Mondial și la Războiul Civil rus (1918-1920).

S-au mai ucis un civil și 7 marinari morți și alți 7 răniți de pe vasul-amiral rus, care staționează la Constanța = 13 morți, 10 răniți.

4. Bateria bulgară din fața Izlazului a bombardat și scufundat vasele capturate în ziua a 2-a [de] mobilizare.

5. Două companii bulgare, la care s-au atașat și locuitorii satului Baladja, au atacat și ocupat acest sat.

Comandantul Diviziei 19 a ordonat a se ataca cu 2 batalioane, respingând pe inamic peste frontieră. De la noi – 2 ofițeri răniți și 29 trupă.

Răniți: căpitan Popescu Gheorghe, sublocot[enent] rez. Niculescu Ioan și 29 trupă.

Morți: 8 oameni [din] Regimentul 40 Infanterie.

6. La ora 10 dimineața a început bombardarea Calafatului de către monitoarele inamice.

7. Batalionul Acadânlar[161] este atacat cu forțe superioare, ca și batalionul Curt-Bunar.

21.VIII.1916

1. În Dobrogea, Divizia 19 a luat ofensiva pe frontul Ekisce – Kadiokioi, contra detașamentelor inamice, care au fost respinse.

S-a atacat de asemenea satul Gheikciler în sectorul Balcic, unde a fost rănit căpitanul Vârtejeanu Artur[162] din Regimentul 9 Vânători și unde a dispărut lt. Niță Ștefan.

În rezumat, Divizia 19 s-a arătat plină de inițiativă și activitate, ținând în frâu forțe superioare, respingându-le chiar peste frontieră.

2. Capul de Pod Silistra a fost speriat de o singură brigadă de cavalerie cu 2 batalioane și 2 baterii, pierzând jumătate din cele 2 batalioane, dislocate în acoperire la Acadânlar și Curt-Bunar.

În timp ce Capul de Pod Turtucaia a fost vehement atacat printr-un atac bruscat, executat cu două divizii bulgare, Divizia 9 a intrat în fortificații și a stat nepăsătoare la atacurile grele ale Capului de Pod Turtucaia, fără a interveni, cu toate că nu a fost de loc atacată în cursul zilei.

În fața acelui cap de pod, fracțiuni foarte mici de infanterie cu câte o baterie și o brigadă de cavalerie au reușit să se apropie mult de linia înaintată a capului de pod și n-au fost contraatacate de loc.

---

[161] Astăzi Dulovo. Între 1913 și 1940, Acadânlar a aparținut României, făcând parte din județul Durostor, regiunea Silistra.

[162] Căpitanul Artur Vârtejeanu era comandantul Companiei 3 din Batalionul 1 Vânători (comandant Gheorghe Rasoviceanu). Rănit în timpul atacului pentru recuperarea pichetului Gheikciler, a fost evacuat la Ceairlighioi.

3. Capul de Pod Turtucaia a avut de suportat atacurile repetate de 7 ori ale 2 divizii bulgare, respingându-le cu desăvârșire și înscriind o pagină glorioasă în istoria războiului nostru actual. Mormane întregi de cadavre zac în fața obstacolelor de sârmă. Divizia 1 bulgară (Sofia) a atacat și Sectorul de Sud, iar Divizia 4 a atacat Sectorul de Vest.

Majoritatea proiectilelor de 305 mm ale inamicului nu fac explozie.

La ora 7.30 p.m., bulgarii au dat al 8-lea atac în Sectorul Staroselo, care s-a prăbușit în fața obstacolelor de sârmă; după ½ oră, la 8 p.m., s-a dat al 10-lea atac, care a reușit să pătrundă în poziția de la Staroselo, care, din cauza lipsei de rezerve, a trebuit să fie părăsit, rămânând să fie reluat în urmă prin contraatac; de la ora 9 p.m. până la 3 dimineața, a fost liniște completă.

22.VIII.1916

1. La ora 7.45 dimineața, bulgarii au dat al 11-lea atac, cu 2 batalioane și artilerie, în Sectorul Kalimok; aceste batalioane au fost distruse de către mitralierele de 37 mm din Ostrovul Kiuslugeana, de către bateria de marină de pe țărmul stâng al Dunării și de către artileria sectorului, toate încrucișându-și focurile; 2 batalioane de miliții au contraatacat și ele, contribuind la distrugerea inamicului.

23.VIII.1916

La ora 12.30 p.m., lt. Bădescu telefonează: «Domnule căpitan, suntem distruși; trupa fuge în debandadă și a ajuns pe linia a 3-a». În realitate, ofițerul era foarte impresionat și vorbea sub impresia proiectilelor ce se auzeau bubuind. De fapt, căzuse o mică porțiune din linia 1-a. În după-amiaza zilei, situația se îmbunătățise atât de mult încât inamicul a fost mulțumit că nu a fost contraatacat.

24.VIII.1916

Am fost trimis în misiune la Silistra pentru a debarca Brigada 40 Infanterie, la Silistra în loc de Călărași. Am mers apoi să transmit Diviziei 9 ordinul să atace Turtucaia în flanc și spate.

Am simțit cea mai mare mâhnire în viața mea, la ora 11.30 p.m., când am văzut halul *moral*, *fizic* și *material* în care se găsea Divizia 9, nemâncată, cu 40 km de marș, ea trebuia să salveze Turtucaia până unde erau încă 40 km.

1. O coloană compusă din 6 batalioane și 5 baterii înainta pe șoseaua Silistra – Turtucaia, urmată de toată ambulanța diviziei, de divizionul coloane muniții, trenul regimentar și căruțe numeroase pline cu muniții, care curgeau neîncetat de la depozitul Călărași. Era o tragedie privirea acestei coloane nesfârșite, amestecată cu trăsuri de toate categoriile și împestrițată cu trupe în dezordine, rupte de oboseală și nemâncate.

2. O coloană compusă din 2 batalioane [din] Regimentul 35 Infanterie și 2 baterii din Regimentul 3 Artilerie, se zice că avea ordin ca de la Atmagea să însoțească ca flancgardă pe stânga, coloana principală.

3. O a treia coloană compusă din Regimentul 7 Vânători (1 batal[ion] și 2 batalioane din Regimentul 35 Infanterie cu 3 baterii din Regimentul 3 Artilerie, era trimisă în ajun să facă o recunoaștere ofensivă spre Alfatar, de unde, se zice, că avea ordin să înainteze tot spre Turtucaia.

Aceste din urmă 2 coloane, întâlnindu-se cu forțe inamice secundare, au luptat slab, menținându-se pe loc.

La ora 5 dimineața, coloana principală neasigurată pe stânga, deoarece coloana Atmagea a fost în *panică* și a fugit spre Capul de Pod Silistra, a ajuns după un marș de 66 km istovită și mai rău. S-a odihnit până la ora 8 dimineața, când a început lupta la Sarsânlar, cu trupe inamice evaluate la 4 regimente infanterie, artilerie și cavalerie. La ora 3 p.m., coloana a început retragerea spre Silistra, unde trupele au ajuns în cursul nopții de 24/25 august. Moralul trupelor era scăzut și trebuiau câteva zile pentru reconstituirea lor. Garnizoana Capului de Pod Silistra a luat în sfârșit contact cu brigada de cavalerie înspre Alfatar.

Pierderile Diviziei 9 au fost însemnate. Căpitanul Cristea Ioan mort, lt. col. Dimitriu rănit.

Din cauza neconservării forțelor, Divizia 9 nu și-a îndeplinit misiunea; s-a retras în fața unui inamic inferior numericește.

Turtucaia a căzut împreună cu tot materialul aflat acolo, însă **soldații s-au purtat vitejește până noaptea târziu,** iar trupele bulgare nu au intrat în oraș decât în ziua de 25 august.

Comandantul Capului de Pod, cu statul său major, au părăsit Turtucaia, la ora 2 p.m., nerăniți.

După aprecierea personală, nu trebuiau trimise de loc ajutoare la Turtucaia, iar Garnizoana Capului de Pod, după ajungerea pe linia a 3-a de rezistență trebuia să evacueze Capul de Pod, sub protecția unei ariergarde, salvându-se tot materialul care se putea salva.

Pierderea Turtucaiei însă nu constituie un indiciu de prea mare neliniște, deoarece bulgarii au avut și ei pierderi imense.

O singură condiție ne trebuie pentru a reuși: *o voință de fier* și *un plan hotărât de la care să nu ne dăm de loc înapoi*”[163].

Turtucaia (19 august/1septembrie-24 august/6 septembrie), Bazargic (22 august/4 septembrie-26 august/8 septembrie), Silistra (26 august/8 septembrie), retragerea armatelor ruso-române pe aliniamentul Rasova –

[163]A.M.R., Fond Marele Cartier General, dosar nr. crt. 465, ff. 83 - 91.

Cobadin – Tuzla (1/14 septembrie), luptele de pe aliniamentul Rasova – Cobadin – Topraisar – Tuzla (3/16-8/21 septembrie), Flămânda (18 septembrie/1 octombrie-22 septembrie/5 octombrie), Constanța (9/22 octombrie) reprezintă momente de tragic eroism, dar și de neputință. Succesiunea de retrageri și înfrângeri dureroase a determinat oprirea acțiunii și mutarea trupelor pe frontul din Transilvania, unde ofensiva germano-austro-ungară devenea amenințătoare. Drept consecință, la 20 septembrie/3 octombrie, armata română din Transilvania începe retragerea generală.

GENERAL ASLAN WRITES...
IN THE OPERATIONS LOG OF THE ROMANIAN ARMY 3
-abstract-

Key Words: 1916, Romanian Army 3, General Mihail Aslan, Operations Log, Turtucaia.

At the time of its establishment, the commandant of the Army 3 was General Mihail Aslan. His military career was affected by the loss of the Turtucaia Bridgehead. In the interwar period and after, the episode was widely debated, with accusations and acquittals in the public space. The Operations Log of the Army 3 offers possible explanations for that defeat which had disastrous consequences for the subsequent course of the military operations.

CAMPANIA DIN IANUARIE 1917 REFLECTATĂ ÎN BULETINELE DE OPERAȚII ALE DIVIZIEI DE DUNĂRE

Dr. Teodora GIURGIU[*]

În volumul „Dunărea și Marea Neagră în spațiul euroasiatic. Istorie, relații politice și diplomație”[164], care a reunit lucrările celei de-a XXV-a ediții a Conferinței Naționale de Comunicări Științifice a Muzeului Național al Marinei Române, am prezentat campania din decembrie 1916 reflectată în buletinele de operații ale Diviziei de Dunăre. Redăm în continuare consemnările din luna ianuarie 1917[165]:

„**Buletin de operații nr. 140**
Ismail, 1 ianuarie 1917

Dispoziția vaselor aceiași. «Catargiu» în reparația avariilor la Reni, «Lahovary», «Kogălniceanu» la dispoziția Armatei, la Reni.

Operațiunile executate nu ne-au fost încă comunicate. «Brătianu» se ridică la ora 3 p.m. la Ceatalchioi în locul lui «Catargiu», iar canonierele fac patrulare până la Isaccea.

Din Grupul Portmine rămâne numai un ponton de baraj și stăvilar, restul vaselor se trimit la Chilia.

O canonieră rusească trage din când în când în timpul nopții asupra Tulcei.

Un aeroplan german face recunoașteri deasupra Ismailului și restul Deltei.

În urma rezultatelor bombardărilor vaselor și convoaielor ce treceau pe la Isaccea se oprește orice trecere afară de vasele de luptă.

Legătura cu Marele Cartier se face prin Ismail – Bolgrad în urma mijloacelor puse de Armata 6 prin garnizoana Ismail.

La telegrama prin care cerem d-lui vice amiral Neniucoff a ordona coborârea monitoarelor de la Reni înainte de instalarea de baterii grele la Isaccea, ne răspunde telegrafic că se așteaptă ordinele comandantului șef.

Comandantul Diviziei de Dunăre

---

[*] Arhivele Militare Naționale Române.

[164] ******Dunărea și Marea Neagră în spațiul euroasiatic. Istorie, relații politice și diplomație*, vol. IX, Editura Muzeului Național al Marinei Române, Constanța, 2021, pp. 180-196.

[165] Despre personalitățile Marinei Militare evocate în documente, vezi pe larg Marian Moșneagu, *Dicționarul marinarilor români*, Editura Militară, București, 2008 și *Amiralii României*, Editura EX PONTO, Constanța, 2017.

Comandor N. Negru”[166].

♦ ♦ ♦

„**Buletin de operații nr. 141**
Ismail, 2 ianuarie 1917

Aceeași dispoziţiuni de vase.

Un aeroplan inamic ne vizitează la amiază și lasă câteva bombe în Ismail. O canonieră rusească din port trage asupra lui șrapnele fără însă a-l vătăma.

În timpul nopții, o altă canonieră rusească bombardează, din când în când, Tulcea.

D-l general Afanase îmi întoarce vizita ce i-am făcut-o de anul nou.

Comandantul Diviziei de Dunăre
Comandor N. Negru”[167].

♦ ♦ ♦

„**Buletin de operații nr. 142**
Ismail, 3 ianuarie 1917

La 4 p.m., se primește ordinul telegrafic al d-lui general Viranovski prin care cere a se ordona monitoarelor de la Reni să se coboare la Ismail.

Dau ordin monitoarelor să se coboare, luând șlepuri la tribord. Neavând imediat acele șlepuri, comandorul Toescu cere să amâne plecarea pentru noaptea de 4/5 ianuarie.

Comandantul Diviziei de Dunăre
Comandor N. Negru”[168].

♦ ♦ ♦

„**Buletin de operații nr. 143**
Ismail, 4 ianuarie 1917

La 4 p.m., plec cu vedeta nr. 3 până la Pătlăgeanca, unde, ambarcându-mă pe monitorul «Brătianu», plecăm până la Ceatal, la 6,30 p.m., pentru a susține trecerea monitoarelor.

Comandantul Diviziei de Dunăre
Comandor N. Negru”[169].

♦ ♦ ♦

„**Buletin de operații nr. 145**

---

[166] Arhivele Militare Române, Fond Marele Cartier General, dosar nr. crt. 1045, f. 123.
[167] *Ibidem*, f. 126.
[168] *Ibidem*, f. 127.
[169] *Ibidem*, f. 129.

Ismail, 6 ianuarie 1917

Nicio operație.

Locotenentul Hrubea, însărcinat cu căutarea corpurilor ofițerilor morți aflați pe șalupa «Smârdan» și ridicarea actelor și valorilor aflate asupra lor, raportează că, explorând malul Dunării, 7 km mai la vale de locul unde șalupa fusese pusă pe uscat, n-a dat de urma epavei.

Din informațiile culese de la ofițerii ruși, șalupa a stat cu prova în mal atâta timp cât mașina a mers, mașina stopând, șalupa fiind lovită de un obuz în depozitul de păcură, a luat foc și desprinzându-se de mal, s-a scurs cu curentul.

Tot ofițerii ruși spun că pe șalupa incendiată rămăseseră numai corpurile a doi ofițeri și un plutonier morți.

Comandantul Diviziei de Dunăre
Comandor N. Negru”.[170]

♦ ♦ ♦

„**Buletin de operații nr. 146**
Ismail, 7 ianuarie 1917

Nicio operație.

Comandantul Diviziei de Dunăre
Comandor N. Negru”[171].

♦ ♦ ♦

„**Buletin de operații nr. 147**
Ismail, 8 ianuarie 1917

Nicio operație.

În conformitate cu Ordinul Marelui Cartier General nr. 1827, iau comanda Flotei de Operațiuni și a Diviziei de Dunăre.

Primesc următoarea telegramă din partea d-lui viceamiral Neniucoff:

«Nr. 76 – Urmarea raportului nr. 1815, situația militară necerând încă evacuarea Escadrei de Dunăre, rămâne gata de operațiuni.

– Răspundeți cât timp cere amenajarea monitoarelor».

Am răspuns că necesită 30 zile pentru un monitor, începându-se cu unul și apoi cu două.

---

[170] *Ibidem*, f. 132.
[171] *Ibidem*, f. 134.

Comandantul Diviziei de Dunăre
Comandor S.S. indescifrabil”[172].

♦ ♦ ♦

„**Buletin de operații nr. 148**
Ismail, 9 ianuarie 1917

Fiind înștiințați de șeful Poliției comunei Lascăr Catargiu că, în satul Regele Carol I, inamicul ar fi debarcat trupă, trimitem monitorul «Lascăr Catargiu» în recunoaștere. Acesta pleacă la ora 12,15 ziua și merge până la postul canonierei rusești, la 2 km mai sus de Ceatalchioi.

Comandantul monitorului, cu raportul nr. 1277, ne face cunoscut că, intrând în relații cu comandantul diviziei de canoniere rusești, află că în adevăr satul Regele Carol a fost ocupat de inamic prin surprindere astăzi de dimineață și că pentru această noapte se va lua ofensiva sub focul canonierei pentru a zvârli pe inamic în Dunăre.

Dacă această ofensivă nu va reuși, se va cere concursul monitoarelor. Monitorul «Catargiu» rămâne lângă canonieră.

La 10 p.m., se primește telegrama nr. 77 din parte d-lui viceamiral Neniucoff de a fi gata de operațiuni și de a intra în legătură cu d-l general Afanase.

Vedeta nr. 3 «Romano» s-a abordat cu remorcherul «Anna» în dreptul km 98, ieri seară, la orele 5 p.m.

Comandantul Flotei de Operațiuni pe Dunăre
Comandor S.S. indescifrabil”[173].

♦ ♦ ♦

„**Buletin de operații nr. 150**
Ismail, 11 ianuarie 1917

Escadra și două canoniere ancorează în sus de pod, între km 96 și 97.

Un monitor este trimis în amonte, la Ceatalchioi, pentru serviciul de siguranță al escadrei și cu misiunea de a bate trupele inamice ce ar înainta pe grindul, care leagă Pătlăgeanca cu Ceatalchioi, începând de la km 113.

Canoniera «Bistrița» se trimite Șantierului Naval la Chilia pentru a-i face amenajările necesare navigației pe Mare.

Comandantul Flotei de Operațiuni
Comandor S.S. indescifrabil”[174].

---

[172] *Ibidem*, f. 135.
[173] *Ibidem*, f. 137.

♦ ♦ ♦

„**Buletin de operații nr. 151**
Ismail, 12 ianuarie 1917

Un monitor «Lahovary» cu vedeta nr. 6, de gardă în amonte de Ceatalchioi.

Restul vaselor la Ismail.

D-l amiral Kolceak, cu telegrama nr. 80, ne cere situația tuturor vaselor noastre.

Îi răspunde, cu nr. 194, următoarele:

3 monitoare, 1 canonieră și 1 vedetă la Ismail

1 monitor și 1 vedetă la Ceatalchioi

4 vedete la Galați

2 canoniere la Chilia

1 vedetă în reparație la Chilia.

În seara de 9 ianuarie 1917, vedeta «Romano» a fost abordată de un remorcher, mai sus de Ismail, suferind avarii ușoare.

Vedeta își continuă serviciul.

Comandantul Flotei de Operațiuni
Comandor S.S. indescifrabil”.[175]

♦ ♦ ♦

„**Buletin de operații nr. 152**
13 ianuarie 1917

1 monitor la Ceatalchioi. Restul vaselor la Ismail.

Prin telegrama nr. 1956 de la Marele Cartier General „ni se cere a pune, la dispoziția d-lui amiral Spiropol, 2 canoniere pentru escortarea vaselor la Odessa.

Răspundem cu nr. 198 că [sic!] comandantul forțelor sub comanda căruia suntem, a cerut întrebuințarea canonierelor în operațiuni militare.

Sosește la Ismail d-l amiral Kolceak, comandantul Flotei din Marea Neagră, cu care se discută utilizarea în Deltă a forțelor de apă române.

La ora 4 p.m., d-l amiral Kolceak îmi întoarce vizita.

Comandantul Flotei de Operațiuni
Comandor S.S. indescifrabil”[176]

---

[174] *Ibidem*, f. 140.
[175] *Ibidem*, f. 141.
[176] *Ibidem*, f. 143.

`♦ ♦ ♦

„**Buletin de operații nr. 153**
Ismail, 14 ianuarie 1917

Vasele în aceeași situație ca ziua precedentă.
Nimic nou.

Comandantul Flotei de Operațiuni
Comandor S.S. indescifrabil”[177]

♦ ♦ ♦

„**Buletin de operații nr. 154**
Ismail, 15 ianuarie 1917

Nicio operație.

Monitorul «Catargiu» se trimite Șantierului Naval Mobil la Chilia, pentru a-i repara avariile suferite în trecerea de la Isaccea.

Comandantul Flotei de Operațiuni
Comandor S.S. indescifrabil”[178].

♦ ♦ ♦

„**Buletin de operații nr. 155**
Ismail, 16 ianuarie 1917

Nicio operație.

Un monitor de gardă la Ceatalchioi; 2 canoniere 3 km în amonte de Ismail, pentru paza estacadei instalată de ruși. Această pază a fost cerută de d-l amiral Kolceak.

Monitorul «Catargiu» la Chilia.

Generalul Matusevich, comandantul regiunii Ismail – Regele Carol mi-a trimis planul general de apărare al Deltei.

Escadra și canonierele cooperează în sectorul I al apărării, cuprins între Ismail, M43 (Pătlăgeanca), satul Regele Carol și M35.

Comandantul Flotei de Operațiuni
Comandor S.S. indescifrabil”[179].

---

[177] *Ibidem*, f. 144.
[178] *Ibidem*, f. 146.
[179] *Ibidem*, f. 147.

♦ ♦ ♦

„Buletin de operații nr. 156
Ismail, 17 ianuarie 1917

Nicio operație.

Sosește de la Chilia canoniera «Grivița» și șalupele «Argeș» și «Teleorman».

Vânt puternic de N-E.

Spre seară, temperatura apei -2^0.

Comandantul Flotei de Operațiuni
Comandor S.S. indescifrabil”[180].

♦ ♦ ♦

„Buletin de operații nr. 157
Ismail, 18 ianuarie 1917

Un monitor de gardă la Ceatalchioi.

Retragem canonierele de la estacadă, care a fost ruptă de gheţuri și furtună. Din cauza sloiurilor, podul mic pe lotci este rupt la ora 9 a.m.

Comunicăm de 2 ori pe zi date meteorologice domnului amiral Fabrisky, la Sulina.

Retragem toate vasele afară de monitorul de gardă, mai jos pe podul de șlepuri, pe malul stâng, la adăpost de gheţuri.

Temperatura apei -3^0.

Ni se cere de către comandantul rus a trimite o vedetă să înlocuiască șalupele blindate la Pătlăgeanca. Vedeta nu poate ajunge din cauza sloiurilor și a opririi funcționării condensoarelor.

Trimitem canoniera «Siretul» să remorcheze, de la Pătlăgeanca, șalupele automobile blindate. În acest timp șalupele erau remorcate de un alt vas din Ismail. Canoniera se întoarce la Ismail.

Punem la dispoziția Căpităniei de Port Ismail, 2 remorchere pentru coborârea la adăpost a șlepurilor rusești din port.

Ora 10,30 seara, podul de șlepuri este rupt de gheţuri și pornește la vale în 3 dane mari. Se iau imediat măsuri pentru remorcarea și legarea lor la malul rusesc.

Podul nu mai poate fi refăcut din lipsă de ancore.

Comandantul Flotei de Operațiuni

---

[180] *Ibidem*, f. 149.

Comandor S.S. indescifrabil”[181].

♦ ♦ ♦

„Buletin de operații nr. 158
Chilia Nouă, 19 ianuarie 1917

După ora 12 noaptea, se lucrează la strângerea portițelor din podul de șlepuri rupt. Vasul de salvare «Mântuirea» lucrează toată noaptea până la amiază. Comandantul acestui vas a arătat multă pricepere și zel. Portițele mari au fost desfăcute în portițe mici și legate la mal.

La ora 9 dim., vasul de gardă a fost chemat de la Ceatalchioi pentru a lua loc lângă celelalte vase, la adăpost de ghețuri.

Se comunică d-lui amiral Fabrisky – Sulina, telegrafic, datele meteorologice cerute, arătându-se că sloiurile curg în mase mari și e cu putință înghețarea Dunării. Se cere a se hotărî locul de adăpost pentru vasele flotei.

Aceiași chestiune e supusă și generalului Matusevich, comandantul sectorului, sub ordinele căruia suntem puși.

La ora 1,30 p.m., primim ambele părți ordinul de a pleca la Chilia și a telegrafia ora sosirii.

Ora 2 p.m., plecăm cu toate vasele de luptă și convoiul vaselor de servitudine. Se lasă la Ismail 5 remorchere, la dispoziția podurilor și ordinul de a lua hotărârea comandantului rus, în ceea ce privește podul; dacă nu mai poate fi refăcut, să se ia măsuri pentru punerea la adăpost.

Navigația foarte grea, mai ales în apropiere de Chilia, unde ghețurile fac manevra vaselor dificilă.

Toate vasele au luat loc pe malul stâng, afară de canoniera «Siretul» și șlepul cu cărbuni ce-l remorca, care n-a sosit. La ora 9,30, se trimite comandantul Grupului Canonierelor cu vasul «Mântuirea» pentru a da ajutor și a lua măsuri de punere în siguranță, în caz că n-ar putea fi adusă la Chilia.

Comandantul Flotei de Operațiuni
Comandor S.S. indescifrabil”[182]

♦ ♦ ♦

„Buletin de operații nr. 159
Chilia Nouă, 20 ianuarie 1917

Vasele Diviziei de Dunăre aflate la Ismail sosesc la Chilia.

---

[181] *Ibidem*, f. 150.
[182] *Ibidem*, f. 151.

Vasul «Mântuirea», fiind cerut urgent la Ismail, pentru a da ajutor canonierelor ruseşti, nu putem băga pe canalul Tătaru vasele noastre, canalul fiind prins de gheață la gură.

Comandantul Flotei de Operațiuni
Comandor S.S. indescifrabil”[183].

♦ ♦ ♦

„Buletin de operații nr. 160
Chilia Nouă, 21 ianuarie 1917

Cu ajutorul vasului de ajutor «Mântuirea» băgăm pe canalul Tătaru monitoarele «Brătianu» și «Lahovary».

Vasul «Mântuirea», fiindu-ne cerut din nou de ruși pentru a ajuta coborârea canonierelor ruse la Mare, operația de intrarea vaselor pe canalul Tătaru se întrerupe.

Comandantul Flotei de Operațiuni
Comandor S.S. indescifrabil”[184].

♦ ♦ ♦

„Buletin de operații nr. 161
Chilia Nouă, 22 ianuarie 1917

Nicio schimbare.

Monitoarele intrate pe canalul Tătaru încep a-și face reparațiile de mașină la șantierul mobil aflat tot acolo, având însă ordin, ca în 24 ore, să poată pleca.

Comandantul Flotei de Operațiuni
Comandor S.S. indescifrabil”[185].

♦ ♦ ♦

„Buletin de operații nr. 162
Chilia Nouă, 23 ianuarie 1917

Se continuă cu punerea la adăpost a monitoarelor pe canalul Tătaru. Cu ajurorul vasului «Mântuirea» și a S.H. «Dunărea» se bagă pe canal monitorul «Kogălniceanu».

---

[183] *Ibidem*, f. 167.
[184] *Ibidem*, f. 168.
[185] *Ibidem*, f. 169.

Ghețurile fac imposibilă intrarea și a lui «Catargiu». Vasul S.H. «Dunărea» își rupe aripile de la elicea din dreapta.

Monitorul «Catargiu» se retrage la adăpost pe malul rusesc.

Comandantul Flotei de Operațiuni
Comandor S.S. indescifrabil”[186].

♦ ♦ ♦

„Buletin de operații nr. 163
Chilia Nouă, 24 ianuarie 1917

Batalionul de marină, format din 720 de oameni, este întrebuințat pentru paza regiunii Chilia Veche.

Comandantul Flotei de Operațiuni
Comandor S.S. indescifrabil”[187]

♦ ♦ ♦

„Buletin de operații nr. 164
Chilia Nouă, 25 ianuarie 1917

Aceiași situație.
Seara sosește d-l amiral Fabrisky cu contratorpilorul «Sacken».

Comandantul Flotei de Operațiuni
Comandor S.S. indescifrabil”[188].

♦ ♦ ♦

„Buletin de operații nr. 165
Chilia Nouă, 26 ianuarie 1917

Nimic nou.
Temperatura -14^0. Sloiurile curg în blocuri mari.

Comandantul Flotei de Operațiuni
Comandor S.S. indescifrabil”[189].

♦ ♦ ♦

[186] *Ibidem*, f. 170.
[187] *Ibidem*, f. 171.
[188] *Ibidem*, f. 172.
[189] *Ibidem*, f. 173.

„Buletin de operații nr. 166
Chilia Nouă, 27 ianuarie 1917

Nimic nou.
Temperatura -14^0. Sloiurile curg în blocuri mari.

Comandantul Flotei de Operațiuni
Comandor S.S. indescifrabil”[190].

♦ ♦ ♦

SITUAȚIA
Flotei de Operațiuni și a vaselor afectate ei pe timpul de la 20 la 27 ianuarie 1917

Vas Comandant	
Vasul «Măcin»	
Divizia Monitoarelor	
Monitorul «I.C. Brătianu»	Pe canalul Tătaru
Monitorul «L. Catargiu'	La Chilia Nouă
Monitorul «Alex. Lahovary»	Pe canalul Tătaru
Monitorul «Mihail Kogălniceanu»	Pe canalul Tătaru
Vedete	
Vedeta nr. 1 «Maior Ene»	La Galați
Vedeta nr. 2 «Căpitan N.L. Bogdan»	La Galați
Vedeta nr. 3 «Căpitan Romano»	La Chilia Nouă
Vedeta nr. 4 «Maior Giurescu»	În reparație la Șantierul Mobil
Vedeta nr. 5 «Maior Șonțu»	La Galați
Vedeta nr. 6 «Maior N.Gr. Ioan»	La Chilia Nouă
Vedeta nr. 7 «Locot. D. Călinescu»	La Galați
Divizia Ușoară	
Canoniera «Grivița»	Pe canalul Tătaru
Canoniera «Siretul»	Pe canalul Tătaru
Canoniera «Bistrița»	Pe canalul Tătaru
Canoniera «Oltul»	La Chilia Nouă
Torpilorul «Sborul»	La Chilia Nouă
Torpilorul «Smeul»	La Sulina
Torpilorul «Năluca»	La Galați

[190] *Ibidem*, f. 174.

Șalupa «Teleorman»	Pe canalul Tătaru	
” «Vedea»	Pe canalul Tătaru	
” «Argeș»	Pe canalul Tătaru	
” «Trotuș»	La Galați	
Apărările sub Apă, dep. de mine, secțiuni de dragaje, baraje, estacade		
Vasul «Ștefan cel Mare»		La Chilia Nouă
Pontonul Portmine nr. 1		La Chilia Nouă
Pontonul Portmine nr. 2		La Chilia Nouă
Pontonul Portmine nr. 3		La Chilia Nouă
Pontonul Portmine nr. 4		La Chilia Nouă
Pontonul Portmine nr. 7	La dispoziția Escadrei ruse	La Ismail
Ciamul de Mine nr. 5		Chilia Nouă
Șlepul N.F.R. nr. 406		” ”
” N.F.R. nr. 405		” ”
” N.F.R. nr. 665		” ”
” N.F.R. nr. 645		” ”
Șalupa «Silistra»		” ”
” «Opanez»		” ”
” «Santinela»	La dispoziția Diviziei de Dunăre	” ”
” «Poterașul»	” ” Comandamentului	” ”
Vasul «Basarab»	” ” Arsenalului	” ”
Vasul «Petru Rareș»	” ” ”	” ”
Vasul «Ungheni»		Pe Prut
Convoiul de Aprovizionare		
Remorcherul «Caraiman»	În reparație	Chilia Nouă
” «Ernsti»	Particular	Chilia Nouă
” «Dunărea»	Particular	Chilia Nouă
” «Marie Jeanne»	”	Chilia Nouă
” «Dristor»	”	Chilia Nouă
” «E. Frisch»	”	Chilia Nouă
Bricul «Mircea»	Al Marinei. Locuința ofițerilor	Chilia Nouă
Șlepul «Magdalena Petcu»	Particular. Depozit permanent	Chilia Nouă
” nr. 647	N.F.R. cu materiale	Canal Tătaru
” «Hagieni»	Particular cu	Pe canal

	materiale	
” «Bibica»	Particular cu materiale	” ”
” nr. 640	N.F.R. Cazarma trupei	Chilia Nouă
” nr. 7113	N.F.R. Cu materiale	Pe canal
Pletina «Panaghia»	Particular	La ruși
” nr. 8	N.F.R.	” ”
” nr. 307	N.F.R. Brutărie	Chilia Nouă
” nr. 401	N.F.R.	La ruși
” nr. 4	N.F.R.	” ”
” nr. 309	N.F.R. Cu muniție	Chilia Nouă
” nr. 312	N.F.R. Cu muniție	Chilia Nouă
” «Beno»	Particular	La Galați
Tancul nr. 468	N.F.R. Cu păcură	Pe canal
” nr. 4	Al Marinei ” ”	” ”
” nr. 2	Particular ” ”	” ”
Tancul nr. 655	N.F.R. Cu păcură	Pe canal
Bacul «Petrovici»	Particular Transporturi diverse	Chilia Nouă
Ceamul Atelier	Al Marinei Atelier de reparații	Chilia Nouă
Șantierul Naval Mobil		Pe canal Tătaru
Crucișătorul «Elisabeta»		La Sulina
Punctul Naval Sulina		
Canoniera «Alexandru cel Bun»		La Sulina
Spitale		
Vasul-spital «Principele Carol»		Chilia Nouă
Șlepul-spital nr. 614		
” ” nr. 630		
Șalupe Automobile		
Șalupa Sanitară	Detașată șantierului Naval mobil	
” Dacia	În reparație	
” Lișița	Detașată Spitalului Mobil «Principele Carol»	
Remorchere pentru serviciu în timpul luptei		
Remorcherul «Mântuirea»		

Comandantul Flotei de Operațiuni
Comandor S.S. indescifrabil”[191].

♦ ♦ ♦

„Buletin de operații nr. 167
Chilia Nouă, 28 ianuarie 1917

Nimic nou.
Sloiurile mari curg pe Dunăre.

Comandantul Flotei de Operațiuni
Comandor S.S. indescifrabil”[192].

♦ ♦ ♦

„Buletin de operații nr. 168
Chilia Nouă, 29 ianuarie 1917

Sloiuri nu mai curg pe Dunăre decât foarte subțiri. Timpul frumos. O echipă de mineri sparge gheața de la gura Canalului Tătaru.

Comandantul Flotei de Operațiuni
Comandor S.S. indescifrabil”[193]

♦ ♦ ♦

„Buletin de operații nr. 169
Chilia Nouă, 30 ianuarie 1917

Profitând de timpul favorabil, se introduce pe canal și monitorul «Catargiu», Vedetele nr. 3 și 6, torpilorul «Sboru», cum și canoniera «Oltul», șlepurile manutanțe și câteva din șlepurile convoiului și spitalul plutitor.

Suntem informați că gheața s-a oprit la Ceatal Ismail, din care cauză apa a scăzut brusc în regiunea Chilia, cu 60 cm.

Comandantul Flotei de Operațiuni
Comandor S.S. indescifrabil”[194].

---

[191] *Ibidem*, ff. 165-166.
[192] *Ibidem*, f. 160.
[193] *Ibidem*, f. 161.
[194] *Ibidem*, f. 162.

♦ ♦ ♦

„Buletin de operații nr. 170
Chilia Nouă, 31 ianuarie 1917

Pe Dunăre curg foarte puține sloiuri. Se continuă cu punerea la adăpost a vaselor pe canal.

Comandantul Flotei de Operațiuni
Comandor S.S. indescifrabil”[195].

THE CAMPAIGN OF JANUARY 1917 REFLECTED IN THE DAILY BULLETINS OF THE DANUBE DIVISION

-abstract-

Key Words: January 1917, Danube, Ismail, Chilia Nouă, First World War.

There are presented the daily bulletins of January 1917 signed by the commanders of Danube Division that offer an image about the situation of the vessels involved in the military operations and the personnel who served on them.

[195] *Ibidem*, f. 163.

PARTICIPAREA MILITARILOR FRANCEZI DIN REGIMENTUL 61 INFANTERIE LA OCUPAREA DOBROGEI. DECEMBRIE 1918 - IULIE 1919

Colonel (r) Remus MACOVEI[*]

1. Date generale privind ocuparea Dobrogei de către forțele Puterilor Aliate

În perioada noiembrie 1918 - decembrie 1919, Dobrogea s-a aflat sub ocupația militară a Puterilor Aliate.

Scopul ocupației militare, conform Proclamației adresată de generalul Berthelot, a constat în asigurarea ordinii pe timpul instalării autorităților civile românești în Dobrogea, sub protecția și controlul trupelor aliate.

Armata de Orient, compusă din 8 divizii franceze, 9 grecești, 6 sârbe, 4 britanice și 1 italiană, comandată de generalul Frachet d'Esperey, a declanșat, la 2/15 septembrie 1918, ofensiva care se va solda cu capitularea Bulgariei, la 16/29 septembrie 1918.

Convenția de armistițiu semnată la Salonic între Bulgaria și Comandamentul Aliat, prevedea: ocuparea Bulgariei de către trupele Antantei; Armata bulgară va fi demobilizată, cu excepția a trei divizii (fiecare având în compunere 16 batalioane) și a patru regimente de cavalerie. Una dintre acestea, Divizia 4 Preslav, a fost destinată apărării Dobrogei.

Armistițiul prevedea că bulgarii sunt obligați să evacueze teritoriile sârbești și grecești pe care le ocupau, dar lăsa Dobrogea sub administrație bulgară și nu conținea nicio precizare referitoare la statutul juridic al regiunii.

Urmare a cererii primite din partea generalului Henri Mathias Berthelot, prim-ministrul republicii Franceze, Georges Clemanceau, ordonă generalului Franchet d'Esperey să anunțe autoritățile de la Sofia că trupele bulgare trebuie să evacueze întreaga Dobroge, până la frontiera stabilită în august 1913.[196] Guvernul bulgar a fost înștiințat că evacuarea se va executa sub supravegherea Diviziei 26 britanice, termenul de evacuare stabilit la data de 8/21 noiembrie 1918 de către generalul H.M. Berthelot, fiind de

---

[*]Președinte al Asociației Naționale Cultul Eroilor „Regina Maria" filiala județeană Constanța.

[196]General Radu R. Rosetti, *Mărturisiri (1914 - 1919)*, Editura Modelism, București, 1999, p. 281.

cinci zile.[197] Evacuarea urma să se execute în două etape. În prima etapă trupele bulgare trebuiau să ajungă, până la 16/29 noiembrie 1918, la 12 km sud de linia de cale ferată Constanța - Cernavodă. În etapa a doua retragerea trebuia încheiată la 22 noiembrie / 5 decembrie 1918 în spatele liniei stabilită prin Tratatul de la București (1913)[198].

La 12/25 noiembrie 1918, Georges Clemanceau a trimis o telegramă generalului Franchet d'Esperey în care ordona să fie ocupată în cel mai scurt timp posibil Constanța de forțe aliate, considerând că pentru menținerea ordinei să se dea ocupației din Dobrogea un „*caracter provizoriu și internațional din care să fie excluși bulgarii și românii*."[199]

La 13/26 noiembrie 1918, la Giurgiu s-a desfășurat întâlnirea dintre generalul H.M. Berthelot și generalul Constantin Prezan, șeful Marelui Cartier General Român. Cu această ocazie generalul francez a prezentat demersurile făcute pe lângă conducătorii Puterilor Aliate pentru a obține aprobarea ca trupele bulgare să fie retrase la sud de frontiera româno-bulgară din 1916. Generalul român a fost informat că după retragerea trupelor bulgare, autoritățile civile române puteau să se reinstaleze în Dobrogea. Cu această ocazie generalul H.M. Berthelot atrăgea atenția ca guvernul român să pregătească temeinic autoritățile române care vor fi trimise în Dobrogea. Pentru asigurarea ordinii în zonă, s-a stabilit dislocarea a două regimente aliate, care urmau să fie dispuse astfel:

- Regimentul francez în Dobrogea Veche, având batalioanele dislocate la Constanța, Medgidia și Cernavoda;
- Regimentul englez în Cadrilater, având batalioanele dislocate la Bazargic, Silistra și Turtucaia.[200]

La 14/27 noiembrie 1918, exasperat de faptul că generalul Franchet d'Esperey a impus doar retragerea trupelor bulgare din Dobrogea, nu și a autorităților civile, generalul Berthelot a solicitat lui Clemanceau, printr-o telegramă, anularea acestei măsuri.[201]

Urmare a acestui demers, s-a ordont ca și administrația civilă bulgară să se retragă treptat din Dobrogea. Planificarea stabilită de generalii H.M.

---

[197]Petre Otu, *Mareșalul Constantin Prezan.Vocația datoriei* , Ed. Militară,București, 2008, p. 260.

[198]Niculina Ursu, *Dobrogea un măr al discordiei?,* în revista Document nr.4 (26)/2004, p. 17;

[199]Radu Cornescu, *Portul nostru - 1918-1919; Trupe engleze, franceze și italiene intră în Dobrogea*, Vocea Constanței, 5 septembrie 2016, p. 2;

[200]Petre Otu - *op. cit.,* p. 262;

[201]Radu R.Rosetti - *op.cit*., pp. 287-288;

Berthelot și Franchet d'Esperey, a prevăzut ca această operațiune să se desfășoare astfel:

- din județul Tulcea pe 25 noiembrie / 8 decembrie 1918;
- din județul Constanța pe 29 noiembrie / 12 decembrie 1918;
- din județul Durostor pe 5 / 18 decembrie 1918;
- din județul Caliacra pe 11 / 24 decembrie 1918.[202]

Din ordinul primului ministru, Teodor Teodorov, începând cu data de 20 noiembrie / 3 decembrie 1918, s-a declanșat ***„părăsirea graduală*** " a Dobrogei de către autoritățile civile bulgare. Conform ordinului generalului Paul Chretien acestea vor fi înlocuite de „***autoritatea militară de ocupație***" anglo-franceză până la decizia Conferinței de pace.[203]

Ulterior s-a stabilit că autoritățile administrative românești se vor instala în fiecare județ ***„a doua zi după plecarea bulgarilor.***"[204]

Primele trupe aliate care au pătruns în Dobrogea, marcând la 11/24 noiembrie 1918, începutul ocupației militare aliate, au fost subunități din Brigada 228 Infanterie Britanică, care s-au dispus la Cernavodă și Medgidia. A doua zi, ele au intrat în Constanța, având în frunte pe generalul W.J. Ross, comandantul trupelor engleze din Bulgaria.[205]

Instalarea trupelor engleze în Dobrogea nu s-a făcut fără apariția unor mici incidente.

În localitățile Ostrov, Adamclisi și Ghevil-Punar, militarii englezi au intervenit pentru a opri omorurile și revolta împotriva bulgarilor.[206]

Odată cu sosirea trupelor franceze, trupele engleze au părăsit Dobrogea Veche, retrăgându-se în Cadrilater.

Imediat după instalarea trupelor franceze și engleze a început procesul de revenire a administrației românești în Dobrogea. Noile autorități s-au instalat astfel:

- La Constanța - N. Negulescu, prefectul județului Constanța, însoțit de o companie de jandarmi și funcționari, la 19 noiembrie / 2 decembrie 1918;

- La Tulcea - George Șerban, prefectul județului Tulcea, însoțit de o companie de jandarmi și un mic număr de funcționari, la 25 noiembrie /8 decembrie 1918;

---

[202]Niculina Ursu, *Dobrogea în timpul ocupației trupelor aliate (noiembrie 1918 – decembrie 1919),* „Anuarul Muzeului Marinei Române", III/2 - 2000, p. 174.

[203] Ghiorghi Markov, *The Great War and the bulgarian sword over the Balkan knot. 1914-1919*; „G.S.Rakovski " Național Defense College, 2017, p. 265.

[204]*Ibidem*, p. 265.

[205]Valentin Ciorbea, *Evoluția Dobrogei între 1918 - 1944*, Ed. Ex Ponto, Constanța, 2005, p. 56.

[206]Niculina Ursu, *Dobrogea un măr al discordiei*?, Revista Document nr. 4(26)/2004, p.17.

- La Silistra - Generalul Matei Castriș, prefectul județului Durostor, însoțit de 60 de jandarmi și 140 de funcționari, la 9 /22 decembrie 1918;

- La Bazargic - Grigore Teodorescu, prefectul județului Caliacra, însoțit de o companie de 252 jandarmi și un grup de funcționari, la 14/27decembrie 1918.

Jandarmii români au fost acceptați de către reprezentanții Puterilor Aliate considerându-se că aceștia fac parte din aparatul administrativ românesc și nu din forțele armate.

Având în vedere multitudinea problemelor cu care se confruntau autoritățile române, la 1/14 decembrie 1918 a fost înființat Serviciul Jandarmeriei în Dobrogea, prin organizarea unui batalion de jandarmi cu reședința la Constanța. Acesta era constituit din companiile de jandarmi Tulcea, Constanța, Durostor și Caliacra, având un efectiv total de 1.147 militari.[207]

2. Scurt istoric al Regimentului 61 Infanterie[208]

La 6 august 1914, Regimentul 61 Infanterie, comandat de colonelul Leblanc, a părăsit garnizoana de pace, remarcându-se până în decembrie 1916, pe timpul luptelor de la: Dieuze, Froideterre, Côte du Poivre, Paissy (Chemin des Dames).

În perioada decembrie 1916 - februarie 1917, Regimentul 61 Infanterie s-a organizat la Toulouse în vederea plecării sale în Armata Orientului.

Statul major și batalionul 1 au părăsit Toulouse la 18 ianuarie 1917 și au traversat Italia. Batalioanele 2 și 3 au părăsit Toulouse la 23 ianuarie, respectiv 3 februarie 1917, mergând la Toulon, unde s-au îmbarcat pe navele „Lutelia” și „Plata”, cu destinația Salonic.

Ajuns la Salonic regimentul s-a duspus în taberele Zeitenlick și Vatiluck. Pe 13 martie 1917, regimentul a ajuns la Eksiau, unde a fost cantonat o perioadă de timp. O escadrilă inamică a bombardat această localitate, provocând pierderi regimentului.

Până pe 10 iunie 1917, Regimentul 61 Infanterie, aflat în rezerva Armatei, a străbătut Macedonia în etape, traversând orașele Kozani și Ekterini. În final s-a dispus în zona localității Fuskinadzik, punctul de frontieră al zonei neutre.

---

[207]Gl.bg.(r) Mihalache D. Vasile, gl.bg.(r) Suciu P. Ioan, *Istoria Jandarmeriei Române. 1850-2000*, Editura Sylvi, București, 2000, p. 190. Conform altor surse efectivul batalionului ar fi fost de 1.467 militari.

[208] *Historique sommaire du 61e Régt d'infanterie, août,1914,décembre,1918*, Henri Charles-LaVauzelle. Éditeur militaire 124, Boulevard Saint-Germain, Paris, 1920.

În perioada 10 – 20 iunie 1917, Regimentul a participat la ocuparea Tesaliei, cucerind localitățile Elassona, Târnavos și Larissa, după care s-a reîntors în Macedonia. Regimentul a fost decimat de căldura mare în timpul acestor etape; numeroase cazuri de paludism și dizenterie fiind declarate în urma traversării mlaștinilor din Arkilisé, sectorul Monastir.

În august 1917, batalionul 1 a ocupat sectorul Nisopole, la nord-vest de Monastir, apoi sectorul Lakul-Mare, la o altitudine de 2.400 de metri.

Pe 24 octombrie 1917, locotenent-colonelul Milliet a preluat comanda regimentului.

Regimentul a trecut la apărare în zona muntoasă, între Lakul Mare și Brusnick, în perioada iernii confruntându-se cu frigul și cu mari dificultăți în aprovizionare. În noiembrie 1917, câteva subunități au fost surprinse de o avalanșă, cadavrele militarilor francezi fiind recuperate în zilele următoare.

Regimentul a rămas în zona muntoasă până la începutul lunii august 1918, când acesta a fost dispus la cotă 2091, începând pregătirile pentru ofensiva împotriva bulgarilor.

La 19 august 1918, comanda regimentului a fost preluată de locotenent colonelul Bonneau.

În perioada 24-28 august 1918, Regimentul 61 Infanterie a fost grupat în zona Lakul Mare, ulterior acționând în câmpia Monastir. Regimentul a participat la ruperea liniilor de apărare bulgare, trecând la urmărirea acestora în direcția Prilep.

După anunțarea armistițiului, regimentul s-a regrupat în jurul localității Prilep.

Pe parcursul lunii octombrie 1918, regimentul a traversat Bulgaria, întâmpinând mari dificultăți de aprovizionare

Pe 31 octombrie 1918, a ajuns la Kustendil unde a staționat până la 5 noiembrie.

La 11 noiembrie 1918, a ajuns la Rusciuk, unde, cu Batalioanele 1 și 2, au ocupat capete de pod pe malul stâng al Dunării.

Prin etape succesive s-a deplasat spre București, unde la 28 noiembrie 1918 a participat la parada organizată în cinstea întoarcerii Regelui României în capitală.

3.Acțiunile Regimentului 61 Infanterie în Dobrogea

Trupele franceze s-au desfășurat în Dobrogea de Nord astfel: la Tulcea în 23 noiembrie / 6 decembrie 1918, la Constanța în 27 noiembrie / 10

decembrie 1918, la Cernavodă în 28 noiembrie / 11 decembrie 1918 și la Medgidia în 30 noiembrie / 13 decembrie 1918.[209]

3.1. Colaborarea româno - franceză pentru instaurarea ordinii și liniștii publice în județul Tulcea

În județul **Tulcea** trupele franceze s-au confruntat cu o situație deosebită, fapt care a necesitat solicitarea sprijinului trupelor române aflate în Deltă. Este singurul caz în care trupele române, pentru o scurtă perioadă de timp, au încălcat prevederile înțelegerilor dintre guvernul bulgar și reprezentanții Puterilor Aliate, pătrunzând și acționând în Dobrogea.

La 22 noiembrie / 5 decembrie 1918 au sosit în portul Tulcea un remorcher și un șlep, cu trupe franceze. Cei 100 de militari din Regimentul 61 Infanterie, comandați de locotenentul Vuillaume, au debarcat în Tulcea a doua zi dimineața la ora 07:00. Locotenentul francez, într-o discuție cu comandantul compniei de infanterie din comuna Regele Carol, a precizat că imediat ce va fi înlocuită poliția bulgară din Tulcea, militarii români pot trece la Tulcea. De la Divizia 10 Infanterie s-a comunicatat să se dea curs acestei invitații, numai după primirea aprobării de la acest eșalon.[210]

La sosirea trupelor franceze în Tulcea în oraș rămăseseră numai jandarmii bulgari. Din raportul colonelului Bonneau, comandantul trupelor franceze din Dobrogea, înaintat generalului Berthelot, primele acțiuni desfășurate de francezi sunt prezentate astfel: ***„În satul Agighiol francezii au eliberat un ofițer și trei soldați bulgari arestați de români în timpul incidentelor care s-au iscat la evacuare, iar în comuna Sarighiol au eliberat un ofițer și 16 militari bulgari arestați de români. În comuna Niculițel, doi funcționari bulgari arestați în ziua de 28 noiembrie 1918 de către românii nemulțumiți de abuzurile și jafurile bulgare făcute în timpul retragerii, au fost eliberați de soldații francezi. Toți militarii bulgari eliberați au plecat în Bulgaria.”***[211]

Generalul Constantin Prezan, printr-un raport înaintat la 22 noiembrie/ 5 decembrie 1918 Comandamentului Trupelor din România și Rusia Meridională, a semnalat faptul că în comuna Cerna o patrulă românească a

---

[209]Niculina Ursu, *Rapoarte militare despre Dobrogea la sfârșitul Primului Război Mondial*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, V-2002, p. 316.

[210] Arhivele Militare Române (A.M.R.), *Divizia 10 Infanterie, Jurnal de operațiuni pe timpul de la 28 octombrie la 31 decembrie 1918,* p. 53.

[211]Niculina Ursu, *Rapoarte militare despre Dobrogea la sfârșitul Primului Război Mondial*, în Anuarul Muzeului Marinei Române, V/2 - 2002, pag. 317.

fost atacată, în cursul nopții, de populația bulgară înarmată, capturând un jandarm și 3 soldați români.[212]

La 26 noiembrie / 9 decembrie 1918, ora 14:30, la cererea comandantului detașamentului francez, Compania 6 / Regimentul 33 Infanterie a trecut în Tulcea, pentru a participa la menținerea ordinii în localitate și zona limitrofă. Din această companie un detașament de 20 grade inferioare, care pus la disoziția Prefecturii Tulcea, s-a deplasat, însoțit de militari francezi în comunele Camber, Enisala și Satu Nou. [213]

La 29 noiembrie / 12 decembrie 1918, în urma ordinului primit de la comandantul detașamentului francez din Tulcea, Compania 6 / Regimentul 33 Infanterie a trimis, pentru restabilirea ordinii și siguranței avutului locuitorilor, câte un post fix format din 4 militari în următoarele localități: Parcheș, Frecăței, Carcaliu, Amcearca, Satu Nou, Ortachioi, Bașchioi, Congaz, Sarichioi, Camber, Ciucurova, Visterna, Slava Rusă, Ciamurlia, Beidaud, Casimcea și Râmnicul de Jos. La fiecare post a fost repartizat și câte un jandarm. La Babadag s-au trimis 9 soldați sub comanda unui plutonier cu misiunea de a patrula în comunele din jurul acestui oraș, unde existau bande de comitagii care se dedau la jafuri.[214] La această dată compania franceză avea în Tulcea 30 militari, ceilalți acționând în județ. Garnizoana românească din Tulcea avea la dispoziție 21 militari, inclusiv cei de la serviciu.[215]

La 13 / 26 decembrie 1918, urmare a comunicării de către comandantul francez al detașamentului din Tulcea că nu mai are nevoie de sprijinul militarilor români și în conformitate cu ordinul nr. 180022 al Corpului V Armată, Compania 6 / Regimentul 33 Infanterie a fost trecută la Ismail. Au rămas în Dobrogea pentru încă câteva zile posturile din Slava Rusă, Casimcea, Satu Nou și Râmnicu de Jos și un post de 4 militari la Regele Carol.[216]

La 15 / 28 decembrie 1918, ultimii militari ai Companiei 6/ Regimentul 33 Infanterie au ajuns la Ismail.[217]

3.2. Colaborarea româno – franceză pentru instaurarea ordinii și liniștii publice în județul Constanța

Comandantul trupelor franceze din Dobrogea, locotenentul colonel Bonneau, a avut un comportament echidistant atât față de români cât și de

---

[212]*Ibidem*, p. 317.
[213] A.M.R. - *Divizia 10 Infanterie, Jurnal de operațiuni pe timpul de la 28 octombrie la 31 decembrie 1918*, p. 59.
[214]*Ibidem*, p. 66.
[215]I*bidem*, p. 70.
[216]*Ibidem*, p. 83.
[217]*Ibidem*, p. 88.

bulgari. Probleme deosebite au fost întâmpinate în comunele și satele bulgărești, unde locuitorii posedau armament și muniții rămase de la armata bulgară pe timpul retragerii și au existat încercări de a se opune la reinstalarea autorităților românești. Astfel, în satele Inan Cișme (Fântânele), Toxov (Grădina), Potur (Panduru), Hamangia (Baia), Casapchioi (Sinoe), Gargalâc (Corbu) și Esechioi[218] a fost nevoie de intervenția jandarmilor români, sprijiniți de militari francezi.[219]

Incidentele cele mai grave au avut loc la Inan Cișme (Fântânele) unde locuitorii bulgari, înarmați cu arme și așezați în tranșeele din marginea satului au deschis focul asupra detașamentului de jandarmi de sub comanda loctenentului Tudoran Constantin, fără a se produce pierderi.[220] Desfășurarea evenimentelor este descrisă în raportul locotenentului Popescu Ioan, astfel: ***„Aducându-se cazul la cunoștința colonelului Bonneau, comandantul francez de la Constanța, acesta a declarat în fața prefectului Negulescu și a căpitanului de jandarmi Panaitescu că va lua măsuri represive pentru a da un exemplu celorlalte comune. A doua zi, 60 de jandarmi români, o companie franceză și o secție de mitraliere pornesc spre Inan Cișme. Locotenentul francez care comanda acest detașament în loc să intre în sat și să aresteze pe capii rebeliunii și să dezarmeze satul, a oprit detașamentul mult afară din sat și a trimis parlamentari. Bulgarii în loc să vie și să stea de vorbă cu parlamentarii, s-au apucat să tragă clopotele, alarmând satul, ieșind fiecare cu furci, topoare și ghioage țintuite, ocupând tranșeele. Li s-a spus parlamentarilor net că primesc pe francezi dar nu primesc pe români și că dacă printre francezii care vor intra în sat va fi un singur român, vor trage cu armele. Față de acest răspuns dârz compania franceză și jandarmii români n-au intrat în sat și s-au întors înapoi. Raportându-se aceasta colonelului francez, acesta a ordonat locotenetului francez să dezarmeze satul și să instaleze jandarmii români. Locotenentul francez a venit din nou în sat și s-a mulțumit să strângă 20 de arme și 300 de cartușe pe care bulgarii au binevoit a le da. N-a putut instala jandarmii români. Colonelul Bonneau a făcut o aspră observațiune locotenentului care nu-și îndeplinise misiunea și atâta tot. Cât privește măsurile represive pe care le-a promis în fața prefectului român, colonelul francez își schimbase acum complet ideile. El spunea***

---

[218]Sat din comuna Ostrov, județul Constanța.

[219] S.J.C.A.N.- *Fond Legiunea de jandarmi, Istoricul Companiei de jandarmi Constanța 1914-1948*, Fond 162, inv. 169, p. 28.

[220]Mircea Vâlcu Mehedinți, *Dezvăluiri. Fața necunoscută a istoriei Românie. Cadrilaterul. Politica bulgarilor față de România. Otomanii*, Ed. Mircea Vâlcu-Mehedinți, București, 2008, pp. 81 – 82;

acum că trebuie să se facă tot posibilul pentru a se evita orice conflict care ar da naștere la vărsare de sânge. Ca atare a propus ca el împreună cu prefectul și căpitanul de jandarmi să facă un raid prin comunele cu pricina din județul Constanța. Rezultatul acestui raid îl va comunica căpitanului de jandarmi."[221]

3.3. Organizarea trupelor franceze

La 6 / 19 decembrie 1918, Regimentul 61 Infanterie, comandat de locotenent colonelul Bonneau avea forțele dislocate astfel: 2 batalioane și 1 companie geniu la Constanța și 1 batalion la Cernavoda - Medgidia – Tulcea. Organizarea regimentului era următoarea:

- **Comandament**

Comandament al bazei și șef al organizației de uscat
Locotonent colonel Bonneau al 61. RI
Comandant Drahonnet, adjunct
Sub intendentul militar Massot
Locotenent Belmas al 61 R.I însărcinat cu căile ferate
Căpitan Luglia 13 B.T.Z însărcinat cu aprovizionarea
Căpitan Cabanel al 13 B.T.Z însărcinat cu gestionarea pasagerilor
Ofițerul Administrație al clasei a doua Camelot al serviciului de sustistența: gestionar
9 ofițeri și 304 oameni (3 companii).

- **Baza navală**

Adjunct la comandamentul român Lambert la baza Căpitanului de Corveta
Ofițerul adjunct: gruparea de ambarcațiuni Herbout
Detașament cu 75 de marinari de flotilă a Dunării
Detașament cu 80 marinari ale Direcției bazei de la Salonic.

- **Servicii**

Artilerie: un sub-ofițer și 11 oameni, material de parc redus
Geniu: sub-locotonentul Valette de geniu și 6 săpători, aproape niciun material: complement cerut
Intendența : Domnul subintendent militar Massot, subintendent de Baza
Domnul Guillemin adjunct către subintendentul (alăturat raportul detaliat)
63 oameni ai secției 15.

- **Sănătate**

Domnul Medic – major al primei clase Vergne, șef de secție
Domnul Noujeau Ofițer de administrație a clasei a doua al serviciului de sănătate,

---

[221] *Ibidem,* p. 82.

7 oameni ai secției 15 de infirmerie (alăturat raportul special al acestui serviciu)

- **Trezorerie și Poște**

Domnul Lunel Ofițer al sectorului 526
4 agenți (alăturat raportul)

- **Direcția căilor ferate:**

Domnul Belmas (locotonent al 61)
Domnul inginer Beuze
Domnul Verulesco
Domnul Causse locotonent al 61

- **Servicii veterinare**

1 veterinar
1 veterinar ajutor
1 fierar
2 secretari

3.4. Măsuri luate de autoritățile franceze pentru asigurarea ordinii și liniștii publice

În timpul ocupației Dobrogei forțele miliatre ale Puterilor Aliate au instituit cenzura: „***localurile publice și școlile au fost închise; s-au interzis adunările și întrunirile publice ale populației dobrogene de origine bulgărească; s-a interzis purtarea de arme de către civili; tipărirea publicațiilor se făcea numai cu aprobarea serviciilor de cenzură.”***[222]

Pentru a asigura o colaborare eficientă între autoritățile românești și militarii francezi, locotenent colonel Bonureau, prin adresa nr. 30/1919 a stabilit următoarele reguli:

„Se interzice ofițerilor sau oamenilor de trupă de a merge încontinuu la Prefectură, Primărie sau alte autorități române în general pentru a adresa direct cereri sau reclamații.

Pe viitor corespondența cu autoritățile române va fi transmisă prin Intendentul șefului de corp sau al serviciului sau domnul comandant al Trupelor Franceze din Dobrogea.

Sigur numai domnul Intendent militar, maiorul garnizoanei și căpitanul Gracie, care lucrează cu delegație din partea comandantului Trupelor Franceze din Dobrogea, au calitatea de a întreține relații direct sau verbal cu autoritățile române. Intreținerea lor va face obiectul unei dări de seamă verbală sau scrisă. Corespondența scrisă va trebui

[222]Niculina Ursu, *Dobrogea în timpul ocupației trupelor aliate (noiembrie 1918 – decembrie 1919*), în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, III/ 2 -2000, p. 174.

întotdeauna adresată domnului comandant al Trupelor Franceze din Dobrogea. Această regulă nu admite nici-o excepție.

În consecință autoritățile române sunt invitate a nu răspunde la nici-o cerere verbală sau scrisă, care nu va fi în conformitate cu regulile arătate aici. Lt.col. Bonureau, Cdt. Trupelor Franceze din Dobrogea."[223]

3.5. Cazarea și hrănirea trupelor franceze

Pentru **cazarea** trupelor engleze în Cadrilater și a trupelor franceze în Dobrogea de Nord, Ministerul de Război Român a emis un ordin, care a fost transmis prin adresa nr. 62/1918 conducătorilor trupelor aliate, care stabilea condițiile în care acestea vor beneficia de cazare:

- Cazărmile și toate lăcașurile statului locuite de trupele aliate se oferă gratuit, toate trupele ce ocupă lăcașurile militare le vor lua în primire prin procese-verbale și inventare, semnate de un delegat al Ministerului de Război Român, al Direcțiunii Geniului și un delegat al formațiunii aliate. În aceste procese-verbale se vor arăta starea în care se predă localul și mobilierul, rămânând ca pentru stricăciunile ce eventual vor apărea să se trimită în urmă conturile pentru reparațiuni;
- Clădirile particulare rechiziționate pentru trebuințele armatelor aliate se vor plăti de către acestea după evaluarea ce se va face de o comisie mixtă la cererea militarilor aliați. Bineînțeles că orice stricăciuni cauzate acestor localuri vor fi în sarcina trupelor aliate;
- Cartiruirea trupelor la locuitori se va face gratuit;
- Pentru locuințele ocupate de ofițeri, popote și hoteluri cât și la case particulare locațiunea se va plăti în bună înțelegere de cei în cauză; în caz de neînțelegeri cei în cauză se vor adresa Comisiei mixte;
- Iluminatul electric cu gaz aerian prin Societatea de Gaz sau Electricitate se va plăti de militarii aliați;
- Apa consumată în cazărmi fiind furnizată de comune se va plăti armatei române. Regimul indicat mai sus este acela ce se aplică și ofițerilor și trupei armatei române.[224]

Conform ordinului Ministrului de Interne 0783 / 24 februarie 1919, s-a comunicat prefecților cerința Comandamentului Armatelor Aliate de a se aduce la cunoștința acestora toate aprovizionările cu materiale făcute până la data emiterii acestui ordin și costurile acestora. Se ordona ca pe viitor orice furnizare sau predare de material către armatele aliate se va comunica de urgență ministerului. De asemenea se atrage atenția prefecților că orice

[223]S.J.C.A.N. - Fond Primăria Constanța, Dosar nr. 29/1918-1919, p. 25.
[224] S.J.C.A.N., Fond Primăria Constanța, Dosar nr. 23/1918-1919, p. 71.

comunicare către Comandamentul Armatei de la Dunăre din București se va face numai prin Ministerul de Interne.[225]

Pentru **hrănirea** trupelor franceze aflate în trecere la Constanța s-a organizat un cerc exclusiv pentru ofițerii în trecere condus de cpt. Cabael care avea în subordine un subofițer gestionar, doi bucătari, doi ospătari. Acesta a funcționat pe strada Dodonați, în apropierea gării.

Alimentele erau preluate de la serviciul subzistenței, iar achizițiile directe (legume proaspete, fructe) erau făcute din piețele locale sau din apropierea Constanței.

Inițial cercului îi fusese acordat un avans în valoare de 500 de franci, de către intendență, dar acesta trebuia rambursat cât mai repede posibil.

Orele pentru mancare: sala de restaurant a funcționat după următorul program :

-11.30-13.30

-18.30 -20.30

Prețul mâncării :

-Masa de prânz sau de seară (inclusiv cafeaua): ofițer superior - 6 franci, ofițer subaltern - 5 franci.

-Micul dejun de dimineață: cafea neagră cu pâine - 0,50 franci, cafea cu lapte sau ciocolată cu pâine - 0,75 franci.

Plata mâncării s-a facut doar cu bani francezi ofițerului / subofițerului gestionar și înaintea intrării în sala, în schimbul unei chitanțe dintr-un carnet specific. Ospatarii nu trebuie să servească nicio mâncare decât după prezentarea chitanței. Bacșișul este facultativ și destinat angajațiilor Cercului.

Meniul va fi unic și niciun fel de mâncare în plus nu va putea fi servit. Va fi compus în principiu din: o supă sau antreu, o mâncare cu carne, o mâncare cu legume sau paste, cafea.

Ofițerii în trecere vor fi găzduiți în oraș, de acest lucru se va ocupa Maiorul de la garnizoană, fie în hoteluri, fie la persoane particulare.

Reclamațiile pentru cazare trebuiau adresate biroului de la Cerc, iar pentru mâncare căpitanului director de la Cerc, la hotelul Carol, bulevardul Elisabeta. Cercul va începe să funcționeze pe 30 decembrie 1918.

3.6. Ordin privind îmbarcarea trupelor în portul Constanța

La 19 decembrie 1918, locotenent colonel Bonneau, pentru evitarea unor evenimente pe timpul îmbarcării trupelor în portul Constanța a emis un ordin cu următorul conținut:

[225]S.J.C.A.N., Fond Prefectura Constanța, dosar 29 / 1919, p. 15.

-Referitor la asigurarea cu alimente șeful garnizoanei va transmite celor interesați date referitoare la numărul de zile de alimente care vor fi asigurate ofițerilor și trupei (pe timpul traversării și debarcării) precum și ustensilele și obiectele necesare hrănirii;

-Organizarea detașamentului se va face astfel încât toți ofițerii să fie încadrați cu sarcini precise, astfel încât disciplina la bord să fie riguroasă, având în vedere că un accident pe mare este oricând posibil;

-Se va destina un ofițer care va asigura repartiția cabinelor pentru ofițeri și trupă, după executarea unei recunoașteri riguroase a navei, în deplin accord cu comandantul nave:

-Serviciul de Sănătate Marină sau din oficiu Serviciul de Sănătate de pe Uscat va trebui să asigure aprovizionarea medicamentelor indispensabile pe timpul misiunii:

-Ambarcarea personalului se va face după întocmirea unui formular în trei exemplare, care va fi depus la biroul conducerii portului, înaintea îmbarcării, de către corpul care va ordona punerea detașamentului în mișcare. Formularul va cuprinde reguli stabilite de către compania care administrează nava, care vor fi obligatoriu de respectat de personalul îmbarcat.

3.7. Măsuri pentru îmbunătățirea situației sanitare

Situația sanitară precară pe care au găsit-o trupele franceze a fost semnalată de locotenentul colonel Bonneau, comandantul forțelor franceze din Dobrogea, în scrisoarea deosebit de tăioasă pe care o înaintează prefectului județului Constanța, la 26 aprilie 1919.

„Transmițându-vă raportul atașat al Biroului de Igienă al orașului, am onoarea să vă atrag atenția asupra următoarelor puncte:

Bolile epidemice sunt în creștere ușoară. Noile cazuri constatate par să fie generate de nerespectarea măsurilor profilactice obligatorii. Pentru a combate această tendință, Consiliul de Igienă propune noi măsuri cu care sunt de acord / pe care le sprijin, și pe care vi le prezint, rugându-vă să interveniți pe lângă serviciile municipale pentru ca aplicarea lor să fie strictă și completă.

Se decisese în special că Primăria va furniza 4/5 din combustibil, necesar bunei funcționări a băilor moderne. Promisiunile nu s-au concretizat. Unitatea nu funcționează decât foarte neregulat, de unde relaxarea în deparatizarea populației civile și, astfel, creșterea cazurilor de tifos.

Pentru a evita o extindere rapidă a bolii, este urgent ca Primăria să își respecte angajamentele și să controleze mai eficient deparazitarea populației sărace.

Pe de altă parte, am onoarea să vă cer să interveniți pe lângă Poliția locală astfel încât controlul bolilor venerice să fie efectuat mai serios. Sancțiunile trebuie să fie aplicate tuturor prostituatelor care nu se supun vizitei medicale obligatorii.

Nu aș insista mai mult asupra acestei chestiuni care afectează atât de mult sănătatea trupelor aflate la ordinele mele, și în același timp care interesează salubritatea generală a orașului. Dacă nu se iau măsuri foarte riguroase de către poliție, mă voi vedea obligat să fac ca acest control să fie exercitat de către medicii militari francezi.

În final, am onoarea să vă rog să interveniți pe lângă primar astfel încât curățenia străzilor să fie făcută mai activ. Ar fi de altfel de dorit să se satisfacă în întregime numeroasele solicitări care au fost adresate până aici la Primărie pentru golirea latrinelor militare. Promisiunile făcute rămân fără efect, iar focarele de infecție cresc chiar în momentul apropierii căldurilor mari, ceea ce le face și mai periculoase." [226]

Același ofițer francez semnala primarului Constanței situația total necorespunzătoare a modului în care se executa curățenia în oraș.

„Am onoarea să vă confirm întâlnirea noastră recentă referitoare la funcționarea deficitară a Serviciilor de salubrizare de la Constanța.

Trotuarele și străzile nu sunt măturate, se adună grămezi de gunoaie, ediculele nu funcționează. Această stare de lucruri compromite și mai mult igiena populației și trupelor; vă rog să dați dispoziții de îmbunătățire a situației.

Știu că vă lipsește atât personalul, cât și mijloacele de transport, dar cred că știu că în oraș există multe persoane fără ocupație. Angajarea lor mi se pare indicată, iar munca lor ar face rost de resurse care le-ar ameliora situația materială.

Din punctul meu de vedere, sunt dispus să vă ajut în sarcina dvs dificilă și cu ajutorul personalului și materialelor militare. Vă rog să îmi spuneți în ce condiții aș putea să fac să coopereze mâna de lucru militară în sprijinul curățeniei și salubrității orașului. Îl invit pe șeful Garnizoanei să se întâlnească cu dvs pe acest subiect."[227]

3.8. Diverse

Primăria Constanța a organizat la 28 ianuarie 1919, primirea generalului H.M. Berthelot, care în drumul său spre Odesa, urma să facă o scurtă escală la Constanța. Pentru buna desfășurare a evenimentului, în zilele

---

[226] Remus Macovei, *Ocupația militară a Dobrogei de către Puterile Aliate.Reinstalarea autorităților românești în Dobrogea. Noiembrie 1918 - Decembrie 1919*, Ed. Next Book, Constanța, 2018, p. 52.

[227] *Ibidem*, p. 53.

de 26 şi 27 ianuarie 1919, primăria Constanța, prin Serviciul Tehnic Comunal, a luat măsuri pentru îndepărtarea zăpezii pe itinerarul de deplasare al înaltului oaspete - Gară, strada Carol, Piața Independenței, Port. Pe acest traseu au fost dispuși cetățenii mobilizați prin afișele postate în întregul oraș și toți elevii constănțeni. Aceștia vor avea asupra lor drapele, românești și franceze, distribute de autorități.

La 28 ianuarie 1919, generalul H.M .Berthelot, însoțit de trei ofițeri, a plecat din București la miezul nopții, a ajuns la Feteşti la ora 09:00, a trecut Dunărea pe bac, ajungând la Constanța cu trenul în jurul orei 16:30. Generalul a fost întâmpinat la gară de Prefectul Județului, Primarul Constanței, oficialități locale și comandantul militar francez al Dobrogei, locotenentul colonel Boneau. Întreaga populație a orașului, mobilizată de autoritățile locale a salutat cu un entuziasm de nedescris pe ***„neînvinsul apărător al dreptății,”*** cetățenul de onoare al neamului românesc.[228]

În anul 1919 unitățile franceze din Constanța au fost antrenate în revolta flotei Mării Neagre, contaminată de ideile bolșevice. Pe contratorpilorul „*Protet*” a avut loc un complot bolșevic, iar pe vasele „*Jean Bart*” și „*France*” marinarii au cerut să fie duși în Franța.[229] În aceste condiții guvernul român a ordonat autorităților locale să colaboreze cu comandamentul aliat pentru anihilarea organizațiilor revoluționare existente pe teritoriul Dobrogei, ale căror manifeste în limba română, bulgară și turcă erau răspândite în satele și comunele din zonă de către comuniști. Prefectul Județului Constanța era îngrijorat de ***„diferitele încercări de propagandă revoluționară și bolșevică, mai ales că ea a început să prindă și în mijlocul trupelor franceze.”*** Lucrurile s-au agravat, astfel încât în luna martie 1919, militarii francezi n-au mai putut fi îmbarcați decât sub amenințarea mitralierelor, alți rebeli fiind dezarmați, puși sub pază severă a santinelelor din armata colonială și apoi îmbarcați pentru o destinație necunoscută.[230]

Regimentul 61 Infanterie va părăsi Dobrogea în aprilie 1919.

---

[228] S.J.C.A.N. - Fond Primăria Constanța, Dosar 7/1919, pag. 6.
[229] Radu Rosetti, *op. cit.*, p. 351.
[230] Adrian Rădulescu, Ion Bitoleanu, *Istoria Dobrogei*, Editura Ex Ponto, Constanța, 1998, p. 414.

THE MILITERY ACTIONS OF 61-ST FRENCH INFANTRY REGIMENT ON DOBROUDJA. DECEMBER 1878-JUNE THE 1-ST 1879

-abstract-

Key Words: Dobroudja, Allied Powers, The French troops, the 61-st Infantry Regiment.

During November 1878 - December 1879 Dobroudja was under the occupation and control of the Allied Powers.The main goal of this military occupation according to the request to general Berthelot was to ensure the order during the installation of Romanian civilian authorities in Dobroudja, under the control of the Allied Troops.

The 61-st Infantry Regiment military occupied The old Dobroudja between December 1878-June 1879.The French troops will develop in the Northern Dobroudja as follows: in Tulcea at November the 24-th/ December 1918, in Cernavoda between November the 29-th/ December the 11-th 1918 in Constanta between November the 28-th/ December the 10-the 1918, and in Medgidia between November the 30-th/ December the 13-th 1918

On December 2/15 1918 the 61-st Infantry Regiment and in Constanta between nt was having two batallions and a n Engineers company in Constanta and one battalion in Cernavoda-Medgidia-Tulcea.

The commandand in charge of the French troops in Dobroudja, Lt. col. Bonneau was having a an equal behaviour towards the Romanians and Bulgarians. There were signaled worrying acts in the Bulgarian villages where the inhabitants were having weapons and ammunition left over there by the Bulgarian army hen retreating. They even try to push away the establishing of the Romanian authorities

This way in the villages Inan Cisme (Fantanele), Toxov (Grădina), Potur (Panduru), Hamangia (Baia), Casapchioi (Sinoe), Gargalic (Corbu) and Esechioi the intervention of the Romanian gendarms and French troops was necessary.

AVENTURIERI PE MAREA NEAGRĂ

Dr. Constantin CHERAMIDOGLU[*]

Atracţia mării s-a dovedit uneori irezistibilă pentru mulţi oameni, mai ales tineri, care au fost fascinaţi de întinderea nesfârşită de ape, dar şi de mirajul unor ţinuturi exotice, ce îi aşteptau după o călătorie pe mare. Pentru unii a rămas un vis al adolescenţei, dar alţii au căutat să îl transforme în realitate, înfruntând orbeşte toate riscurile fizice şi chiar legale. Cine răsfoieşte presa veche este uimit de câte asemenea cazuri au existat şi tocmai de aceea am căutat în cele ce urmează să prezentăm astfel de cazuri, ce ajută la înţelegerea acestui fenomen, ce face parte până la urmă din firea umană.

Menţionăm de la început că ne referim atât la cetăţeni români cât şi străini, ce ajungeau sau plecau, de pe litoralul românesc al Mării Negre, în perioada interbelică. Nu ne vom ocupa mai mult de sportivii de performanţă, de cei consacraţi şi cunoscuţi, precum Herdan sau cei de la Yacht Clubul Regal Român, ci doar de amatori, de oameni simpli, pasionaţi de mare. E drept însă că Lazăr Herdan merită o lucrare aparte dedicată aventurilor sale pe mare, dar şi în alte domenii sportive. Vom reţine acum doar una din întâmplările ce l-au făcut cunoscut. Dar iată cum povestea chiar el, cum a început totul: „Duminică 4 august 1935, aflându-mă la Eforie m-am întâlnit cu amicul meu d. Ion Rosnovanu, magistrat din Bucureşti, care îşi petrecea acolo vilegiatura. Dintr-una într-alta i-am adus la cunoştinţă că am cumpărat din Suedia o barcă cu pânze cu care am făcut ceva ieşiri în mare şi că sunt foarte mulţumit de ea. După 15 minute hotărâsem să facem cu barca o plimbare pe Marea Neagră, până în Bosfor. Zis şi făcut. A doua zi ne-am întâlnit la Constanţa unde am făcut pregătirile necesare, formalităţi la căpitănia de port, ne-am aprovizionat cu apă de băut într-un butoiaş de 6 sticle, fructe, lapte condensat, conserve de legume, compoturi, ciocolată, brânză nesărată şi un primus”. Ziarul citat mai menţiona: „Plecaţi din Constanţa cu barca <<Crăiţa>> cu două vele, au parcurs distanţa Constanţa-Istanbul în 47 ore. E de remarcat că ambii sportmeni nu sunt navigatori şi n-au cunoştinţe şi antrenament pentru călătorii de lungă cursă”[231].

Cât despre sprijinul primit de ei, Lazăr Herdan avea să declare ulterior: „D. Furnaraki – aflat în vilegiatură la Eforie – membru al Yacht Clubului Regal Român ne-a împrumutat o hartă a Bosforului. Locotenentul Eduard Ghezzo din Marina regală română, ne-a fost de un preţios ajutor,

---

* Societatea de Ştiinţe Istorice, filiala Constanţa.

[231] „Gazeta Sporturilor”, an XIII, nr. 1791 din 25 august 1935, p. 1.

prin sfaturile ce ne-a dat ca să putem naviga cu cât mai puţine riscuri şi a ajunge cu bine spre ţinta călătoriei noastre. D. amiral Ioan Bălănescu, în calitate de vice comandor al Y.C.R.R., ne-a dat un larg concurs şi ne-a pus la dispoziţie material de navigaţie necesar pentru circumstanţă. Aceste trei persoane au fost singurele iniţiate despre intenţia noastră”[232].

Cam tot atunci, scriind despre acest eveniment, Romulus Dianu spunea; „Traversarea Mării Negre, de către d-nii Herdan şi Rosnovanu, într-o barca fără motor, fără post de radio, fără ajutoare sau călăuze, a fost privită la Istanbul ca un eveniment a cărui valoare consistă mai ales într-un curaj lipsit de orice precauţiune. Expediţia a reuşit în nişte condiţiuni care erau mai favorabile unui trist sfârşit decât unei asemenea cuceriri”. Autorul citat dorea însă să facă şi o comparaţie, cu un gest similar anterior, pe care îl vedea mult mai încărcat de semnificaţii: „Dar traversarea aceasta nechibzuită şi sfidătoare a Mării Negre, nu este prima. Cu mult înainte de marele război, d. comandant Marcu, actual conducător suprem al vaporului <<Regele Carol>>, a traversat singur Marea Neagră, într-o barcă mai mică şi mai nenorocită decât a d-lor Herdan şi Rosnovanu. D. Marcu era un copil de 17 ani singuratic şi cu ochii pe <<mişcătoarea apelor singurătate>>, cum spune Eminescu. Drumul până la Istanbul nu l-a parcurs în trei zile ci în două săptămâni, aşa încât a intrat în apele turceşti zdrobit de oboseală şi de foame, mai mult mort decât viu, hotărât ca după o atât de surâzătoare expediţie să-şi consacre întreg restul vieţii Mării noastre”[233].

Marea atrăgea în primul rând copiii crescuţi la malul ei, ce îşi petreceau zilele jucându-se de multe ori în port, sau pe lângă bărcile pescarilor locali. Un exemplu îl găsim relatat în presa locală din anul 1923: „Copii Niculae Fătu, Traian Ionescu şi Iacom Şmiţer, toţi elevi de şcoală primară, plimbându-se ieri prin port, le veni o idee straşnică. Neobservaţi de nimeni, cei trei şcolari se suiră în barca lui Iani Hristu, ce era acostată la digul nou de lângă căpitănie şi binişor porniră prin bazin ieşind de la farul verde în larg. Aci însă văzând că valurile se înteţesc şi temându-se de a nu fi răsturnaţi, îndreptară barca spre ţărmul viilor, unde au ajuns uzi leoarcă. Barca a fost găsită de stăpân pe ţărmul viilor şi făcându-se cercetări, s-a putut afla de această ispravă”[234].

În august 1923 presa constănţeană informa publicul despre „o interesantă aventură a unui tânăr german”, anume Karl Schott, aflat de câteva zile la Constanţa. Ele era cunoscut pentru excursia pe Dunăre până la Sulina, pe care o realizase în anul anterior. Despre planurile sale în acel an,

---

[232] „Gazeta Sporturilor”, an XIII, nr. 1794 din 28 august 1935, p. 2.
[233] „Curentul”, an VIII, nr. 2708 din 19 august 1935, p. 1.
[234] „Dacia”, an X, nr. 77 din 5 aprilie 1923, p. 1.

ziarul nota: „în acest an numitul sportman şi-a prelungit itinerariul stabilindu-şi cursa de la izvorul bătrânului fluviu până la Constantinopol, cu escale în toate porturile dunărene şi ale Mării Negre. Actuala barca de care Schott se serveşte este lungă de 4 metri şi cântăreşte numai 20 kg. Acest vas este demontabil şi se poate transporta. Membru al *casei de educaţie naţională din Brăila*, excursionistul a arborat vasului său culorile drapelului românesc, pe care îl va duce până la cheiurile bătrânului Stambul. Barca poate susţine doi călători, dar d. Schott călătoreşte numai însoţit de un mic căţel de rasă fox. Hrana pe drum şi-o procură singur şi doarme în timpul nopţii pe ţărmurile mării, acolo unde întunericul îl apucă, alături de barca sa şi de câinele său ce-l păzeşte. De remarcat este că d. Schott nu poartă în timpul calătoriei sale decât un pantalon de baie, lopătând cu totul gol, în barcă atât pe vreme bună cât şi pe frig şi arşiţă fără pălărie. (...) Din portul nostru, d. Schott va pleca pe ţărmul mării spre Balcic, Varna şi celelalte porturi ale Mării Negre, până la destinaţie”[235]. Remarcăm în stilul tânărului german tendinţa de a repeta voiajele pe mare, aşa cum se făceau ele în antichitate: navigaţie numai pe timpul zilei, cu acostare seara la mal, deplasarea cu vâsle şi hrana pescuită din mare sau găsită pe mal.

În acelaşi an plecaseră din Hanovra doi invalizi de război germani, cu o barcă pe care o construiseră din pânză cauciucată, având 5 metri lungime şi cântărind 30 de kg. Veniţi pe Dunăre în jos, ei doreau să ajungă la Constanţa, „de unde mai departe vor naviga prin Bosfor, Dardanele, Gibraltar şi canalul Manche, până ce se vor înapoia în Hanovra”. Ziarul mai menţiona că „unuia din îndrăzneţii marinari îi lipsesc degetele de la mâna stângă, iar celuilalt un picior”[236]. Ziarul din 29 iulie 1923, anunţa: „Azi dimineaţă la orele 10 a sosit în portul nostru din Sulina, barca cu cei doi invalizi germani plecaţi din Hanovra şi despre care ziarul nostru a vorbit la timp”[237].

Un alt navigator german amator, era să îşi încheie aventura în septembrie 1924 în mod tragic, dar până la urmă povestea sa a avut o notă comică: „În portul nostru a sosit într-o barcă de cauciuc demontabilă, ziaristul german Felix Cohn. Acesta a plecat de la Iusbruch (Germania) cu scop de a parcurge drumul până la Smirna. A trecut pe la Brăila şi apoi pe la Galaţi. În apropiere de gurile Dunării, navigatorul a fost eroul unei aventuri... puţin plăcută. Jandarmii, plecaţi probabil în urmărirea lui Terente, crezură că blondul german e chiar Terente şi fără să cerceteze prea mult, au deschis un foc viu asupra acestuia silindu-l să oprească. La urmă s-a văzut

[235] „Dacia”, an X, nr. 197 din 30 august 1923, p. 1.
[236] „Dacia”, an X, nr. 167 din 25 iulie 1923, p. 1.
[237] „Dacia”, an X, nr. 171 din 29 iulie 1923, p. 2.

confuzia. Un amănunt interesant. Jandarmii au avut şi naivitatea de a semna în carnetul navigatorului, că l-au luat drept Terente. Cohn va pleca astăzi, spre Constantinopol”[238].

În luna noiembrie a anului 1924 în portul Constanţa soseau turistul german Nover Beltz cu soţia sa, care cu o barcă demontabilă plecaseră de la Hamburg, acum urmând să se întoarcă acasă pe Dunăre[239].

În august 1928 ziarul local „Dacia” nota de la Constanţa: „Ieri dimineaţa au sosit în portul Constanţa globe-troterii austrieci Otto Holtaus şi Robert von Bacho. Aceştia au plecat pe Dunăre de la Viena cu o barcă mică de cauciuc, ajungând în Marea Neagră. Din portul nostru, ei se îndreaptă înspre Constantinopol, propunându-şi a ocoli Europa până la Amsterdam, de unde se înapoiază la Viena”[240]. Câteva zile mai târziu acelaşi cotidian informa despre naufragierea unei asemenea ambarcaţiuni fragile, cu care cei neexperimentaţi doreau să străbată marea: „Turistul german Gustav Nicof pe când se afla cu o barcă plecat din Constanţa spre Constantinopol, în dreptul satului Două Mai, barca s-a răsturnat din cauza valurilor. Instrumentele de studii precum şi bagajele turistului s-au dus la fund, iar el a putut scăpa numai prin înot. Victimei i s-au dat îngrijiri de către d. Melide, pretorul plăşei Mangalia”[241].

Uneori însă astfel de aventuri temerare se încheiau tragic. Aşa a fost cazul relatat de ziare în octombrie 1927: „Acum câteva zile, sosiseră din Germania, de la izvoarele Dunării, cu o barcă demontabilă de cauciuc, tinerii turişti Iohan Martin Hipp şi Heinrich L. Bősser, germani originari din Basel. Călătoria s-a făcut pe Dunăre în condiţiuni excelente şi deşi marea era agitată, navigatorii au ajuns la Constanţa, unde au stat două zile, urmând a pleca spre Constantinopol, deoarece scopul urmărit de turişti era acela de a face înconjurul lumii în barcă. Plecând din portul nostru, îndrăzneţii turişti au făcut o greşeală că au pornit-o prea în larg fiind surprinşi de furtună, iar barca uşoară răsturnându-se, s-au înecat. Cadavrele nefericiţilor au fost scoase la ţărm de curentul apei şi anume al lui Iohan la 5 km depărtare de port iar al celuilalt în dreptul satului Agigea, unde valurile au azvârlit şi barca în care se aflau hainele şi merindele celor doi nenorociţi”[242].

O ştire primită de cotidianul constănţean „Dacia” la 20 iunie 1927, de la Balcic, vorbea despre o realizare deosebită pe plan nautic: „În seara zilei de 15 iunie, ora 8, a sosit în oraşul nostru venind de la Brăila, cu barca

---

[238] „Dacia”, an XI, nr. 211 din 19 septembrie 1924, p. 1.
[239] „Dacia”, an XI, nr. 260 din 16 noiembrie 1924, p. 2.
[240] „Dacia”, an XV, nr. 170 din 12 august 1928, p. 1.
[241] „Dacia”, an XV, nr. 188 din 5 septembrie 1928, p. 1.
[242] „Dacia”, an XIV, nr. 229 din 20 octombrie 1927, p. 1.

acţionată cu rame şi pânză, d. căpitan Dumitru A. Ioan din grupul navelor de grăniceri, care a străbătut pentru prima oară în ţara noastră, peste 400 kilometri în mai puţin de 4 zile. Echipajul era compus din maestrul militar Pană Constantin şi din soldaţii Dincă Ioan, Apostol Luca, Dumitru Vasile, Barbu Tănase, Matan Ion, Stoian Mihai, Nicolae Alex. şi Vifigiu Simion. Numiţii au plecat din Brăila duminică 12 iunie la orle 7 seara şi după ce au străbătut fără întrerupere vâslind zi şi noapte Dunărea, Braţul Sfântul Gheorghe, Gura Portiţei, au ieşit la mare şi au străbătut tot litoralul mării, ajungând la Balcic perfect sănătoşi şi în bune condiţiuni. Ei au adus la Balcic, o barcă construită în atelierele grupului de grăniceri din Brăila, ca să servească drept barcă de salvare pentru plutonul de grăniceri din punctul Balcic. Barca are o lungime de 9 metri, este complet deschisă, cu velatură a trei pânze. Ea a fost construită după dispoziţiunile d-lui general de divizie Ernest Broşteanu, comandantul garnizoanei, care a găsit că este absolut necesar a se înfiinţa un post de salvare la noi”[243]. Rămânând cam în aceeaşi zonă profesională, reţinem ştirea din Constanţa anului 1928: „Ieri după amiază la orele 5 a părăsit portul nostru o barcă (Cutter) cu pânze, în care se aflau d-nii locotenent Vasilescu Niculae din marina militară şi Leonida Tere de la serviciul maritim român, care vor să întreprindă o călătorie până la Constantinopol şi înapoi. Un public numeros a asistat la plecarea bărcii. De asemenea d. comandant Gavrilescu. La înapoiere, divizia de mare va face o deosebită primire intreprizilor marinari”[244].

La 2 septembrie 1930 soseau în portul Constanţa „trei bărcuţe de cauciuc purtând în vârf pavilionul bicolor al Republicii Polone. În ele şase studenţi – câte doi în fiecare barcă – de la Universitatea din Vilna. Ei merg într-o excursiune sportivă la Constantinopole şi au venit pe apă de la graniţa poloneză până aici, atingând şi traversând următoarele ţări: Cehoslovacia, Ungaria, Iugoslavia, Bulgaria şi România. De aici vor atinge coasta maritimă bulgară şi vor intra în Bosfor. Din Polonia şi până la Constanţa ei au făcut cinci săptămâni şi speră ca săptămâna viitoare să ajungă cu bine la Stambul. În port îndrăzneţii sportivi au fost salutaţi de d. avocat Dan Alecu, ajutor de primar şi preşedintele Clubului sportiv Victoria, care le-a urat bun sosit”[245].

Tot din Polonia au plecat spre Constantinopol alţi doi sportivi amatori; iată însă ce scria presa despre aventura lor: „plecând cu o barcă mică de cauciuc de la Suceava, au ajuns cu bine după o lună de navigaţie la Constanţa. D-nii dr. Jan Walkowski asistent universitar şi arhitect Ştefan

---

[243] „Dacia”, an XIV, nr. 136 din 24 iunie 1927, p. 1.
[244] „Curentul” an I, nr. 144 din 9 iunie 1928, p. 1.
[245] „Lupta”, an IX, nr. 2646 din 4 septembrie 1930, p. 2.

Sfişkovski, ambii din Krakovia, construindu-şi o barcă de cauciuc, au pornit de la izvorul râului Suceava, călătorind pe el până la vărsarea lui în Siret, pe care l-au parcurs în întregime. Apoi a fost străbătută o parte din Dunăre, până la canalul <<Regele Carol>>. Cei doi polonezi au plutit apoi pe lacul Razelm, ieşind în Marea Neagră prin Portiţa. Navigând paralel cu coasta mării, curajoşii sportivi au ajuns astăzi la Constanţa. Ei îşi vor continua drumul spre Constantinopol”[246].

În vara anului 1931 ziarul „Dacia” relata povestea incredibilă a aventurii pe mare a unor copii, ce pare desprinsă din romanele de aventuri pentru tineret: „în ziua de 12 iulie copii Petre Gh. Ignat, Nazarie H. Cumpănă, Matei Grigore şi un al patrulea al cărui nume ne scapă, toţi din satul Două Mai, în vârstă de 14-16 ani şi-au pus în gând să părăsească ţara. În acest scop ei au furat barca cu Nr. 3520 proprietatea fraţilor Petre şi Dănăilă Matei din Jurilofca, veniţi în partea locului, după pescuit. Adunându-şi proviziile necesare pentru un voiaj mai lung, cei patru copii s-au îmbarcat pornind cu barca în largul mării. Fiind surprinşi de furtună ei au rătăcit dezorientaţi pe mare. Părinţii semnalând dispariţia copiilor lor jandarmilor, aceştia au făcut cercetări fără a ajunge la vreun rezultat. Barca a rătăcit 25 de zile pe mare. În acest timp copii au slăbit într-atât încât nu mai aveau putere să tragă la rame. În ziua de 9 august, d. Bessi consul român la Burgas, a telegrafiat prefecturii Constanţa că, barca cu cei patru copii a ajuns în portul Sozopole (Bulgaria). Copiii sunt cu toţii sănătoşi şi vor fi trimişi în ţară cu primul vas”[247].

O întâmplare ce pare copiată după cea de mai sus, era relatată de acelaşi cotidian peste şase zile, tot cu patru copii (din care tot doar trei erau cunoscuţi ca nume), dar ei erau din Constanţa. Fără a pune la îndoială onestitatea publicaţiei, redăm în continuare pasajele importante din articol: „Acum câteva zile am relatat că patru copii din localitate, părăsind portul nostru cu o barcă spre a pleca... în alte ţări, au fost surprinşi de furtună şi târâţi 20 de zile pe mare în luptă cu valurile şi cu moartea. În apele turceşti ei au fost salvaţi şi duşi la Hene de unde apoi au fost expediaţi la Sozopole în Bulgaria şi de aici la Burgas. După trei zile au fost îmbarcaţi pe vasul olandez <<Clio>> cu care au sosit sâmbătă la Constanţa. Cei patru copii care au avut curajul să înfrunte capriciile mării şi să se aventureze într-un voiaj atât de periculos sunt: Petrică Riulescu de 11 ani, fiul unui chelner din str. Preda Buzescu, Ştefan Ionescu de 19 ani de pe şoseaua Mangaliei 90 şi Jean Stere de 16 ani din str. Miron Costin 59”. Urma apoi relatarea aventurii

[246] „Argus”, an XXIII, nr. 6110 din 23 august 1933, p. 4.
[247] „Dacia”, an XVIII, nr. 119 din 12 august 1931, p. 1.

din perspectiva copiilor (menţionăm că la acea vreme majoratul era la 21 de ani): „în ziua de 19 iulie, toţi patru ne-am întâlnit la malul mării în cartierul Vii, unde am hotărât să plecăm spre alte ţărmuri. Cel mai mare dintre noi, Nicolae Ionescu ne-a spus că are o barcă a unui frate cu care vom putea naviga toţi patru, sfătuindu-ne să ne luăm provizii şi de-ale îmbrăcămintei. După câteva ceasuri am fost cu toţii în barcă, pornind spre larg. Când am ajuns în dreptul Carmen Sylvei s-a dezlănţuit o furtnă puternică. La primele eforturi depuse de noi pentru a menţine barca la suprafaţă, s-a rupt cuiul de la rame şi astfel n-am mai putut vâsli, rămânând în voia valurilor, care ne purtau dintr-un loc în altul gata să ne răstoarne. După un timp am reuşit totuşi să fabricăm un nou cui şi astfel am putut să vâslim mai departe, căutând a ne apropia de ţărm. A fost însă imposibil. Zi după zi şi noapte după noapte am luptat din răsputeri ca să ajungem la liman. Foamea ne luase ultimele puteri. În timpul zilei nu întâlneam vase, în schimb am zărit câteva într-o noapte. Am strigat şi am fost auziţi. Vapoarele ne-au căutat dar nu ne-au găsit. Aşa am plutit 20 de zile în largul mării. Alimentele pe care le luasem cu noi ne-au ajuns numai cateva zile; apă beam din mare. Din cauza vâslitului mâinile noastre au început să sângereze. La rame, trăgea în ultimele zile numai şeful nostru Ionescu, ceilalţi zăceau în nesimţire. Într-o dimineaţă ne-au ieşit înainte două caice turceşti. Marinarii de pe aceste vase crezând că suntem din Rusia ne-au somat cu armele întinse. Noi ne-am predat, iar aceştia ne-au dus la Sozopole (Bulgaria) şi de aici la Burgas. Barca noastră a rămas în port, iar noi am fost duşi la consulatul românesc, unde ni s-a dat încălţăminte şi hrană”. Departe de a condamna într-un fel nesăbuinţa lor, ziaristul anonim îşi încheia articolul cu fraza: „Cei patru fraţi de suferinţă s-au despărţit cu suflete îndurerate că nu şi-au putut duce la bun sfârşit planul lor aventuros”[248].

În luna noiembrie a anului 1931 presa relata despre un accident petrecut la capul Caliacra în timpul unei puternice furtuni, ce anunţa începutul sezonului nefavorabil navigaţiei cu vase mici pe mare. „Doi turişti germani plecaţi cu o barcă pe Dunăre, de la Pădurea Neagră spre a face un voiaj de-alungul acestui fluviu şi apoi pe mare, până la Constantinopol, surprinşi de furtună au fost târâţi de valurile mării mai mult timp. Acum două zile, barca lor a fost izbită cu putere de stâncile capului Caliacra. Proviziile şi echipamentul turiştilor au fost înghiţite de valuri. Aproape goi, ei au venit la Bazargic, solicitând ajutoare pentru a se putea înapoia în ţara lor”[249].

---

[248] „Dacia”, an XVIII, nr. 123 din 18 august 1931, p. 1.
[249] „Dacia”, an XVIII, nr. 169 din 11 noiembrie 1931, p. 4.

De o aventură neintenţionată au avut parte şi doi tineri aflaţi în vacanţă la Eforie Nord, Liviu Spornic, grefier la Curtea de Apel din Cluj şi Florica Puşcariu, studentă, în vara anului 1931. Iată cum relata presa cazul lor: „Miercuri 29 iulie cei doi tineri au plecat să facă o plimbare cu barca. Ieşind în larg ei au fost surprinşi de furtună, care i-a împins tot mai în larg. Au reuşit totuşi să se apropie până la 100 metri de ţărmul Eforiei unde li s-a rupt şi ultima vâslă, din cele 6 pe care le luaseră la plecare. Pradă furtunii au fost purtaţi o zi întreagă în larg, prin faţa Constanţei şi Mamaiei. Schimbându-se vântul curentul i-a împins spre Bosfor, ieşind din ruta vapoarelor ce făceau cursa între Odessa şi Bosfor. Sâmbătă seara au căzut în ruta vaselor ce fac cursa între Nicolaev şi Constanţa. La 120 mile depărtare de Caliacra ei au fost întâlniţi de vasul englez <<Sewgepolo>> care i-a salvat. În tot timpul celor 4 zile cât au fost purtaţi de valuri, ei n-au avut alt aliment decât o sticlă de apă. Odată salvaţi ei au dăruit barca comandantului vasului spre a o avea ca amintire. Pe bordul vasului au primit haine şi toate cele necesare. Ajunşi la Constantinopole au fost daţi în primire consulatului român care i-a îmbarcat pentru Constanţa. La sosirea în portul nostru ei au fost obiectul unei vii manifestaţii din partea publicului şi mai ales din partea studenţilor de la O.N.E.F.”[250].

Tot luaţi de curent au fost şi doi tineri bulgari, în anul 1936, după cum vedem din ştirea următoare: „în apropiere de punctul Tatlageac de pe litoralul românesc, pescarii au descoperit o barcă în care se găseau doi inşi în nesimţire. Aceştia au fost duşi pe ţărm, unde după ce li s-au dat ajutoarele necesare şi-au revenit în fire. Au declarat că se numesc Iordan Vasilieff şi Gh. Uzum, ambii din Varna. Ei plecaseră să facă o plimbare pe mare, în faţa portului bulgar, însă furtuna care s-a stârnit, a dus barca în larg. Curentul a târât-o apoi pe valuri timp de trei zile şi trei nopţi în şir. În acest timp tinerii au căzut în nesimţire. În cele din urmă barca a fost aruncată pe litoralul românesc. Cei doi tineri vor fi retrimişi la Varna”[251].

La sfârşitul anului 1932, porneau de la Viena cu barca, doi tineri, Max Hapellman şi Maria Nadler, rămaşi de curând şomeri, pe Dunăre în jos, visând să ajungă la Istanbul. Au mers în condiţii bune pe Dunăre, dar au ajuns la Sulina în timpul unei furtuni. Nevoind să mai aştepte schimbarea vremii, ei au continuat drumul spre Istanbul, pe mare. La mică distanţă de portul Sulina, barca lor a fost răsturnată de vântul puternic. Cu greu, cei doi tineri s-au salvat agăţându-se de un sloi de gheaţă. Fiind apoi găsiţi de un

[250] „Cuvântul”, an VII, nr. 2260 din 6 august 1931, p. 3.
[251] „Dimineaţa”, an XXXII, nr. 10684 din 20 septembrie 1936, p. 8.

pescar, au fost aduşi iar la Sulina. De acolo s-au îmbarcat pe un vas grecesc cu care au ajuns la Constanţa[252].

Tot în anul 1932 presa centrală informa despre o încercare de realizare a unui traseu lung, pe ape, de catre doi tineri români, aventură ce urma să înceapă din portul Constanţa: „Astăzi au sosit în portul nostru – venind de la Sulina – doi întrepizi sportmani, tinerii navigatori Niculae Constantinescu şi Gheorghe Briceag, care au întreprins un raid îndrăzneţ. Ei îşi propun să parcurgă pe apă distanţa de 4226 kilometri pe mare şi Dunăre, de la Constanța la Regensburg. Această călătorie o fac într-o barcă cu rame, cu plecarea din Constanţa în ziua de 17 iulie. De fapt raidul lor a început de la Giurgiu, de unde Briceag şi Constantinescu au plecat cu barca spre Sulina şi de acolo la Constanţa, unde au sosit astăzi şi de unde cum am arătat mai sus începe efectiv raidul Constanţa – Regensburg care va dura 90 de zile. În port îndrăzneţii navigatori au fost primiţi de către comandorul Borş, care i-a felicitat pentru curajul lor şi le-a urat succes în această întreprindere”[253].

La 13 iulie 1932 sosea o ştire scurtă de la Sulina: „Azi dimineaţă, la ora 9 şi-a făcut apariţia o bărcuţa de cauciuc condusă de un tânăr şi o tânără, de origine germană, care după ce s-au oprit la cheu ½ oră, au luat drumul spre largul mării favorizaţi de un timp frumos şi vânt uşor de NNV. În clipele în care au stat acostaţi la cheu, am aflat că provin de pe Rin”[254].

Nu numai germanii şi austriecii era tentaţi de călătoriile aventuroase pe mare dar şi românii, aşa cum vedem dintr-un articol publicat de ziarul „Curentul” în anul 1935: „Acum două săptămâni pe bordul unei bărci cu pânze, s-au îmbarcat preotul Emil Cucenau <poate Cuceanu? În presa veche greşelile de scriere a numelor erau frecvente, n.n.C.C.>, trei studenţi şi un electrician, care îşi puseseră în gând să vină pe calea apei până la Constanţa. La vale pe Prut, Dunăre, canalul Sf. Gheorghe şi canalul Regele Ferdinand până în lacul Razelm, călătoria s-a efectuat în condiţiuni bune. În timp ce barca naviga pe lacul Razelm, în apropiere de gura Portiţa, a dat peste o stâncă submarină care i-a spart fundul, apa pătrunzând în interior, inundând-o. Spre norocul temerarilor navigatori, malul era aproape şi cum toţi ştiau să înoate, au reuşit să ajungă cu bine la ţărm, remorcând şi barca avariată. Aci pe mal, cu mjloace de care dispuneau, au putut repara barca şi a doua zi, lăsând-o la apă şi-au continuat călătoria. De cum au ieşit pe mare au întâmpinat o furtună puternică şi cu toate sforţările depuse, navigatori n-au putut întinde pânza bărcii, pentru a câştiga din timpul pierdut. După o zi de rătăcire în voia valurilor, pânza bărcii a putut fi ridicată şi astfel au reuşit să

[252] „Dimineaţa”, an XXIX, nr. 9373 din 1 februarie 1933, p. 11.
[253] „Lupta”, an XI, nr. 3209 din 16 iulie 1932, p. 3.
[254] „Universul”, an XLIX, nr. 194 din 17 iulie 1932, p. 2.

ajungă până în dreptul Capului Midia, unde datorită neîndemânării lor la navigaţia maritimă, barca a intrat în talionul unor pescari. Cu foarte mare greutate, marea fiind potrivnică, ei au putut descurca plăşile în care barca se încurcase. De aici, pe marea tot atât de furioasă şi-au continuat călătoria până în portul nostru <Constanţa, n.n. C.C.>, unde au ajuns ieri după amiază. Neîncumetându-se să facă voiajul tot pe calea apei înapoi, cutezătorii navigatori au lăsat barca unui pescar care să găsească un cumpărător pentru ea, iar ei s-au întors înapoi la Ungheni cu calea ferată"[255].

Aventura unui sportiv lituanian ce dorea să ajungă la Istanbul sfârşea în vara anului 1937 pe plaja de la Vadu. Dar iată cum descria ziarul „Universul" evenimentul: „Legiunea de jandarmi a fost înştiinţată telefonic, de postul din com. Vadul, că pe malul mării, la punctul Gura Guazului, din dreptul acelei comune, o barcă a fost aruncată aseară la ţărm, de furtuna care a bântuit în ultimele două zile. Lângă barcă, jandarmii au găsit un sportiv care declară că se numeşte Gh. Bucovschi, din Lituania, care a plecat acum câteva săptămâni din Riga cu gândul să ajungă la Istanbul. Numitul a trecut prin Germania, prin canale până la Dunăre, iar de aici a parcurs drumul până la Marea Neagră, fără nici un accident. Jandarmii şi locuitorii, neputându-i fi de nici un ajutor sportivului lituanian, au anunţat căpitănia portului nostru"[256].

Pentru unii marea era drumul spre libertate, sau spre un nou început în viaţă; interese economice dar şi politice îi făceau pe mulţi să încerce această cale, chiar dacă nu erau obişnuiţi cu navigaţia pe mare.

În toamna anului 1927 presa relata un caz interesant: „Un nobil turc refugiat de mai mulţi ani în Bulgaria, anume Ismet Reledef, împreună cu prietenul său, dervişul Osman Mehmedo, au dispărut din Varna în ziua de 2 noiembrie, în împrejurări misterioase. Cei doi turci se aflau la Varna toleraţi de guvernul bulgar. Mai târziu s-a aflat că ei au plecat în mod fraudulos din Varna cu o barcă pe care au găsit-o acostată la chei. Ieri la orele 10 dimineaţa echipajul vaporului italian <<Danubio>>, care se afla în drum de la Constantinopole spre Sulina, a observat în dreptul portului Constanţa o barcă ce plutea în voia valurilor. Vasul s-a apropiat de barcă şi marinarii au scos din ea doi bărbaţi care se aflau în nesimţire. Căpitănia portului Constanţa a primit o radiogramă de pe vaporul <<Danubio>>, prin care se anunţa faptul. Cei doi turci fugari se îndreptau spre Rusia"[257].

Într-un alt context politic, în vara anului 1933 ziarul local „Dacia" relata despre emigranţi bulgari rătăciţi pe mare: „Vaporul <<Meteor>> tanc

---

[255] „Curentul", an VIII, nr. 2736 din 16 septembrie 1935, p. 10.
[256] „Universul", an LIV, nr. 201 din 24 iulie 1937, p. 2.
[257] „Adevărul", an XL, nr. 13471 din 17 noiembrie 1927, p. 2.

petrolier sub pavilion italian, în timp ce naviga de la Istanbul spre Constanţa, a salvat în largul Marii Negre o şalupă cu motor în care se găseau naufragiate 19 persoane, printre care 4 copii. Această şalupă a părăsit pe furiş, acum cateva zile portul Varna cu scopul de a transporta mai multe familii de bulgari în Rusia. Pe mare, barca a fost surprinsă de o furtună puternică, care a târât-o în larg, depărtând-o de drumul spre Odesa. Valuri enorme au transformat şalupa cu cele 19 persoane ce se găseau în ea într-o adevărată jucărie, care ameninţa să se răstoarne din minut în minut. După două zile şi două nopţi de groază, naufragiaţii au zărit vaporul<<Meteor>>, căruia i-au facut semne disperate să se apropie. Vasul italian apropiindu-se a reuşit să aducă pe bordul său cele 19 persoane, ce se găseau aproape în nesimţire, dându-le toate îngrijirile necesare. Naufragiaţii au fost aduşi ieri după amiază în portul nostru şi predaţi autorităţilor”[258].

Asemănator, în anul 1934 ziarul „Adevărul” istorisea „Aventura unor bulgari pe Marea Negră”, pe baza ştirilor primite de la Sulina: „Ieri a sosit în localitate cu o lotcă şeful gardian al farului de pe insula Şerpilor anume Vasile Ion. Gardianul a adus cu sine şi un bulgar originar din Varna, care a fost supus unui lung interogatoriu de către comandantul garnizoanei locale. Interesându-ne asupra rostului interogării celui arestat am putut afla următoarele: duminică la ora 6 dimineaţa o lotcă în care se aflau 13 persoane a fost surprinsă în apropiere de insula Şerpilor. Soldaţii de pe insulă au început să tragă salve în aer somând pe cei din lotcă să tragă la mal. După ce lotca a fost trasă la mal, cele 13 persoane dintre care 11 bărbaţi între 18 şi 40 de ani, o femeie şi un băiat, au fost dezarmaţi. Toţi sunt bulgari originari din Varna şi împrejurimi. Şeful lor a fost supus unui lung interogatoriu. Şeful grupului a declarat că el şi tovarăşii lui care erau învinuiţi de comunism, fuseseră puşi în libertate pe o cauţiune materială de către autorităţile militare din Varna. Ştiind că vor fi condamnaţi ei au hotărât să fugă în Rusia. În noaptea de 7 spre 8 septembrie au pornit pe mare cu destinaţia Odessa.

După ce au luptat cu valurile furioase ale mării, în noaptea de 8 septembrie au zărit farul de pe insula Şerpilor. Crezând că e vorba de farul de la Odessa, bulgarii au ancorat în apropiere de insulă spre a aştepta ivirea zorilor. Spre dimineaţă ei şi-au dat seama de greşeala săvârşită şi au ridicat ancora încercând să se îndepărteze de apele româneşti. Fiind observaţi de marinarii noştri şi somaţi să se predea, bulgarii au acostat la malul insulei. Gardienii farului au vrut să anunţe autorităţile din Sulina despre cele întâmplate. Din cauza furtunii însă, semnalele lor nu au fost observate de

[258] „Dacia”, an XX, nr. 67 din 13 august 1933, p. 4.

personalul farului de la Sulina. Cei 11 bulgari au plănuit între timp asasinarea celor 6 marinari şi a celor trei gardieni.

Dezarmarea lor urma să se producă în cursul serii. Soţia unuia dintre bulgari a divulgat însă complotul şefului gardienilor, d. Vasile Ion. Acesta a luat cele mai severe măsuri pentru zădărnicirea planului celor capturaţi. Văzând că nu poate comunica cu Sulina cu ajutorul semnalelor optice, şeful gardian a plecat cu lotca la Sulina şi ajungând în localitate a adus la cunoştinţa autorităţilor cele întâmplate”[259].

În primăvara anului 1941, presa relata un caz destul de hazliu, ce implica un personaj asemenea, un tânăr din Giurgiu anume Gheorghe Fabrea, care se străduise să inventeze o „şalupă-torpilă”, pe care ar fi vrut să o vadă realizată, undeva în străinătate.

Pentru a-şi îndeplini visul, el avea nevoie însă să ajungă la Istanbul. „Şi aşa s-a apucat el să-şi construiască singur o barcă cu care să plece la Istanbul. Dar şi pentru aceasta îi trebuiau bani şi cheresteaua s-a scumpit enorm în ultimul timp. Soluţia a fost găsită: barca, care avea să-l ducă triumfal peste Marea Neagră a construit-o din carton. Cu toate că ea măsura 2 metri, greutatea ei era doar de câteva zeci de kilograme”. A venit apoi la Constanţa, şi „cu barca în spate, Gheorghe Fabrea a coborât la plaja Duduia. Fără ceremonial şi tradiţionala sticlă de şampanie spartă în proră: <<Torpila No. 2>> (astfel îşi botezase barca) a fost lansată la apă. Puţin după aceea inventatorul nostru transformat în temerar navigator s-a urcat în ea. A făcut trei cruci şi a pornit la drum, luând largul însă cu grija de a nu se depărta prea mult de ţărm. (...) În dreptul farului de la Tuzla, <<Torpila No. 2>> a întâlnit în cale primul vapor. Fără frică, Fabrea a trecut pe alături de el. După trecerea vaporului s-au format valurile provocate de învârtiturile elicei. <<Torpila No. 2>> n-a putut să le reziste şi la primul val, apa mării a inundat-o pe jumătate. Pericolul de înnec a fost înlăturat de <<curajosul navigator>>, care a început să vâslească din toate puterile spre mal. Aci a fost descoperit de o patrulă grănicerească, care n-a ţinut socoteală de tânguierile şi planurile lui măreţe. Bietul Fabrea, în loc să ajungă la Istanbulul visat, a fost adus sub stare de arest la Constanţa”[260].

Ne oprim aici cu răsfoirea presei vremii, considerând că exemplele oferite sunt suficiente spre a ne forma o imagine despre fenomenul aventurierilor pe mare.

Dorinţa de a străbate întinderea nesfârşită a mării, firească nu doar pentru tinerii crescuţi pe ţărmul ei dar şi pentru cei pentru care marea era

---

[259] „Adevărul”, an XLVIII, nr. 15551 din 20 septembrie 1934, p. 2.
[260] „Curentul”, an XIV, nr. 4720 din 5 aprilie 1941, p. 3.

doar un vis format prin lectură şi desenat de imaginile din filme şi albume de pictură. Fără o pregătire prealabilă în meseria de navigator, fără cunoaşterea mării şi a pericolelor pe care aceasta le ascunde, mulţi tineri au riscat şi au încercat să plutească spre alte destinaţii, cu bărci mai mult sau mai puţin potrivite acestui scop. Pentru unii a fost o experienţă unică în viaţă, pentru alţii a fost ultima lor acţiune; pentru unii marea era drumul spre o viaţă mai bună, mai sigură şi mai liniştită. Lor li se adauga însă şi cei îndrăgostiţi iremediabil de mare, cei ce şi-au făcut o meserie din navigaţie şi un cămin din întinderea de ape.

ADVENTURERS ON THE BLACK SEA

-abstract-

Key Words: adventurers, Black Sea, boats.

The old press gives us countless examples of young people who tried to leave the Black Sea with simple or improvised boats. Without the necessary preparation, they sought to cross the sea to rush to other countries, where they wanted to settle. Some of them managed to reach Istanbul, others were saved from dangerous storms, and others died in their attempt. The attraction of the sea proves to be irresistible, especially for young people.

INCIDENTE LA FRONTIERA DE SUD A ROMÂNIEI (1926)

*Dr. Daniel Silviu NICULAE**

În istoria relaţiilor româno-bulgare anul 1913 reprezintă un an al dezintegrării prieteniei şi a politicii de bună de vecinătate care a existat între români şi bulgari, două popoare puternic legate de tradiţii comune, credinţă şi interese politice şi comerciale. Prin Pacea de la Bucureşii din 28 iulie / 10 august 1913, Dobrogea de Sud (Cadrilaterul) a intrat în componenţa statului român. A fost începutul acţiunilor iredentiste ale bulgarilor nemulţumiţi de prezenţa admnistraţiei româneşti în acest teritoriu, manifestate prin atacuri ale organizaţiilor paramilitare care au desfăşurat la frontiera de sud a României atacuri teroriste susţinute de o propagandă virulentă.

Comitagii bulgari, începând cu anul 1913, au jefuit şi omorât funcţionari publici, jandarmi, grăniceri şi ţărani din apropierea liniei de graniţă, conform documentelor din arhive, cu ajutorul autorităţilor civile şi militare bulgare, conştienţi fiind că frontiera româno-bulgară, era greu de apărat, regiunea respectivă având anumite caracteristici geografice.

Faptele scriu istoria. Eroii o fac nemuritoare. Martie 1926.

La 16 martie 1926, Prefectura judeţului Durostor informa Ministerul de Interne, Direcţia Administraţiei Generale prin raportul nr. 3658 din 12 martie 1926, în legătură cu omorârea a doi soldaţi români la data de 6 martie 1926 de către grănicerii bulgari. Raportul evidenţia cu probe că, atât atacurile banditeşti care au avut loc până la această crimă, cât şi omorârea celor doi soldaţi grăniceri, Buga Gheorghe din Regimentul 1 Grăniceri şi Caporalul Radu Ioan din Regimentul 7 Roşiori de pe lângă plutonul Masimale, dacă nu erau patronate de guvernul bulgar, pe faţă, reieşea cel puţin că organele statului vecin de la frontieră, fie administrative, fie militare, nu nu erau străine de atacuri.

Prin urmare, prefectul judeţului Durostor, propunea ca ministrul de interne să solicite guvernului bulgar extrădarea pe baza dovezilor prezentate de Corpul de Grăniceri din raportul nr. 97/1916, indivizilor: Petcu Miţu, Stanciu Atanase Stancev, Petru Dumitru Dasiliev şi Nicola Tudor Cocev stabiliţi în satul Ghiovegea, Nastradin şi Brăjle, care în noaptea de 5/6 martie au atacat şi jefuit comuna Satu Vechi, iar a doua zi la ora 10.00, i-au omorât pe soldaţii grăniceri menţionaţi. În acelaşi timp, prefectul mai solicita mutarea căpitanului Ovcearov, comandantul subsectorului 3/18, despre care s-a constatat că *„de un an de la venirea acestuia la această*

* Vicepreşedinte Asociaţia Istorică „Dimitrie Cantemir” – ASIC.

comandă, atacurile s-au înteţit şi din probele pe care le avem rezultă o rea credinţă din partea acestui ofiţer, în toate anchetele care se fac. De multe ori numitul mistifică autorităţile noastre prin tot felul de subterfugii spre a deruta cercetările noastre"[261].

În timp ce pretorul plasei Turtucaia, dl. M. Constantinescu, se întorcea din satul Vechiu spre Turtucaia, a găsit o căruţă pe drumul de pe marginea pădurei Bobla, lângă care era întins un soldat român rănit grav, în stare muribundă. Vestea se răspândeşte cu viteza vântului. La scurt timp, a fost găsit la marginea pădurii Bobla, cel de-al doilea soldat asasinat. Conform procesului verbal, încheiat imediat după eveniment, aflăm următoarele:

„Astăzi şapte martie anul una mie nouă sute două zeci şi şase,

Noi, Maiorul Mladin Dumitru, Comandantul Sectorului III Grăniceri Turtucaia, în unire cu d-l Căpitan Popescu, Comandantul Companiei de Jandarmi Durostor, dl. M. Constantinescu, Pretorul Plăsei Turtucaia, şi Ovidiu Petrescu, Seful Brigăzii Speciale de Siguranţă Turtucaia,

Înştiinţaţi fiind cum că comitagii formaţi în bandă au surprins pe doi soldaţi pe când treceau cu o căruţă pe drumul negru de pe marginea pădurei Bobla, dintre Satul Vechiu şi Turtucaia, pe care i-au omorât prin împuşcare, jefuindu-i de muniţie, ca arme şi cartuşe, precum şi de îmbrăcămintea de pe ei, şi aceasta petrecându-se în ziua de şase martie a.c. după cum s-a constatat de d-l Constantinescu, Pretorul Plasei Turtucaia, care a găsit în această zi, pe când se înapoia de la satul Vechiu spre Turtucaia, pe un soldat rănit prin împuşcare, în stare muribundă, lângă drumul de pamânt din marginea pădurei Bobla şi de care constatare s-a adresat anexatul proces verbal al Domnului Pretor al Plăşei Turtucaia, în urma căreia s-a constatat omorârea şi a unui alt soldat şi care împrejurări fatale s-au petrecut în felul următor: în dimineaţa zilei de şase martie a.c. soldatul Bugă Gheorghe din plutonul de grăniceri Mesi-Mahle şi Brigadierul Radu Ioan, din detaşamentul de Cavalerie din acelaşi Batalion, pornind cu o căruţă condusă de Turcul Ahmet Mehmet Cheleş în spre comuna Satul Vechiu, cu câteva căruţe pentru a încărca făină de la moara din satul Vechiu, numiţii soldaţi aranjând treburile în acea comună au continuat drumul după o jumătate de oră, tot cu căruţaşul menţionat şi ajungând la drumul de pământ de pe marginea pădurei Bobla, au fost atacaţi cu focuri de armă, de comitagii şi singurul martor ocular care a rămas neatins a fost căruţaşul care se face menţiune, care s-a prezentat la

[261] Arhiva Ministerului Afacerilor Externe (în continuare A.M.A.E.) Fond Problema 52, Volumul IV Incidente de frontieră cu Bulgaria, f.n. frontieră cu Bulgaria, f.n.

Compania de Grăniceri anunţând cele ce s-a petrecut, pe domnul comandant al companiei, după care pornind cu dl. comandant al Companiei de Grăniceri, căpitan Manoliu, la faţă locului, iar după câtva timp noi maior Mladin, comandantul Sectorului 3 Grăniceri, dl. căpitan de cavalerie şi domnul şef al Brigăzi de Siguranţă Turtucaia care ne aflam în oraşul Turtucaia, am parvenit la locul unde s-a găsit soldatul Bugă Gheorghe rănit şi unde dl comandant al Companiei de Grăniceri ne spune că afară de acest soldat s-a găsit şi caporalul de cavalerie Radu Ioan mort şi împuşcat în cap la o distanţă de 800 de metri de la drum în interiorul pădurei Bobla, unde cu toţii ne-am dus şi am constatat aceasta: cadavrul caporalului era în cămaşă, pantaloni, bocanci, iar la cap în partea stângă o rană mare sângerată. După cum s-a arătat martor nu a fost decât căruţaşul care de noi i s-a luat o declaraţie semnată de dânsul în limba turcă, translator fiind domnul comisar special ajutor P. Meghea, care vizată de noi s-a ataşat la prezentul proces verbal[262].

Din declaraţia căruţaşului Ahmet Mehmet Cheleş reise cum că soldatul grănicer Buga Gheorghe, a luptat cu comitagii până ce a fost răpus cu două focuri de armă, iar Brigadierul Radu Ioan care s-a dat jos din căruţă, nefăcând nicio mişcare, l-au luat comitagii şi l-au dus în interiorul pădurii, unde a fost găsit mort. Faţă de cele ce ni s-a înfăţişat şi în urma celor petrecute în seara zilei de 5-6 martie a.c. cum banda de comitagii au intrat în comuna satul Vechiu unde s-au dus la ora 11 din noapte la cârciumarul Marin Doceff pe care l-au jefuit după cum se constată din alăturatul proces verbal adresat de postul de jandarmi al comunei satul Vechiu şi care se anexează la prezentul proces verbal, precum şi cercetările ce s-au făcut, dovedindu-se cum că bandele de comitagii au fost recunoscute atât de cârciumar, cât şi de alte persoane din comună şi care sunt: Petcu Miţoff de fel din comuna satul Vechiu, Petre Dumitru Vasileff, Stanciu Stoian (Atanase) Stanciu şi Nicola Tudor Cociu, toţi din comuna satul Vechiu, iar acum trăind în comuna Gheovegea-Bulgaria, banda de comitagii formată şi din alţi indivizi care au stat în seara de 5-6 martie a.c. în comuna Satul Vechiu, parte au jefuit şi parte au luat contact cu rudele lor şi alţii după care tot noaptea s-au refugiat în pădurea Bobla pe raza comunei satului Vechiu şi care în dimineaţa zilei de şase martie a.c. au atacat pe cei doi soldaţi omorându-i prin împuşcare în împrejurările consemnate în prezentul proces verbal. Fiind în faţa unui fapt dovedit cine sunt autorii acestor crime s-au luat măsuri la graniţă şi de posturile de jandarmi pentru prinderea lor, dacă nu cumva s-au refugiat pe teritoriul

[262] *Ibidem.*

bulgar, după care intrând în cercetare, de cum aceşti comitagii au legăturile cu rudele şi locuitorii din comuna Satul Vechiu, s-a depus cercetarea şi interogarea fiecărui în parte, luându-se declaraţii consemnate în prezentul proces verbal[263].

Imediat după începerea cercetărilor sunt identificaţi autorii: 1. Petcu Miţu; 2.Stanciu Atanasie Stancef; 3. Petre Dumitru Vasilief, toţi din Satul Vechiu fugiţi în Bulgaria şi stabiliţi în satul Ghiuvegea la 2 km. departare de frontiera noastră; 4. Nicola Tudor Cociu locuitor din Satul Vechiu fugit în Bulgaria şi stabilit în satul Bârcilen la depărtare de 3 km de graniţa românească.

Sunt interogaţi membrii familiilor comitagiilor, fiind arestaţi un numar de 28 de persoane. Din declaraţiile celor interogaţi, sunt aflate amănunte interesante, reflectând pe de o parte, atmosfera şi starea de spirit a bulgarilor de cetăţenie română din Cadrilater, pe de altă parte, teroarea menţinută prin atacurile comitagiilor în localităţile aflate în apropierea graniţei, despre care autorităţile bulgare nu erau străine. Fără a interveni prea mult asupra documentului, cu intenţia de a încerca să prind „spiritul" acelor vremuri complicate, redau fragmente din declaraţiile luate cu ocazia cercetărilor efectuate, precum şi din corespondenţa autorităţilor române.

În ceea ce-l priveşte pe comitagiul Stanciu Atanase Stanciu, aflăm din declaraţia fratelui său, Dinu Atanase Stanciu, că acesta, înainte de a comite jaful de la cârciuma lui Marin Doceff, a vizitat satul natal în apropierea sărbătorii de Sf. Dumitru. Stanciu Atanase Stanciu împreună cu Petcu Deacu şi Nicolae Tudor Cociu, s-au întâlnit în grădina tatălui celui din întâi. După ce au mâncat împreună, au discutat timp de o jumătate de oră, timp în care Deacu Petcu l-a rugat pe tatăl lui Stanciu sa-i comunice fiului său Deacu Petcu Deacu, să se pregătească pentru că va veni să-l ia cu el, gazda primitoare a fiului rătăcitor, le-a dat o pâine şi o sticlă de ţuică, asigurându-i pe cei doi că nu va spune nimănui despre această vizită.

Din declaraţia dată în secţia de jandarmerie, mai aflăm:

„Mă numesc Dinu Atanase Stanciu, în vârstă de 26 de ani, căsătorit, de profesie fierar, domiciliat în comuna satul Vechiu, asupra celor ce sunt întrebat declar: fratele meu Stanciu Atanase Stanciu, ***pe când era soldat în Regimentul 21 Infanterie Bucureşti,*** *acum doi ani, a fost venit acasă şi stând în concediu o lună de zile acasă, nu a voit să se ducă înapoi la Regiment, ci a fugit în Bulgaria. Nu ştiu dacă a mai venit vreo dată decât în seara de 5-6 martie a.c., când am auzit peste noapte nişte focuri de armă, după care m-am pomenit cu tatăl meu acasă."*[264]

---

[263] *Ibidem.*
[264] *Ibidem.*

Din declaraţia Elenei Mihail Culin, în vârstă de 16 ani, casnică, necăsătorită, fiica vitregă a lui Atanase Stanciu (tatăl), domiciliată în comuna satul Vechiu, aflăm că, fratele vitreg Stanciu, este plecat încă de când era militar român, acum un an (deci 1925), când a dezertat şi a fugit în Bulgaria. În timp ce se afla în sedeancă (clacă) alături mai multe fete şi băieţi, aceasta speriată de bătăile din geam, după ce înainte cu puţin timp înainte de miezul nopţii (noaptea 5 - 6 martie 1926) auzise câteva focuri de armă în sat, îşi trezeşte tatăl vitreg pentru a vedea cine bate în geam. La scurt timp după ieşirea tatălui, Elena Culin, îşi recunoaşte fratele vitreg în timp ce primeşte o pâine de la tatăl acestuia. Speriate de cele întâmplate, fetele au rămas să doarmă în casa tinerei, iar băieţi au plecat spre casa proprie. A doua zi, Elena Culin află foarte repede despre jaful dat asupra cârciumarului Marin Doceff, şi despre asasinarea celor doi soldaţi.

Interesantă este declaraţia dată de tatăl lui Stanciu Atanase Stanciu. Acesta, în vârstă de 53 de ani, plugar, căsătorit, domiciliat în comuna satul Vechiu, întrebat de legăturile pe care le are cu fiul său, Stanciu declară:

„Sunt tatăl comitagiului Stanciu Atanase Stangiu, fugit în Bulgaria în anul 1924, cu privire la ceea ce mă întrebaţi, este adevărat cum că fiul meu Stanciu este comitagiu şi l-am văzut întru-una din nopţi, pe la Sf. Dumitru, când seara a venit în fundul grădinii mele, sculat de câinii mei. M-am dus în fundul grădinii, unde am găsit pe fiul meu Stanciu şi pe Petcu Deacoff, care şi el este comitagiu şi fugit în Bulgaria, mi-a spus să nu mă sperii, căci a venit Petcu Deacu ca să-l ia pe fiul său Deacu Petcu Deacu şi a cerut pâine, i-am dat, şi am văzut că erau înarmaţi şi mi-au mai spus că pe Deacu Petcu Deacu nu-l poate lua în seara aceea, iar după puţin timp a plecat, spunându-mi că vor veni peste câtva timp să-l ia, căci acum l-au găsit nepregătit. De venirea lor în această dată nu am spus nimănui, căci a spus că-mi taie capul. Nu a trecut o săptămână şi la cafenea am auzit pe oameni cum că pe Deacu Petcu Deacu, fiul lui Patcu Deacu, a venit tatăl său cu ceilalţi şi l-au luat în Bulgaria, unde sunt şi acum stabiliţi în comuna Gheovegea, împreună cu celălalt fiu al lui Petcu Deacu, anume Ilie Petcu Deacu. De la această dată nu a venit decât în seara zilei de vineri 5-6 martie a.c., când pe la miezul nopţii, am auzit focuri de armă, iar după ce s-a tras focurile de armă, cam la o jumătate de oră, fiica mea vitregă, anume Elena Mihail Culin, care se afla într-o altă cameră cu mai multe fete făcând clacă, a venit la mine în camera, unde eram culcat şi mi-a spus că fiul meu Stanciu, care se afla plecat în Bulgaria şi este comitagiu, le-a bătut în geam. M-am sculat şi am îmbrăcat imediat, am luat o pâine ieşind cu ea afară, unde am dat faţă în faţă cu fiul meu Stanciu şi Nicola Tudor Cociu, fiul meu şedea aproape de mine de o palmă, iar celălalt era cam la doi paşi,

i-am dat pâinea, eu le-am spus, plecaţi, să nu fie ceva rău la capul meu, dânşii erau înarmaţi, iar fiul meu, Stanciu, avea un sac în care nu ştiu ce avea, căci acolo a pus pâinea, după care au plecat spre pădure căci am văzut aceasta, eu stând cu casa lângă moară în marginea satului."[265]

Sfătuit de de fiul său Dinu Atanase Stanciu, tatăl se duce imediat după plecarea comitagiilor, să-i anunţe pe jandarmi despre prezenţa lor în sat. Declaraţia continuă:

„Eu am plecat la secţia de jandarmi, unde am găsit trei jandarmi cărora le-am spus ce vă spun şi dvs, şi în care timp a venit şi locuitorul Vasile Caloianu care a spus şi el ce i s-a întâmplat cu ei, după care am plecat acasă... Eu nu cred decât acei care au jefuit pe cârciumarul Marin Doceff în noaptea aceea, au împuşcat şi pe soldaţi"[266]

În ceea ce-l priveşte pe comitagiul Petre Dumitru Vasileff, sunt interogaţi membrii familiei acestuia. Din declaraţia dată de tatăl comitagiului Dumitru Vasileff, în vârstă de 80 de ani, văduv, domiciliat în comuna satul Vechiu, aflăm că fiul său, Petre, s-a refugiat în urmă cu şapte ani în Bulgaria, satul Gheovegea. La un an de la plecarea din sat, deci cu şase ani în urmă, s-a întors pentru a-şi lua nevasta şi copiii. De atunci nu mai ştie nimic despre el s-au familia lui. Despre fiul său a aflat întâmplător de la oamenii din sat, care susţin că s-ar fi aflat în grupul format din Petcu Miţiu şi Petcu Deacu, grup recunoscut de cârciumarul Marin Doceff în momentul jafului asupra cârciumei.

Declaraţia numitului Dumitru Vasileff este completată de interogatoriul fratelui comitagiului Petre Dumitru Vasileff, Dumitru D. Vasileff, conexat la dosar. În vârstă de 28 de ani, căsătorit, plugar, domiciliat în satul Vechiu – Durostor, acesta declară, că, fratele său Petre Dumitru Vasileff, a fugit acum şapte ani în Bulgaria. După un an şi jumătate, s-a pomenit cu el şi banda lui formată din 10-15 comitagii, care aşteptau afară, în timp ce soţia şi copii fratelui îşi strângeau lucrurile pentru a pleca cu el în Bulgaria. Vărul primar al comitagiului Petre Dumitru Vasileff, Dinu Ganciu Mangearoff, se afla în dimineaţa zilei de 6 martie 1926, împreună cu Ene Dumitru Ivanoff, cumnatul acestuia, la marginea pădurii Bobla, de unde strângeau mărăcini. În timp ce îl aştepta lângă căruţă, Ene Dumitru Ivanoff a văzut trei bandiţi înarmaţi care mergeau foarte repede în direcţia satului Daidâr. Unul dintre comitagii avea pe cap *„o căciulă cam fumurie, mai mult albă"*, toţi purtând genţi de piele.

În acest context, cercetările se extind, fiind anexată la dosar declaraţia numitului Ene Dumitru Ivanoff. Conform celor spuse de acesta:

---

[265] *Ibidem.*
[266] *Ibidem.*

„are domiciliul în satul Vechiu, este în vârstă de 46 de ani, căsătorit, de profesie plugar, văr cu Stoian Gh Arcărău - alt comitagiu, care însă nu a participat la jaf şi omor - *care este fugit în Bulgaria de acum 4-5 ani”* [267]. Referitor la evenimentele din 5/6 martie 1926, acesta îşi continuă declaraţia: *„în seara de 5-6, pe la miezul nopţii am auzit focuri, dar mi-a fost frică şi m-am culcat… dimineaţă am ieşit în sat şi am aflat că au venit comitagii Petcu Deacu, Stanciu Atanase Stanciu şi alţii pe care nu îi ştiu, şi au jefuit pe cârciumarul Marin Doceff, luându-i 6000 lei, tutun şi cărticele, aflând că au fugit în pădure... pe la orele 9 ajungând în pădure, am tăiat mărăcini, iar după un ceas, am auzit focuri de armă, noi ne-am văzut de treabă cam până după prânz, când am fost găsiţi la pădure de militari şi un domn ofiţer, întrebându-ne dacă am văzut pe cineva din pădure, noi am răspuns că nu am văzut pe nimeni, apoi ne-a luat tot prin pădure până la o distanţă mare, unde am văzut soldaţi şi un ofiţer iar jos, împuşcat şi mort, un soldat îmbrăcat în camașă, pantaloni şi bocanci, după care ne-a luat din pădure şi dus la compania de grăniceri şi apoi la Siguranţă”*[268].

Cercetările au condus treptat, către familia comitagiului Petcu Deacu. A fost găsit fratele acestuia, Velicu Deacu, singura rudă cu domiciliul în satul Vechiu. Plugar, în etate de 60 de ani, căsătorit, care a declarat: *„Fratele meu Petcu Deacu, este fugit din anul 1918, pentru faptul că în timpul retragerii armatei române din anul 1916, a omorât doi soldaţi români care rămâseseră prizonieri... primul băiat al lui Petcu Deacu este Ilie Petcu Deacu, dezertor din armata română, fugit acum patru ani în Bulgaria”*[269].

În data de 12 martie 1926, cercetările au ajuns în preajma familiei comitagiului Nicola Tudor Cociu. Tatăl comitagiului, numitul Tudor Cociu, în vârstă de 65 de ani, căsătorit, plugar, domiciliat în comuna Vechiu, a declarat: *„Am doi fii, unul este acasă la mine, iar cel mai mare, anume Nicola Tudor Cociu, după ce a fost recrutat şi urma să se prezinte la corp, acum trei ani, când a fugit peste graniţă, singur, iar după o săptămână a venit cu banda şi a luat şi pe nevasta sa unde s-au stabilit în comuna Brâşlea, pe linia graniţei, de atunci şi până în vara anului trecut nu l-am văzut, când, într-una din nopţi, împreună cu comitagiul Stanciu Atanase Stanciu şi Petcu Deacu, au venit afară de sat la puţul lui „Coţolu”. Acolo erau tatăl lui Stanciu, fratele lui, Dinu Atanase Stanciu. I-am dat fiului meu 100 napoleoni, timp în care mă ruga să-mi vând casa şi să merg cu el în*

---

[267] *Ibidem.*
[268] *Ibidem.*
[269] *Ibidem.*

Bulgaria, dar i-am spus că nu o fac. După o jumătate de oră, am plecat luând direcţia în spre satul Diahlar[270].

Duplicitatea locuitorilor satului Vechiu era clară, aşa cum reişea din fragmentele declaraţiilor reproduse mai sus. Imediat, s-a dispus de către şeful Brigadei de Siguranţă, cercetarea de către comisarul special ajutor P. Megnea, caraulele care au făcut pază, pentru a dovedi a cui a fost vina pentru faptele comitagiilor, care au intrat în sat fără a fi văzuţi şi prinşi. De asemenea, se urmărea, orice indiciu care ducea către locuitorii care au acoperit si ajutat banda de comitagii.

Ministerul de Interne, prin telegrama No 6667 din 16 martie 1926, adresată ministrului afacerilor externe cere: *Aci alăturat, am onoarea a vă trimite raportul Prefecturii Durostor No.3658 din 12 Martie 1926, din care raport se constată cu probe evidente, că toate atacurile banditeşti, făptuite acum în urmă, precum şi omorârea celor doi soldaţi Buga Gheorghe din Regimentul I Grăniceri şi Caporalul Radu Ioan din Regimentul Roşiori, de pe lângă Plutonul Mesimale, dacă nu sunt patronate de guvernul bulgar, pe faţă, dar cel puţin reese că organele statului vecin, fie administrative, fie militare, de la frontieră, nu sunt străine de aceste atacuri. În consecinţă, vă rugăm să binevoiţi ca, pe calea ce veţi crede de cuviinţă şi cât de urgenţă, să cereţi guvernului bulgar următoarele: 1. Extrădarea, pe baza dovezilor ce avem şi alăturate aci, în raportul Corpului de Grăniceri No. 97/926, a următorilor indivizi: Petcu Miţu, Stanciu Atanase Stancef, Petru Dumitru Vasilif şi Nicola Th. Cociu, stabiliţi în satul Ghiovegea, Nastradin şi Brâjle, care în noaptea de 5-6 Martie au atacat şi jefuit comuna Satul-Vechi, iar a doua zi ora 10 au omorât pe soldaţii graniceri arătaţi mai sus. 2. Mutarea Căpitanului Ovcearoff, Comandantul subsectorului 3/19 Kituclia, despre care s-a constatat că de un an de la venirea acestuia la această comandă, atacurile s-au înteţit şi din probele pe care le avem rezultă o rea credinţă din partea acestui ofiţer, în toate anchetele ce se fac. De multe ori numitul mistifică autorităţilor noastre prin tot felul de subterfugii, spre a deruta cercetările noastre. În cazul recent, cu omorârea celor doi grăniceri, din declaraţia dată de dânsul se vede clar că stabileşte un alibi neadevărat deoarece rudele declară că în seara de 5-6 Martie sus numiţii indivizi erau în satul Vechi şi nu în Bulgaria, după cum comunică în scris căpitanul Ovcearoff*[271].

Conform acestei comunicări: „*Din cercetările făcute în satele Gheovegea şi Nostradin s-a stabilit că persoanele: Nicolae Petroff, Stoicu Stoiciu, Petcu Miţoff, Petre Dumitru Vasilieff, Stanciu Atanase Stanciu şi*

---

[270] *Ibidem.*
[271] *Ibidem.*

Nicolae Tudor Coceff, au fost în satele lor în ziua de 4. 5. 6. şi 7 martie 1926. P.S. Cercetările în satul Gheovegea relativ la persoanele mai sus arătate sunt făcute din ordinul Lt. Colonel Gheneff de către înlocuitorul comandantului Plotonului 2/19 de graniţă[272].

Telegrama prefectului de Durostor din data 12 martie 1926, numărul 3668, adresată ministrului de interne, surprindea clar realitatea acelor zile. Astfel, *„În repetate rânduri am adus la cunoştiinţa D-va că în diferite jafuri şi omoruri în Judeţul Dorostor de către bandiţii ce invadează din Bulgaria sau identificat prin persoanele care au fost jefuite, autorii acelor jafuri. Cu acele cazuri, am cerut ca să se intervină pe lângă Ministerul Afacerilor Străine, am cerut extrădarea autorilor acelor omoruri şi jafuri, autorităţilor Bulgare. La nicio intervenţie însă nu s-a luat nicio măsură. În cazul recent, cu asasinarea celor doi soldaţi grăniceri lângă Turtucaia, locuitorii din Satul Vechiu, arestaţi, au declarat categoric, că în seara când a fost atacat cârciumarul din satul lor, bandiţii au dormit la rudele lor din sat, unde au pus la cale atât atacul de jaf cât şi asasinarea soldaţilor grăniceri. Declaraţii categorice scrise şi subscrise de ei sunt anexate la dosarul cecetărilor. Autorii recunoscuţi ca asasinii ai soldaţilor grăniceri sunt: 1. Petcu Miţu, 2.Stanciu Atanasie Stancef, 3. Petre Dumitru Vasilief, toţi din Satul Vechiu fugiţi în Bulgaria şi stabiliţi în satul Ghiuvegea la 2 km. departare de frontiera noastră, 4. Nicola Tudor Cociu locuitor din Satul Vechiu fugit în Bulgaria şi stabilit în satul Bârcilen ori Kiutucli la depărtare de 3 km de graniţa românească. În seara când s-a comis atacul cârciumarului din Satul Vechiu şi asasinarea grănicerilor, d-l Comandant Maior Mladin Comandantul Sectorului de Grăniceri şi D-l Căpitan Popescu Comandantul Campaniei Jandarmi Durostor s-au dus la frontieră şi au chemat pe D-l Căpitan Ovcearoff Comandantul Plutonului de Graniceri Bulgar să-l puie în curent cu atacurile şi omorul făptuit. D-lui căpitan Ovcearoff să meargă în sus-numitele comune să cerceteze dacă bandiţii bănuiţi sunt la casele lor. D-l căpitan s-a opus. A cerut însă să-i dau numele acelora care au recunoscut pe bandiţii. Mandatarii români înţelegând substratul cererii d-lui căpitan Ovearorff, au obiectat că vor aduce denunțători să-i confrunte cu cei bănuiţi, dacă dl căpitan îi va aduce la frontieră. Dl. Căpitan Ofcearoff nu a primit nici această propunere. A doua zi însă a trimis un bilet de înştiinţare cum că bănuiţii de o săptămână nu au lipsit din sat. Alătur aci traducerea după biletul trimis. De aci se vede dl-Ministru o vădită înţelegere între bandiţi şi organele militare de la frontieră. În consecinţă, în acest caz tipic, cu probe evidente, ar trebui şi*

[272] *Ibidem.*

suntem datori pentru atâta sânge vărsat şi atâtea jafuri comise sub scutul ipocreziei Bulgare, de bună vecinătate să cerem urgent şi foarte energic pe cale diplomatică o satisfaţie deplină şi anume: arestarea imediată a susu numiţilor bandiţi şi extrădarea lor, fiind predaţi autorităţilor române spre judecare. Dacă nu se va face acest demers, am convingerea după 4 ani de conducere a acestui judeţ, că toate măsurile pe care le luăm sunt iluzorii şi cu îngrijorare prevăd şi alte multe victime, ca sacrificiu al datoriei. Pe de altă parte sunt încunoştiinţat că toţi funcţionarii de la satele limitrofe cu graniţa noastră sunt decişi a părăsi posturile la primul atac ce se va întâmpla la frontieră[273].

Urmare la raportul meu No. 326 din 13 Decembrie 1925 şi raportul No. 72 din 9 Martie 1926 prin care raportam că, incidentele, jafurile şi omorurile ce se comit în Cadrilater şi se fac cu ştirea şi concursul ofiţerilor bulgari de la paza frontierei. În această cercetare, am stabilit încă odată că ofiţerii bulgari dau tot concursul comitagiilor şi îi acoperă[274].

La ancheta mixtă ce am făcut în luna Decembrie 1925 la Turk-asamil, ofiţerii bulgari din comisie, au propus şi de comun acord am stabilit că orice incident de la frontieră să fie rezolvat de către ofiţerii noştri şi ofiţeri bulgari, dându-se concursul reciproc pentru prinderea criminalilor[275]. *Cu ocazia omorului săvârşit în ziua de 6 martie 1926 asupra soldaţilor grăniceri, stabilindu-se numele comitagiilor care sunt refugiaţi de la noi în satul Gheovegea şi Brâşlea la 2 km depărtare de frontieră pe terotoriul bulgar, Maiorul Mladin Dumitru, Comandantul Sectorului 3 Grăniceri pază Turtucaia, cerând Colonelului Ghenoff care făcea parte ca membru din comisia din luna decembrie 1925 ca să cerceteze împreună la faţa locului şi să arate că indivizii asasini se găsesc în satele mai sus arătate şi indetificâdu-i ei sunt: Petcu Miţu, Stnciu Atanase Stanceff, Petre Dumitru Vasileff, toţi din satul Vechiu fugiţi în Bulgaria şi stabiliţi în satul Gheovegea la 2 km depărtare de frontiera noastră, Nicolae Tudor Cociu locuitor în satul Brâşlea la depărtare de 3 km de frontieră. Colonelul Ghenoff a refuzat acest lucru luându-şi obligaţia ca cercetările să fie făcute de ei şi apoi să le comunice maiorului Mladin Dumitru. Ofiţerii români, înţelegând eschivarea ofiţerilor bulgari, s-au retras cu promisiunea din partea căpitanului Ovcearoff, subalternul colonelului Ghenoff că vor cerceta ei şi ne vor încunoştiinţa. După trei zile colonelul Ghenoff prin căpitanul Ovcearoff subalternul său, comunică că în satul Gheovegea într-adevăr se găsesc indivizii indicaţi de noi dar că în ziua de 6 martie a.c. ziua*

---

[273] *Ibidem.*
[274] *Ibidem.*
[275] *Ibidem.*

asasinării soldaţilor noştri, ei au fost în comună şi nu au lipsit tot timpul din sat, comunicare scrisă care se alătură tradusă la prezentul proces. Cercetând părinţii şi rudele cele mai apropiate ale acestor comitagii, care i-au omorât pe soldaţi, au declarat, cum că suszişi indivizi în seara de 5/6 martie 1926, au fost în satul Vechiu la părinţii lor, unde au băut şi mâncat cu aceştia, iar în ziua de 6 martie se aflau în pădurea Bibla de la noi, unde au comis omorul asupra celor doi soldaţi. Din cele două declaraţii, prima a ofiţerilor bulgari rezultă: 1) Că recunosc că refugiaţii de la noi sunt stabiliţi cu ştirea autorităţilor bulgare în cele mai apropiate sate de frontieră. 2)Atunci când comit crime, la ei sunt acoperiţi de ofiţerii bulgari care spun că au fost prezenţi la ei, pe când rudele lor de la noi, prin declarţiile date la cercetare, desmint pe ofiţerii bulgari şi spun că au fost pe teritoriul nostru. De aici se vede domnule general o vădită înţelegere între bandiţi şi organele militare bulgare de la frontieră[276].

În consecinţă, în acest caz tipic cu probe vădite ar trebui şi suntem datori pentru atâta sânge vărsat şi atâtea jertfe, comise sub scutul ipocriziei bulgare de bună vecinătate, cerem urgent şi foarte energic pe cale diplomatică o satisfacţie deplină şi anume: arestarea imediată a suszişilor bandiţi şi extrădarea lor pentru a fi daţi autorităţilor române spre judecare, iar pentru rudele acestor 28 persoane, astăzi arestate, care au alimentat şi hrănit pe comitagii să fie trimise în judecată, după crima lor contra Siguranţei Statului. Dacă nu se vor face aceste demersuri am convingerea că, după şapte ani de pază numai la frontiera Dobrogei, toate măsurile care le luăm sunt iluzorii şi cu îngrijorare prevăd şi alte victime ca sacrificiu al datoriei[277].

Cu această ocazie mai semnalăm Domniei Voastre că în comuna Balbunar unde stă colonelul Ghenoff arătat mai sus, comandantul Sectorului de grăniceri, se află o filieră a acestor comitagii şi de care nu se poate ca acest Colonel să nu aibă cunoştiinţa, contra căreia nu a luat nicio măsură până în prezent. Încă o dovadă în susţinerea celor mai de sus este următorul fapt: La 9 februarie a.c. s-a predat de bună voie cumnatul Lt. Colonel Ghenoff, care a declarat că are cunoştiinţă de organizarea bandelor de comitagii ce se află pe teritoriul bulgar în comunele situate lângă frontieră din circumscripţia plasei Kamanlar şi anume: Kemanlar sediul central de bandă sub conducerea lui Petre Enceff refugiat de la noi din comuna Afatlar Judetul Durostor şi unde se găseşte şi reşedinţă companiei de grăniceri bulgari, iar restul comitagiilor sunt împrăştiaţi în

---

[276] *Ibidem.*
[277] *Ibidem.*

comunele: Zavet, Dikilitaş, Kara-Aci, Geferler, Gheovegea, Nastradin, Balbunar, Juper, Kiutuklia, reşedinţa căpitanului Ovcearoff care este comandantul plotonului 3/19 de frontieră şi Brâşlea[278].

În motivele pe care le-am putea aduce pentru dovedirea celor afirmate de noi, de vinovăţia ofiţerilor bulgari, este şi faptul că, pe când ofiţerii noştri când pleacă în inspecţie şi chiar la cea mai mică plimbare, trebuie să fie complet înarmaţi pentru siguranţa lor, ofiţerii bulgari umblă complect dezarmaţi chiar în inspecţiile ce se fac, vin cu familiile lor aşa cum declara comisia bulgară în luna decembrie 1925 prefectul judeţului Rusciuk şi comandantul garnizoanei Rusciuk, că lor le este teamă de aceşti comitagii, afirmaţia lor de atunci se dovedeşte neadevărată, întrucât ei ştiu de existenţa acestor comitagii. Îi tolerează şi îi alimentează. 1. În concluzie pentru a asigura viaţa soldaţilor noştri ce fac paza la frontieră şi pentru funcţionarii Statului cerem: să se declare în tot Cadrilaterul stare de asediu cu respectarea ordonaţei No. 1 a Corpului 5 Armată din anul 1921 cu următoarele modificări: a)Să fie scoase de sub starea de asediu, capitalele de judeţe, comunele urbane şi reşedinţele de plăşi; b). Presa să fie liberă; c)Restul teritoriului să fie sub stare de asediu militar, sub comanda cui se va hotărî. 2. Intervenţia pentru mutarea căpitanului Ovcearoff de la frontieră pentru care avem următoarele motive: a. Atacul pichetului român No 98 după cum s-a constatat la Ancheta din luna decembrie 1925 că acest atac s-a făcut cu ştirea şi conducerea căpitanului Ovcearoff. b. De la venirea acestui ofiţer în serviciul frontierei, atacurile în zona de frontieră se repetă foarte des, fapte care nu au existat pe timpul când la acel subsector se află Capitanul Obretinoff. 3. Confiscarea şi vinderea averilor acelor refugiaţi, cum nu se face astăzi, că pământurile sunt muncite de rudele lor, iar produsele în bani sunt trimise acestor comitagii pentru alimentarea lor şi susţinerea pe teritoriul bulgar contra noastră. Din rezultatul obşinut prin vinderea proprietăţilor acestora, să fie despăgubite famillile victimelor. În cazul recent întâmplat cu împuşcarea acestor doi soldaţi, vă rog a se interveni să se stabilească a ne plăti căte cel puţin 200.000 lei de fiecare victimă. Dacă nu se ajunge din proprietăţile acestor comitagii refugiaţi, această sumă să se completeze prin repartiția pe capul locuitorilor de pe teritoriul comunelor unde s-a produs crima, întrucât nici unul nu a semnalat apariţia bandiţilor şi nici nu a ajutat cu nimic la descoperirea şi prinderea lor. Dacă acest punct nu este prevăzut în nici una din legile noastre, cred că acum este cazul de a se face o lege cât mai urgent, în care să se specifice: 1.Confiscarea şi vinderea prin licitaţie publică întregului avut mobil şi imobil al tuturor acelora care au fost dovediţi şi prinşi în

[278] *Ibidem.*

flagrant delict de jaf, asasinat ori tăinuire, iar produsul vânzării să formeze un fond de despăgubire pentru victimele jefuite ori omorâte de bandiţi, cum este cazul cu soldaţii noştri. 2. Să se legifereze depărtarea în interiorul ţări a tuturor rudelor şi gazdelor de bandiţi dovediţi, sau acei care au rude fugite în Bulgaria şi înrolate în bandele de comitagii. A asista la aceste jafuri şi omoruri fără a lua o măsură cu efect contra lor, cred că e o crimă din partea statului. Prin fiinţa acestei legi va fi un mare imbold pentru toţi militarii şi funcţionarii care astăzi, unii din ei, la primul foc de armă ori se dosesc, ori fug în faţa bandiţilor pentru că se gândesc la cei ce vor rămâne în urma morţii lor în timpul şi cu ocazia serviciului, reflectând că nimeni nu va avea grijă de ei[279].

Evenimentele petrecute la 5/6 martie 1926 reprezintă o imagine clară a situaţiei din Dobrogea de Sud, terorizată de bandele de comitagii. Autorităţile române păreau depăşite de situaţie şi uitate, dacă nu chiar părăsite în Cadrilater. Cu toate acestea, funcţionarii administrativi şi militari români şi-au făcut datoria pentru patrie prin devotamentul lor transpus în fapte. Faptele scriu istoria. Eroii o fac nemuritoare. Pentru militarii români care şi-au adus sacrificiu suprem pentru patrie, căzuţi la datorie: AM ONOAREA SĂ VĂ SALUT!

INCIDENTS AT THE SOUTHER BORDER OF ROMANIA (1926)

-abstract-

Key Words: Qadrilater, separatist movements, Komitadji.

In the history of the Romanian-Bulgarian relations, the year of 1913 is a year of unraveling of friendship and good neighbour policies which had existed between Romanians and Bulgarians, two peoples bound by tradition, faith and common interests. Through the Peace of Bucharest (July 28/August 10 1913), Southern Dobrudha (The Qadrilater) was annexed by the Romanian state. This was the start of the separatist movement of disgruntled Bulgarians, fighting the Romanian administation in the region. Their paramilitary formations organised a serios of attacks on the Southern part of Romania, supported by a strong propaganda.

Bulgarian Komitadji pillaged and killed public servants, policemen, border guards and peasants alike near the border, with the help of Bulgarian military and civilian authorities, aware that the border was hard to defend.

[279] *Ibidem.*

„*CU VELA ȘI CU VÂNTUL”* - BRICUL „MIRCEA” ÎN VOIAJUL DIN 1926 ÎN AMINTIRILE UNUI TÂNĂR MARINAR

Dr. Lavinia DUMITRAȘCU[*]

Fără îndoială că s-a publicat mult despre Bricul „Mircea”. Despre voiajul din 1926 a scris Valentin Donici, în volumul *Veteranul valurilor*.[280] De asemenea, Valentin Ciorbea publică *Istoricul* Bricului „Mircea”, context în care se oprește, în peste 30 de pagini, la această călătorie.[281] Cu atât mai bine venită este mărturia unui tânăr elev al Școlii Navale Superioare, care, la vârsta adolescentină, experimentează această aventură.

Sorin Valeriu, student al Școlii Navale Superioare, publică, între 8 februarie - 10 martie 1927, în „Dacia”, un serial intitulat *Cu vela și cu vântul (Note de călătorie cu bricul „Mircea”)*. Amintirile sale cuprinse, probabil, într-un jurnal personal, sunt pline de sensibilitate și spirit adolescentin de aventură, care se combină cu spiritul de observație, cu talent literar și cu bagajul de cunoștințe căpătat prin lectură. Autorul prezintă istoria, legendele, geografia fiecărui loc pe lângă care trece sau în care se oprește, rezultat al interesului său alimentat de lecturi. Descrie nu doar obiectivele pe care marinarii români le vizitează, ci și orașele și insulele pe lângă care trece bricul, observând oamenii și admirând femeile cu ochii tânărului aflat pe mare. Dacă nu ar fi fost marinar, ar fi fost, fără îndoială, un perfect ghid turistic.

Cu alte cuvinte, serialul lui Sorin Valeriu completează, informativ și sentimental, ceea ce *Istoricul* nu poate „prinde” – sufletul și sentimentele -. Serialul este format din 26 episoade, care se continuă, de la un număr la altul, inclusiv cu relatarea din aceeași zi.

Istoricul bricului „Mircea” prezintă echipajul vasului care face voiajul în 1926: comandant – locotenent comandor Dumitrescu Gheorghe, ofițer secund – căpitan Diaconescu Paul, medic – căpitan Bălășel Constantin, ofițer responsabil cu navigația – locotenent Săndulescu Vasile, ofițer responsabil cu manevrele și director studii elevi – Gealep Virgil, ofițer responsabil cu bărcile (ajutor la manevre) - Popovici Horia, ofițer responsabil cu artileria – Călărașu Petre, ofițer responsabil cu detaliu și cinematograful – Mircescu Ioan, ofițer responsabil cu timoneria (ajutor la navigație) – Borș Dumitru, ofițer responsabil cu infanteria – Dimceanu

---

[*] Cercetător științific III – Muzeul de Istorie Națională și Arhologie Constanța.

[280] Valentin Donici, *Veternaul valurilor*, Editura Militară, București, 1977, p. 8889.

[281] Valentin Ciorbea, *Istoricul Navelor Școală „Mircea”*, vol. 1 *Bricul „Mircea”*, Editura Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, Constanța, 1997, pp. 221 - 255.

Gabriel, ofițer mecanic III – Georgescu Ioan, elev T.R (S.O.R.) Nedelcu Nicolae, șef echipaj - maestrul II Valeanu Gheorghe, pilot șef Antonio Rotta, agent contabil F.A. – mst. stg. cont. Găină Voicu, operator de cinematograf - Grinbert Teodor. Lor li se adaugă 30 elevi ai Școlii Navale Superioare și 40 marinari trupă (2 sergenți, 3 caporali și 35 soldați).[282]

Voiajul Bricului „Mircea" a durat între 15 iunie - 17 septembrie 1926 și a vizat Grecia și Italia.

Autorul serialului, Sorin Valeriu, descrie cea de-a doua călătorie a sa cu Bricul „Mircea". Prima avusese loc în iunie 1920, când era elev anul I. Dovedind un cert talent literar, acesta mărturisește că a ales Școala Navală Superioară, mânat fiind de *„dragostea urzită de imaginație și dorul de necunoscut pe care îl are orice tânăr de 18-19 ani"*. Fără a cunoaște marea, acesta se simțea legat de ea.

Drumul de la București la Galați și, de aici, la Sulina, unde au fost îmbarcați pe canonieră a trezit în *„mănunchiul de suflete entuziaste"* nerăbdarea de a vedea marea, *„un ‹‹ce›› plin de tot ceea ce viața are mai atrăgător, mai nobil și mai aventuros, erau poveștile lui Cooper, ale lui Jules Vernes…era Eldorado, era Asia, era Africa…"*

Plecarea în voiaj a Bricului „Mircea" a fost și este un prilej de sărbătoare nu doar pentru marinari și familiile lor, ci și pentru Marina română și pentru locuitorii Constanței.

Pe 4-5 iunie 1926, vasul a fost acostat la Sulina, în fața casei lui *„Conu Matei"*. În timp ce, la navă, se făcea deratizare, marinarii au jucat biliard și s-au plimbat pe chei.

Sorin Valeriu descrie, poetic, plecarea spre Constanța (6-7-8 iunie) a bricului „Mircea": *„Bătrânul bric, învățat de mult cu capriciile mării, se apleacă cu bompresul în apă, de parcă ar vrea să o guste din nou și se leagănă în broduri ca un rățoi după o baie în baltă. La posturile de manevră și ca niște maimuțe din pădurile tropicale, toți oamenii se suie pe vergi până sus la ‹‹rândunică›› cu agilitatea rămasă de la strămoșii preistorici, ținându-se într-un deget, sărind de ici acolo și agățându-se de parâme. Se desfășoară velele și biciuit de vântul de Sud, bricul se încordează ca un cal de curse, tăind apa de smarald"*.[283]

În continuare, descrie drumul bricului „Mircea" spre Constanța și preocuparea ofițerilor de cart, *„cari, patru ore continu pe puntea de comandă, nu au decât un singur gând: nava. Supravegând vântul, controlând poziția navei cu calcule de stele și planete, controlând drumul la*

---

[282] *Ibidem*, pp. 224 - 225.
[283] „Dacia", XIV, nr. 28, 8 februarie 1927, p. 1.

compas, strângând mereu vântul, cele patru ore de cart trec mai repede decât o oră de shimmy la ‹‹Pavillion Bristol››”. În a treia zi, apropiindu-se de Constanța, Sorin Valeriu recunoaște, din larg, biserica „Sf. Gheorghe” și încep *„să apară Movila și Tekirghiolul cu vile împrăștiate pe coastă și Constanța cu farul mare bătut de valuri”*. Vasul ancorează, *„pe când din cabine încep să apară fețele galbene ale celor ce au postit trei zile pe mare”*, din cauza răului de mare.

Pe 13 iulie, amiralul, Comandantul Diviziei de Mare face inspecția echipajului și a vasului, iar, la masă, le povestește marinarilor experiențele pe care el însuși le-a avut ca elev și ofițer pe bric.

Peste două zile, bricul „Mircea” pleacă în călătorie, nu înainte însă de o slujbă religioasă, de a face ocolul portului și a saluta vasele de comerț românești. Marinarii îl salută pe principele Mihai, care-i *„urmărește cu privirea până departe”*. Canonierele le ies în față, ofițerii și echipajele le fac urări marinarilor de pe bric, care, agățați de vergi, le răspund. Petrecuți de lumina farului de la Tuzla, bricul și marinarii săi își încep călătoria spre Bosfor.

Vântul le creează probleme. Bătând din sud, *„ne împiedică să mergem drept în direcție, așa că facem drumul în volte”*. Însoțiți de marsuini, marinarii trec pe lângă coastele Bulgariei. *„Singuri pe apă, la zeci de mile de uscat, în puterea mărei, cu mirosul de apă sărată infiltrat în toți porii corpului, te simți renăscut, mai puternic, și cu cât sunt primejdiile mai multe, cu atât te bucuri mai mult. Marea este școala cea mai energică și mai practică a vieței”*.[284] Viața pe mare, mărturisește autorul, te întărește fizic, *„trebuind să învingi toate oboselile, mult mai grele ca la uscat, ale vieței de bord cu restricțiunile și lipsurile ei inerente și tot prin ea îți întărești moralul, învățând ce înseamnă prietenia, sacrificiul de sine și valoarea vieței. Aici cunoști să simți frumosul în răsăriturile și apusurile melancolice de soare… Prin viața de apă se câștigă superioritatea omului de mare asupra celui de uscat…”*.

Pe 17 iunie 1926, bricul parcurge drumul de la Bosfor la Marmara. La intrarea în Bosfor, marinarul nostru remarcă, poetic, farul Rumeli Fener, insula Kiani cu ruinele templului lui August, satul grecesc Fanariki, farul Anaroli Fener și, în sfârșit, Bosforul *„cheia a două continente”*, unde *„s-au luptat ambiții nestinse…”*, cu cele două maluri ale continentelor, cu forturi și castele, cartiere ale Constantinopolelui, apeducte romane, Therapia…[285] Citind descrierea, parcă se înfățișează în fața ochilor, ca într-un basm, istoria

[284] *Loc. cit.*, nr. 29, 9 februarie 1927, p. 1.
[285] *Loc. cit.*, nr. 30, 10 februarie 1927, p. 1.

și frumusețea locurilor. Aceeași descriere o face și Stambulului, cu urmele istoriei sale.

După ce toată noaptea bricul a mers *„în vecinătatea insulei Marmara”*, pe 18 iunie, marinarii au ajuns la *„vechiul Hellespont”*, Dardanelele, prezentate cu istoria lor. Ieșind din strâmtoare, *„mașina se stopează și întindem velele, încredințând norocul nostru vântului”*, înaintea lor întinzându-se Marea Egee, cu insulele Tenedos și Imbros.[286]

Ziua următoare, din lipsa vântului, vasul abia parcurge o jumătate de milă pe oră, astfel încât toată noaptea și toată ziua până seara, bricul se învârte între Lemnos, Tenedos și Imbros. *„Se apleacă încet la dreapta și la stânga, bătut de hula rămasă de mai înainte și ridică din când în când în implorare, bompresul către stele, care cu milă se uită la neputința lui*”. Spre seară abia, în proră apare insula Strati.

Viața pe bric se desfășoară cu aceeași regularitate: trezire în zori, *„ne repezim la «sextant» și «contor», instrumentele cele mai onoare la bord, pentru a controla poziția vasului după navigația de noapte”*. În timpul programului, se fac calcule, instrucție și exerciții de vele. *„Un mănunchi de copii”* adunați sub un pic de umbră – dacă este – îi ascultă pe ofițeri, care le împărtășesc cunoștințele aflate de la alții și din practica proprie. După ce, *„pe punte, s-a luat la orizont «înălțimea soarelui»”*, jos, în careu, pe masa plină de caiete și table nautice, se calculează poziția vasului, care urmează să fie trecută *„pe hartă pentru a servi în navigație”*. La comandă, cei mai tineri exersează *„volta în vânt”*, sub îndrumarea comandantului și ofițerilor. Cel mai plăcut, însă, pentru autorul articolului este seara, când rezemat de balustradă, ascultă muzică la patefon, privind „*apa întunecată”*.

Pe 20 iunie vântul se intensifică, la fel ca și puterea soarelui, bricul trece pe lângă Skyros, Mitilene, Chios, marinarul prezentându-le prin legende și descrieri. În următoarele zile, vântul umflă pânzele bricului, care înaintează spre capul Doro, depășind insula Andros și înaintează sub lumina farului de la Phassa, trecând de Zea cu antichitățile sale grecești, de Micronisi, San Giorgio, Gaidoro cu ruinele templului Minervei, de golful Atena și se apropie Phallero – „Phalerum” -, unde se zăresc *„în baia largă și bătută de vânt, cuirasatul «Kilkis» și patru distrugătoare”*. Autorul descrie Phalerum, unde bricul primește „*vizita unui ofițer de la vasele grecești trimis spre complimentare”*.[287] Seara, marinarii români ies în oraș, mergând cu tramvaiul în Atena, prilej pentru autorul nostru să descrie locurile și viața de noapte a localității. Atrași de muzică și lumină, marinarii

[286] *Loc. cit.*, nr. 31, 11 februarie 1927, p. 1.
[287] *Loc. cit.*, nr. 32, 12 februarie 1927, p. 1.

români au intrat în cabaretul, „Giffon”. Dimineața, cu mașina, s-au întors la Phalerum.

În dimineața zilei de 23 iunie, în legănatul destul de puternic al valurilor, marinarii urmăresc inspecția comandantul Marinei înainte de plecarea cuirasatului la Malta. Toată ziua este petrecută vizitând vasele grecești și Legația României. Seara, valurile mari ce au acoperit scările bricului cu apă, au întrerupt comunicarea. Depășind insula Salamina, vasul se îndreaptă spre Pireu, care e plin de vase de tot soiul și de *„o amestecătură de culori, de linii și de limbi”*. Sorin Valeriu descrie mișcările din port și viața de dincolo de chei. *„Tricolorul nostru flutură la reprezentanța S.M.R.-ului și la Consulat.”*, După amiază, marinarii vizitează Akropolis și Atena.

Ziua de 25 iunie este una deosebită. Bricul este împodobit, iar pupa se transformă într-un salon gata să primească invitați: *„Sosesc comandanții de la vasele grecești cu ofițerii din statele majoare, doamne din societatea atheniană și, primit cu toate onorurile bordului, sosește și Domnul Ministru Plenipotențiar, Langa Râșcanu cu doamna și domnișoara.”*. Ministrul vizitează vasul, se întreține cu fiecare ofițer și le dă informații utile în voiaj. Invitații apreciază vinurile și țigările românești, *„cu oare cari rezerve din partea ofițerilor greci tineri, cari păstrează de la vinurile românești oarecari amintiri cam supărătoare”*. Muzica patefonului îndeamnă perechile la tangou și la „*shimmy*”. Pe 27 iunie, marinarii vizitează Muzeul Național și Templul lui Jupiter.

Ziua următoare, bricul plecă de la Pireu la Phalerum. Dar, din cauza multor vase *„care încurcă drumul și din cauza lanțului de la ancoră care s-a încurcat cu lanțurile de la vre-o trei vase străine”*, abia spre seară ancorează la Noul Phaller.[288] Pe 29 iunie, o nouă petrecere la bordul vasului, la care participă și câteva doamne din Atena, după care veselia se mută la Trocadero, unde se dansează pe ritmul lăutarilor români. Ochii lui Sorin Valeriu sunt îndreptați doar asupra unei *„satene”* al cărei chip îl *„va urmări multe seri pe mare”*. Imediat ce au ajuns la bord, vasul a plecat și, trecând pe lângă Salamina, Aegina, ajunge în fața Canalului Corint, străbătând Golfului Corint, prin care bricul trece sub puterea vântului și valurilor, care se întețesc. Furtuna se dezlănțuie în dreptul Capului Nikolo, iar imaginea prezentată de autor este una pe care parcă o vezi și o simți aievea. Au întâlnit un velier grec, *„ca o fantomă”* înainte ca bricul să se îndrepte spre farul Psaromitia. Furtuna a continuat și ziua următoare, fapt pentru care se hotărăște ancorarea la Patras, *„mașina consumând prea mulți cărbuni și noi neavând rezerve la bord”*. *„Când trecem prin strâmtoarea care desparte*

[288] *Loc. cit.*, nr. 33, 13 februarie 1927, p. 1.

golful de Corinth de golful de Patras, vasul merge înapoi și se apropie de zidurile cetății de pe malul apei”.[289] Bricul scapă cu greu *„din cleștele făcut de Castelul Rumeliei și Castelul Morelei, la strâmtoare”*. Ajunși în portul Patras, marinarii ies în oraș - prilej cu care autorul face un tablou al orașului și oamenilor lui - și se opresc la „Cristal Cabaret”, unde găsesc „*trei române, din care două din Constanța, aruncate în viață departe de țara, pe care o regretă și o doresc”*.

Pe 1 iulie, plecând din Patras, bricul traversează golful, trecând pe lângă Missolonghi și intră în canalul ce desparte insulele Zante și Cephalonia. De aici se puteau zări luminile proiectoarelor de la vasele de război ale escadrilei engleze de pe Mediterana, ancorate în baia Argostoli din Cephalonia. Ziua următoare, insulele rămân în urmă, bricul își deschide velele, în ciuda vântului care-i ține pe loc și a căldurii. Briza a început să bată în timpul nopții, iar, în următoarele două zile, vântul a obligat bricul să meargă în volte. În depărtare, se zăreau Corfu, Paxos și Anti Paxos. Pe 5 iulie, cu mașina pornită, pe marea liniștită, vasul a intrat în Golful Taranto, zărind Santa Marta di Leuca, Gallipoli, apoi San Vito și Saint Paul de la intrarea în portul Taranto. În Mar Grande bricul trece pe lângă insulele San Paulo și San Petro.[290] Cu echipajul îmbrăcat în alb și cu toți ofițerii la comandă, bricul intră în canal. *„În stânga, muzica marinei ne primește cu Imnul Regal, iar în dreapta o gardă de onoare care ne salută.*

La Palatul Amiralității, Amiralul Mortolis[291]*, Comandantul Adriaticii ne salută, urmat de mulțimea de pe cheu care ne primește cu simpatie și admiră brikul alb și cochet, traversând canalul. Ne simțim plini de mândrie, știind că onorurile date nu sunt pentru noi ci pentru țara noastră, reprezentată prin tricolorul care flutură la pupă.”*. La cheu erau vase de război italiene și *„în fundul băii se vedea portul submarinelor.”* Sorin Valeriu descrie orașul Taranto și face trimitere la politica Italiei. Zilele următoare – 9 - 11 iulie 1926 – marinarii români vizitează Circulo dei Canottieri, Cercul Marinei, Arsenalul de Război, Spitalul Militar, după care urmează o recepție la bord. Următoarea zi, în portul submarinelor, sunt primiți politicos de ofițerii italieni, care le prezintă navele. „*Seara sărbătoare în oraș”*.[292] Sorin Valeriu descrie procesiunea religioasă pe care au întâlnit-o, orașul și oamenii.

Pe 12 iulie, bricul pleacă în mar Grande, dar nu înainte de a li se da onoruri, la fel ca la sosire. Bricul pleacă spre Bari și, stând la capriciul

---

[289] *Loc. cit.*, nr. 34, 15 februarie 1927, p. 1.
[290] *Loc. cit.*, nr. 35, 16 feb. 1927, pp. 1, 2/
[291] Amiralul Giuseppe Mariolla.
[292] „Dacia”, XIV, nr. 36, 17 feb. 1927, p. 1.

vântului, trece pe lângă capul Otranto, trecând pe lângă Brindisi, Monopoli și Moia di Bari.

Pe 15 iulie, „Mircea” ancorează la Bari, unde primește vizita căpitanului portului, Linotte, și a reprezentanților presei, care le înmânează ziare cu interviul primului ministru român, interesat de bric și de sentimentele românilor față de Italia. Vizita în oraș îi oferă autorului prilejul de a-l descrie. În timpul opririi la Circolo dei Canottieri, autorul povește întâlnirea cu un domn, care, mirat de faptul că membrii echipajului cunosc germana, engleza și franceza, afirmă că aceștia fac cinste României. Urmează Circolo Littoria, iar, ziua următoare, Biserica San Nicolo și magazinele - *„cu ochii mai mult la vânzătoare tinere decât la mărfuri”*.

Pe 17 iulie, recepție la bord. Invitații își exprimaseră dorința de a vizita *„la bella nava rumena”*. După cuvântarea corpului de armată, urmează discuții, dans și aprecierea vinurilor românești. Italienii erau foarte mirați de ușurința cu care marinarii noștri vorbeau italiana.[293] În următoarea zi, marinarii români vizitează grotele de la Polignano, depun o coroană de flori la monumentul eroilor italieni căzuți în război. Seara, recepție la Tenis Club, unde au fost întâmpinați cu imnul României și cu aceeași prietenie.

Pe 19 iulie dimineața, bricul ia, din nou, drumul mării, ziua decurgând conform obiceiului. Seara se vede la babord masivul muntos al capului Gorgona, iar noaptea vasul este ghidat de farul de la Pianosa. Vântul este prieten cu vasul ziua următoare, bricul mergând doar cu velele. Ajuns la Ancora, echipajul bricului primește vizita primului ofițer de la căpitănia portului. Seara, marinarii români vizitează orașul, prilej pentru autor să-l descrie și să aprecieze că e primul loc din Italia unde vede femei cu adevărat frumoase. Pe 22 iulie, comandantul portului, cel al diviziei și cel al miliției voluntare *„(armata fascistă)”* vin în vizită și seara se termină cu o masă la restaurantul Savoia, dată în cinstea ofițerilor români. A doua zi, la recepția de la bordul bricului, participă toate autoritățile locale și consulul român din oraș, Daniel Marchetti.[294]

Pe 24 iulie, drumul spre Veneția este luminat de farul de la Goro și de la Panta de la Maestre, și, peste două zile, de cel de la Murano. Bricul trece pe lângă Lido și ancorează în bazinul San Marco. Timp de câteva zile, plimbarea în oraș îi oferă marinarului nostru posibilitatea de a face o descriere detaliată a orașului și a istoriei sale. Pe 28 iulie 1926, Sorin Valeriu nota că Veneția, văzută toată, nu seamănă deloc cu cea închipuită în urma cărților citite și poveștilor altora. *„Farmecul Veneției se cunoaște și se gustă plimbându-te încet, alene, trântit pe pernele unei gondole, prin*

---

[293] *Loc. cit.*, nr. 37, 18 feb. 1927, p. 1.
[294] *Loc. cit.*, nr. 38, 18 feb. 1927, p. 1.

rețeaua nesfârșită de canale mici și înguste, care alcătuesc o plasă de apă în care te rătăcești imediat dacă nu le cunoști.”.[295]

Pe 31 iulie, marinarii români primesc vizita consulului român, a comandantului diviziei fasciste – Mortola – și a altor autorități italiene. Cu câteva zile înainte, aceștia vizitaseră navele engleze *„cu loc și confort mult”* și, probabil, nu au fost foarte încântați, de vreme ce Sorin Valeriu afirmă că *„recepția dată de noi,...contrar așteptărilor italiene…, reușește foarte bine să-i surprindă prin eleganță și corectitudine și îi virează cu 180 de grade”*. Ziua următoare, bricul a fost vizitat de sezoniști români, bucuroși de a fi, câteva clipe, pe pământ românesc și de a auzi vorbindu-se limba română.

La ora 18, nava și-a continuat drumul, ieșind din nou, în Adriatica. Bricul naviga doar cu mașina, care, pe la miezul nopții, s-a stricat, astfel încât marinarii au fost nevoiți să ridice velele, însă nici vântul nu era de partea lor. La câteva mile de Trieste, este lăsată o barcă pe apă, pentru a ajunge în port, de unde să angajeze un remorcher. După aproape cinci ore, vasul este remorcat, iar ziua de 3 august îi găsește la cheiul Sanita din Trieste. Mulțimea din port, deși obișnuită cu vase în port, *„se înșiră de-a lungul cheului pentru a se uita la brikul nostru cu vele, simpatic și original”*. Din nou, Sorin Valeriu spune povestea orașului Trieste, urmând, apoi, cu cele ale locurilor pe care le vizitează: Monfalcone, valea Isonzului, grotele de la Postumia, cimitirul de la Redipuglia – care-i impresionează adânc -, Villa Opicina, castelul „Miramare”, fiecare cu poveștile lui. La Miramare, se întrețin cu bătrânul camerist al împăratului Maximilian, care, de 75 de ani, era în serviciul castelului. Alte întâlniri neașteptate urmează: un negustor cehoslovac din Trieste - avusese relații comerciale cu România și ne cunoștea bine țara și limba - și logodnica sa, româncă din București; un student din București, Busuioc, în drum spre Sorbona, unde vroia să se înscrie la facultate, bucuros că vede tricolorul românesc vizitează bricul. Pe 9 august, „Mircea” se afla încă la Trieste, unde furtuna pricinuiește o avarie la mașină și, din nou, se trimite după remorcher. După alte probleme, vasul este adus la cheu și un scafandru descoperă o problemă la elice. Astfel, nava este dusă la renumitul Arsenal al Luydului Triestin.[296] Marinarii profită de ocazie și vizitează Bosquetto.

Pe 10 august, bricul reparat pleacă spre Spalatto, unde ancorează după două zile. Timp de câteva zile, marinarii români vizitează orașul, despre care Sorin Valeriu oferă numeroase amănunte istorice. În seara de 14

---

[295] *Loc. cit.*, nr. 39, 20 feb. 1927, p. 1; nr. 40, 22 feb. 1927, p. 1, 2, nr. 41, 23 feb. 1927, p. 1.
[296] *Loc. cit.*, nr. 42, 24 feb. 1927, p. 1; nr. 43, 25 feb. 1927, p. 1, nr. 44, 26 feb. 1927, p. 1; nr. 45, 27 feb. 1927, p. 1.

august, bricul îi are ca musafiri pe generalul Dascalovici[297], șeful său de stat major și un căpitan de marină.

Ziua patroanei Marinei Române, Sf. Maria, este sărbătorită de marinarii români la Vella Lucca[298], un mic port din insula Curzola, unde se afla și flota iugoslavă. Comandantul escadrilei de dragă mine vizitează bricul. Pentru a sărbători, se organizează concursuri între marinarii români și cei iugoslavi, barca cu 8 rame românească fiind câștigătoare. Alte jocuri: bătaia pe tangon, sărituri în gabler, prindere de rațe, fugă în saci, lupte. Conversația cu marinarii iugoslavi este prezentată de Sorin Valeriu. Seara, marinarii români au petrecut pe Jasireb, vasul comandant al escadrilei de dragă mine, apoi sunt invitați la o reprezentație dată de Societatea Școlilor din Vella Luca, iar seara se încheie cu câteva ore în compania ofițerilor iugoslavi. Ziua următoare, echipajul participă la ceremonia înmânării unui pavilion donat de regele Iugoslaviei Societății Școlilor din Vella Luca. La banchet, la cuvintele frumoase la adresa României, răspunde comandantul bricului. Petrecerea urmează până noaptea, târziu, ofițerii iugoslavi urcând la bord pentru a le ura românilor drum bun.

Pe 17 august, vasul pleacă pe insula Busi, unde marinarii vizitează faimoasa Grotă Albastră, unde atenția le este atrasă de câteva femei venite de la Lissa să facă baie. De aici, bricul pleacă la Lissa și, apoi, străbate întreaga zi următoare, la lumina farurilor, până la Gravoza.

Pe 19 august, cu o șalupă a navei școală, se pleacă spre Canossa.[299] Ziua următoare, după o scurtă vizită a zonei, marinarii noștri merg la Ragusa, unde întâlnesc *„locuitori care știau românește, stând mult pe la granița Banatului”*. Pe 23 august, bricul pleacă spre Cattaro și, după o scurtă vizită prin localitate, pleacă spre Teodo, unde e afla Arsenalul Marinei Iugoslave.[300] Aici, portul este sub bătaia unui vânt puternic. Membrii echipajului este invitat la Casinoul Marinei, unde sunt primiți prietenește *„și anturați imediat de ofițerii yugoslavi”*, cu care discută de probleme maritime și politice.

De aici, nava pleacă spre Corfu, cu velele în vânt prielnic, dar, curând, hula zdruncină bricul și nu-i lasă pe marinari să doarmă. Pe 27 august, „Mircea” ajunge în Corfu, unde marinarii au parte de o surpriză atunci când au zărit, de departe, tricolorul românesc fluturând la bordul iahtului „Cresta”. De la Pireu, nu mai văzuseră nici un vas românesc. După

---

[297] Comandantul garnizoanei. Numele scris în *Istoric*: Daskalovitch.

[298][298] Vela Luka.

[299] „Dacia”, XIV, nr. 46, 1 martie 1927, p. 1; nr. 47, 2 martie, p. 1, 2; nr. 48, 3 martie 1927, p. 1.

[300] *Loc. cit.*, nr. 50, 5 martie 1927, p. 1.

ce salută iahtul, ocolindu-l, comandantul, locotenentul colonel Știubei, urcă la bord și le aduce vești din țară. Împreună cu el, urcă și *„doamnele dela bordul iahtului care vin să aducă câteva clipe de veselie și ciripit femeiesc”*. Tinerii se bucură de compania lor și fac cunoștință cu proprietarul iahtului *„care a avut curajul să înfrunte ignoranța și prudența semenilor săi, cumpărându-și un iaht și vagabondând cu el pe ape”*. După plecarea acestuia, membrii echiajului sunt invitați de *„domnul Vasilas, profesor universitar, un foarte bun prieten al românilor și care are multe legături de prietenie la noi în țară și mai ales printre ofițerii de marină”*, să viziteze „*Peleka*”.[301] Au vizitat fostul palat al Împăratului Wilhelm III, Achileon, unde au fost primiți de director.

Pe 25 august 1926 a avut loc o recepție la bordul bricului, invitați fiind prefectul insulei, Kalegheropulos; comandantul garnizoanei, colonelul Beilas; consulul iugoslav din localitate, Sfilocosici, care a stat, timp de 44 de ani în România și „*are o bibliotecă în care scriitorii români au locul de onoare.”*

După ce, pe 30 august, s-au plimbat cu barca cu vele și, seara, marinarii români au hoinărit prin oraș, următoarea zi au vizitat localitatea Canone, aproape de insula lui Ulise.

În noapte de 1 septembrie 1926, Bricul „Mircea” a pornit spre Pireu, un drum de 450 km, mergând numai cu velele, *„dacă vântul va avea bunăvoință, dublând capul Matapan și apropiindu-ne de țară”*. Au trecut de canalul dintre Corfu și coastă, de Paxos și Anti Paxos și au navigat de-a lungul Insulelor Ionice. Hula le creează probleme, dar, noaptea, vântul bun îi duce cu viteză spre capul Matapan.

Pe 3 septembrie, bricul trece pe lângă insulele Strovathi, Proti, Spaghiu și Sapienza, marinarii văzând în zare muntele Taygetos. Depășind capul Matapan și insula Cerigo, capul Malea, ziua următoare „Mircea” iese spre golful Atenei. Pe 5 septembrie, rămâne între Belo-Pulo și San Giorgio, *„așteptând capriciile zeului Eol”*. Seara, se pornesc mașinile și bricul pleacă spre Pireu, unde ajunge noaptea, acostând lângă scara regală.[302]

Plimbarea prin Atena le prilejuiește întâlnirea cu Hagi Karageorgevici, fost profesor la Universitatea din Moscova, care-i oprește când i-a auzit vorbind românește. Acesta *„vorbește cu duioșie de țara noastră, de București și ne exprimă dorința de a se întoarce în România”*. Pe 8 septembrie, la bordul bricului este oaspete comandorul Colialexis[303],

---

[301] *Loc. cit.*, nr. 51, 6 martie 1927, pp. 1, 2.
[302] *Loc. cit.*, 52, 8 martie 1927, p. 1.
[303] În *Istoric*, Kolialiaksis.

fost comandant al flotei greceşti, care le povește cum a decurs arestarea generalului Pangalos, fostul preşedinte al cărui prieten intim a fost.[304]

Urmează plecarea în ultima etapă în drumul spre casă. Ieşind din golful Atena, vânt foarte puternic îi obligă pe marinarii să strângă velele. Marea este atât de agitată, încât mai toți au rău de mare. Mașina nu mai are putere în fața vântului, fapt pentru care este oprită și se întind, din nou, velele. Bricul navigă în volte pe lângă insula Psara și coasta Eubeii. Problemele cu vântul continuă și ziua următoare, când marinarii sunt nevoiți să meargă cu mașina. În babord se vede muntele Athos.

Pe 12 septembrie, bricul intră în Dardanele pe un vânt puternic, care-l împiedică să înainteze ușor. Timpul rău micșorează rapid rezerva de cărbuni, iar bricul este nevoit să ancoreze la Nagara Limanu. Abia pe 13 septembrie vântul se mai domolește, iar „Mircea” își reia drumul. În larg, însă, puterea vântului crește mult, iar bricul ancorează la Galipoli, unde stă la ancoră până dimineața. Marinarii privesc orașul prin binoclu.

Ziua următoare, pe vânt mai slab, nava intră în Marmara, trecând pe lângă insulele Pasha Liman și insula Marmara. Pe drum sunt salutați de vase de pasageri, care privesc, curioși, bricul. Seara se întâlnesc pe drum cu nava „România”. Vântul se întețește iar și lui „Mircea” i se deschid velele, dar, deoarece nu se putea înainta, se pornește, din nou, mașina. Și ziua următoare, bricul luptă cu vântul. Farul din San Stefano vestește apropierea de Constantinopol, pe care, mergând încet, marinarii au, din nou, plăcerea de a-l admira de departe. Vasul se oprește pentru alimentare cu cărbuni, apă și provincii.

Dimineața zilei de 16 septembrie, „Mircea” pornește spre casă, spre Constanța. Seara, bricul se întâlnește cu canoniera „Ghiculescu”, care fusese trimisă să-l localizeze. Bucuria îi coplește pe marinarii de pe ambele vase.

Următoarea dimineață îi găsește aproape de Capul Caliacra. Vântul bate tare și se înaintează greu. La ora 10, distrugătorul „Mărășești” remorchează bricul și se îndreaptă spre Constanța. În apropierea portului, „Mircea” este „eliberat” și își întinde velele. După amiaza la ora 5, un distrugător, trei canoniere și un torpilor întâmpină bricul. Pe distrugător se afla Principele Nicolae, ministrul de Război, amiralii Scodrea și Gavrilescu. Echipajul este salutat de ofițeri și de echipajul așezat în front.

Încet, Bricul „Mircea” ancorează în portul din care plecase cu trei luni înainte, după o călătorie de 97 de zile prin apele a cinci mări și a parcurs 4235 mile.[305]

---

[304] „Dacia”, XIV, nr. 53, 9 martie 1927, pp. 1,2.
[305] *Loc. cit.*, nr. 54, 10 martie 1927, p. 1.

Aceasta este relatarea experienței pe care studentul Școlii Navale Superioare, Sorin Valeriu, o avut-o pe Bricul „Mircea” în voiajul său din 1926. Serialul publicat în „Dacia” completează, pe un alt palier, *Istoricul* publicat de profesorul Valentin Ciorbea.

„WITH THE SAILS AND THE WIND” – BRIG SHIP MIRCEA IN ITS 1926 TRAINING TRIP IN THE MEMORIES OF A YOUNG SAILOR

-abstract-

Key Words: Brig MIRCEA, voyage, Greece, Italy, Sorin Valeriu.

This is a recount of the story of Sorin Valeriu, a student at the Naval School, on his voyage with MIRCEA in 1926. The series of stories *With the sail and the wind (Voyage notes with MIRCEA),* published in the newspaper DACIA, completes the history of MIRCEA written by professor Valentin Ciorbea. His memories, full of sensibility and teenager spirit are combined with his keen observations and his knowledge. Beyond pure events of the trip itself, the author tells the history, legends and geography of each place visited.

15 AUGUST 1939: ZIUA MARINEI ÎN REGISTRUL ISTORIC AL COMANDAMENTULUI MARINEI (REGALE)

*Dr. Silvia IONIȚĂ**

Registrul Istoric al Comandamentului Marinei (Regale), dosar 130, cuprinde în paginile sale informații de interes din istoricul marinei române. Din analiza documentelor care tratează perioada 1938 – 1941, a căror valorificare am început-o prin publicarea unor materiale încă din anul 2021, se remarcă faptul că în acest Registru Istoric evenimentele sunt relatate cu minuțiozitate și precizie, fiind prezentat programul desfășurării acestora, indicându-se cu exactitate ora și locul, participanții la evenimente, cadrul general, dar și starea de spirit a celor prezenți la activități.

Un exemplu elocvent în acest sens îl reprezintă descrierea festivităților desfășurate cu ocazia sărbătoririi „Zilei Marinei" în anul 1939, calendarul acestei zile fiind pezentat în amănunt în Registru.[306]

Facem o scurtă sinteză a programului zilei de 15 august, cu scopul de a dezvălui organizarea complexă a evenimentului:

-la ora 8.00 se ridică marele pavoaz;

-la 9.00 sosesc membrii Casei Regale care sunt întâmpinați de oficialități;

-se trece în revistă compania de onoare;

-apoi Marele Voievod de Alba Iulia însoțit de Comandantul Forțelor Maritime, dl. contraamiral Schmidt Victor, va merge la bordul distrugătorului „Regina Maria" unde se dă citire Înaltului Decret de înscriere în cadrele marinei, ca aspirant, a Marelui Voievod;

-se dă citire totodată și Înaltului Decret No. 3025/1938 prin care Marele Voievod Mihai se înscrie în rândurile ofițerilor activi de marină;

-în paralel, pe yahtul „Luceafărul", unde se afla regele Carol al II-lea, sunt comemorați eroii marinari;

- tot pe acest vas, domnul Viceamiral Bărbuneanu Comandantul Marinei Regale, își va prezenta cuvântarea;

- după discursul domnului viceamiral Bărbuneanu, Regele va părăsi yahtul „Luceafărul", îndreptându-se către distrugătorul „Regina Maria" unde s-a desfășurat solemnitatea decernării decorației „Virtutea Maritimă".

---

* Muzeograf, Muzeul Național al Marinei Române.

[306] Arhivele Militare Naționale Române, Fond Comandamentul Marinei (Regale), Registrul Istoric, dosar 130, ff. 57 – 68.

-se precizează de asemenea în Registru, că la orele 10.45 personalitățile care au asistat la serbări vor pleca la Tașaul;

-M. S. Regele și suita ajung aici la orele 11.20, oră la care s-a oficiat un seviciu religios pentru punerea pietrei fundamentale a digului portului Tașaul, ocazie cu care domnul General Adj. Paul Teodorescu, Ministrul Aerului și Marinei, rostește și el o cuvântare;

-la orele 18.15. M.S. Regele, Marele Voievod și ceilalți ocupanți, se înapoiază la Constanța, ambarcându-se la bordul navei S.M.R. „Basarabia”, unde va fi servit dejunul la care au fost invitați speciali;

-și la acest dejun regal, domnul General Adjutant Paul Teodorescu Ministrul Aerului și Marinei, ține un discurs în care vorbește despre semnificația „Zilei Marinei”, rolul important al regelui în dezvoltarea marinei române etc.;

-urmează răspunsul regelui Carol al II-lea care își exprimă dragostea pentru marină, entuziasmul pentru sosirea în țară a Navei Școală „Mircea” și aduce un omagiu eroilor marinari;

-după dejun M.S. Regele, Măria Sa Marele Voievod de Alba Iulia pleacă cu trenul regal, care părăsește portul la ora 22.10;

-plecarea Suveranului a fost vestită prin lovituri de tun, trase de pe distrugătorul „Regele Ferdinand”;

- în timp ce se desfășurau cele relatate, aveau loc pentru publicul larg activități de divertisment: Vaporul „Dacia” a efectuat o ieșire în larg, unde a luat parte la un atac simulat asupra lui, de către submarinul „Delfinul”.

-în Registrul Istoric se precizează că de mare succes s-au bucurat și concursurile nautice din acel an.

Redăm, în continuare, din Registrul Istoric, textul integral care prezintă activitățile din cadrul „Zilei Marinei” în anul 1939, păstrând ortografia originală a acestuia, scopul fiind acela de a transpune cititorul în atmosfera de sărbătoare care a cuprins în acea zi atât pe membrii Casei Regale, pe oficialii vremii, dar și mulțimea adunată în port pentru a se bucura de spectacolul grandios oferit de ziua marinarilor și pentru cinstirea Sfintei Fecioare Maria, ocrotitoarea acestora:

„O dimineață strălucitoare de August a complectat decorul minunat în care s´a desfășurat tradiționala serbare a marinei și marinarilor cari au prăznuit azi, în dăngănit de clopote, fanfare și bubuituri de tun, pe ocrotitoarea lor, Sf. Fecioara Maria, căreia îi înalță din toată inima un duios amin de slavă și mulțumire.

Timp de trei zile plouase încontinuu rupând zăgazurile cerului, iar furtuna a răscolit adâncurile svârlind țărmului algele și buruenele sale. –

În ajun totul s-a potolit ca prin farmec… nourii s´au subțiat, s´au destrămat pe căile aerului, vântul și-a strâns cuminte pânzele, soarele a apărut cu toată frumusețea lui strălucitoare și binefăcătoare… doar în larg hula a rămas să sbuciume încă imensitățile lichide de smarald în timp ce lângă țărm vântul mângâia suprafața apei, cu o mână tandră și indulgentă.

Marea e ca o frunte de om, apăsată de prea multe gânduri…, poate gândul pios pentru cei cari vor fi pomeniți, în curând peste o oră – ofițeri și soldați – căzuți eroic în adâncurile care își păstrează geloase secretul și morții. –

Încă din zorii zilei, digul Regele Carol I-iu și drumurile portului au fost luate cu asalt de tineri și bătrâni, bărbați și femei, cari – însuflețiți de un cald entuziasm – au venit să asiste la aceste serbări, pe cât de mărețe pe atât de impresionante în prezența M.S. Regelui, cu participarea activă a Vlăstarului Domnesc, proaspăt aspirant al Marinei Regale Române. –

Primul port maritim al țării, care ani dearânduri a adăpostit aceste grandioase serbări, sub ochiul prezent al aceluia care poartă de grijă Marinei și marinarilor, oferă un aspect nou, de adevărată sărbătoare. –

Orașul întreg a căpătat aspect festiv - pretutindeni au fost arborate drapele naționale, covoare, verdeață, flori și portretele M.S. Regelui Carol al 2-lea și al Marelui Voievod, iar spre dana militară – la intrarea în careu unde se desfășoară festivitățile – a fost ridicat un mare arc de triumf, împodobit cu flori și verdeață. –

Masa compactă de privitori este dominată de mărețul edificiu al gării maritime, decorat ca pentru regeasca vizită; deasupra clădirii fâlfâie un mare tricolor, simbol al trăiniciei și indestructibilității stăpânirii românești pe aceste locuri, în care dorm îngropate vestigiile trecutului și hrisoavele grăitoare de dreptate ale strămoșilor noștri Romani, cuceritori neînfricați, ctitori de mărețe monumente și trainice cetăți de pavăză împotriva năvălitorilor. –

Toate vasele românești și cele străine, înfrățite în această zi mare, au arborat, podoaba lor multicoloră de zile mari, prezentând astfel un minunat spectacol.[307]

Cu o deosebită solemnitate la orele 8 fix, se ridică marele pavoaz, ora fiind anunțată printr´o lovitură de tun.

Așezate în careu, vasele sunt aici toate în ținută de gală – zâmbesc soarelui din toate alămurile proaspăt lustruite și din fierul și lemnul decurând vopsit – Marele Pavoaz este purtat în înălțimi la răscruce de vânturi, steguleţele fiind ca niște fluturași de batiste care salută minunea

[307] *Ibidem*, ff. 57 – 58.

dimineții - acostat la Cheu, yachtul regal „Luceafărul” își așteaptă parcă nerăbdător Augustul Stăpân.

De pe nava S.M.R. „Basarabia” și „Dacia” ies unii din membrii guvernul și invitații care au fost găzduiți peste noapte, îndreptându-se către locurile unde fiecare au fost invitați.

„În fața yachtului Regal „Luceafărul” s'au aliniat veseli și plini de tinerețe un detașament de străjeri.

Compania de onoare este gata să fie trecută în revistă; tunurile să-și arate puternicele lor glasuri; uniforme imaculate, pregătite se înșirue ca într-un portativ de simfonie albă, după erarhie.

Pe yacht, a fost adusă dela episcopie - în procesiune religioasă - icoana Fecioarei Maria, care este luceafărul mărilor, către care se îndreaptă ruga fierbinte a celor porniți în larg și bântuiți de primejdii. –

Ora 9 dimineața. Un freamăt străbate mulțimea care se ridică în vârful picioarelor pentru a vedea măcar dela fereastră figura veșnic zâmbitoare a Suveranului. Mecanicul parcă a înțeles dorința mulțimei și lasă trenul să meargă alene. –

Fanfara Marinei Regale intonează Imnul Regal, în timp ce tunurile de pe nave dau salutul lor…[308]

Din vagon coboară primul, M.S. Regele îmbrăcat într-o splendidă uniformă albă de amiral, pe umeri având mantia cavalerilor ordinului „Mihai Viteazu”.

Imediat îl urmează, Marele Voievod de Alba Iulia, în uniformă de aspirant de marină, astăzi din înalta dorință a suveranului înscris în cadrele Marinei Regale române… Muzica cântă, gorniștii dau onorul. Stăjerii marinari își primesc cu urale pe Marele Străjer, pe cel dintâi marinar al țărei.

La coborârea din tren, M.S. Regele și Marele Voievod au fost întâmpinați de către:

-Domnul Președinte al Consiliului de Miniștri
-Domnul Ministru al Aerului și Marinei
-Domnul Prezident Regal al Ținutului Marea
-Domnul Comandant al Marinei Regale
-Domnul Comandant al Garnizoanei Constanța
-Domnul Prefect al județului Constanța
-Domnul Primar al Municipiului Constanța.”

---

[308] *Ibidem*, f. 58.

După ce domnul amiral Bărbuneanu Comandantul Marinei Regale dă raportul, M.S. Regele trece în revistă compania de onoare, iar primarul orașului oferă M. Sale tradiționala pâine cu sare.

„Ora 9.10. Majestatea Sa, suita și personalitățile cari au primit pe Majestatea Sa, se ambarcă la Yachtul Regal „Luceafărul”.

*Măria Sa Mare Voievod de Alba Iulia, însoțit de Comandantul Forțelor Maritime și colonelul adjutant Dămăceanu au mers la nava Majestății sale „Regina Maria” unde s´a citit după programul special de (*indescifrabil*), Înaltul Decret de înscriere în cadrele marinei, ca aspirant, a Marelui Voievod de Alba Iulia. –*

Pe distrugătorul „Regina Maria” Moștenitorul Tronului, astăzi aspirant al Marinei Augustului său părinte, se vede iarăși, printre marinarii alături de cari a înfruntat uraganul memorabil din zilele de 4,5 și 6 Ianuarie 1938, pe nava unde astăzi îndeplinește formalitatea de trecere în cadrele Marinei.

Pe puntea distrugătorului se mai găsesc toți acei cari urmează să fie decorați cu „Virtutea Maritimă”; Distincție ce va fi înmânată chiar de Suveran. –

La urcarea pe bord a Moștenitorului Tronului, garda distrugătorului „Regina Maria” prezintă onorul. –

Măria Sa Marele Voievod Mihai este întâmpinată de Dl. Comandor Pantezi Gr. comandantul escadrilei de distrugătoare și de Dl. comandor Macellariu Horia, comandantul distrugătorului „Regina Maria”. [309]

„Augustul Fiu” ia loc în flancul drept al Divizionului I de marină de pe distrugătorul „Regina Maria”, în timp ce domnul contraamiral Schmidt Victor, comandantul Forțelor Maritime dă citire următorului raport al Ministerului Aerului și Marinei:

„Sire,

Măria Sa Marele Voievod Mihai S´a distins prin temperamentul unui marinar cu ocazia tempestei pe care a întâmpinat-o în zilele de 4,5 și 6 Ianuarie 1938, aflându-se ambarcat la bordul distrugătorului „Regina Maria”. Marele Voievod Mihai în diferite rânduri a arătat o deosebită dragoste pentru marina de care se simte legat prin vocație și din instinct.

*Pentru aceste motive, am onoare a supune astăzi aprobării Majestății Voastre alăturatul Înalt Decret, prin care Măria Sa Marele Voievod Mihai se înscrie în rândurile ofițerilor activi ai Marinei Regale Române, cu gradul de aspirant-sublocotenent cu vechimea dela 25 Octombrie (*indescifrabil*), repartizându-se la Departamentele Maritime de Echipaje și Materiale în Statul Major al distrugătorului „Regina Maria”. –*

---

[309] *Ibidem*, ff. 58 – 59.

Sunt, cu cel mai profund respect, al Majestății Voastre prea plecat și supus servitor. –

Ministrul Aerului și Marinei
General Adj. Paul Teodorescu”[310]

Domnul C′Amiral Schmidt V. a continuat apoi citirea Înaltului Decret No. 3025/1938 prin care Marele Voievod Mihai se înscrie în rândurile ofițerilor activi de marină.

Dl. C′Amiral Macellariu Horia, comandantul unității din care face parte Marele Voievod, va da citire apoi următorului Ordin de Zi:

„În virtutea Înaltului Decret Regal No. 3025/1938 și pe baza art. 85 din Regulamentul Provizoriu asupra serviciului la bordul bastimentului, prezentându-se la bord aspirantul marinar Marele Voievod Mihai de Alba Iulia, se repartizează ajutor al ofițerului cu navigația și comandantul divizionului I. Ofițerul secund va fixa posturile ofițerului în diferite roluri. Însărcinatul administrației îl va înscrie în controalele navei.

Comandantul Distrugătorului „Regina Maria”
Comandor Macelariu Horia”[311]

Noul aspirant, în urma citirii acelui ordin, ia loc în fruntea Divizionului I.

„Dl. Comandor Pantezi Gr. Comandantul escadrilei de distrugătoare, prezintă ofițerilor și trupei pe noul aspirant. –

Pe yachtul „Luceafărul” rugile duhovnicești ale celor doi cririarhi s′au înălțat spre cer în liniște. Iată vine acum rândul eroilor săvârșiți din viață să fie pomeniți. Eroi căzuți în luptele din Hârșova, Măcin, Turcoaia, Rasova, Topalu, Sulina, Tulcea, Galați, Brăila, Constanța, pe Dunăre și Mare.

Se pronunță numele tuturor acestor eroi ai marinei pe care țara, veșnic recunoscătoare, nu-i va uita. –

De pe „Luceafărul” în memoria bravilor în timp ce corul intonează „Veșnica lor pomenire” este aruncată o jerbă de flori în formă de ancoră, păstrându-se un minut de reculegere – marcat printr-o lovitură de tun. –

În acest timp, în largul apelor depe unul din hidroavioanele escadrilei care evoluează, este aruncată o coroană de flori: e pentru prăznuirea marinarilor sburători.

---

[310] *Ibidem*.
[311] *Ibidem*, ff. 59 – 60.

Urmează cuvântarea Domnului ViceAmiral Bărbuneanu, Comandantul Marinei Regale:

Maiestate,

Bătrânii noștri marinari cari navigau pe întinsul apelor au început timid acum 37 de ani să sărbătorească la 15 August pe Sânta Maria, ca să-i ocrotească de primejdiile prin care treceau și să-i îmbărbăteze în lupta lor pe ape. Mai târziu ziua de 15 August a cuprins sufletul tuturor marinarilor și a devenit o tradiție oficiată din an în an cu mai multă amploare, prin participarea chiar a auguștilor membri ai Familiei Regale. –

Începând din anul 1930 Majestatea Voastră a făcut să se știe pe toate plaiurile României Mari, că Suveranul Țării se află în fiecare an la 15 August în mijlocul marinarilor săi întru prăznuirea acelora, care s'au jertfit pe Dunăre, pe mare, pe uscat și în aer pentru apărarea patrimoniului național și să rostească acele pilduitoare cuvinte regale, pline de avânt și de înțelepciune pentru înălțarea Marinei. –

*Astăzi am împlinit aceeași pioasă datorie întru preamărirea sufletelor celor 370 de marinari, 11 ofițeri, 18 maeștri și subofițeri și (*indescifrabil – 320?*) de sergenți, caporali și soldați, al căror exemplu de sacrificiu constitue o vecinică amintire și o sfântă pildă pentru generațiile de marinari de acum și de aici înainte.*

În semn de adâncă recunoștință, pentru mărețele lor fapte am presărat cu flori mormântul lor de ape, cu cea mai evlavioasă dragoste și profund respect, stabilind legătura între cei ce și-au făcut datoria și cei care sunt gata să și-o facă. –

Maiestate,

Anul acesta un important eveniment în istoria țării noastre a dominat sufletul tuturor românilor. În toate domeniile de activitate ale țării s'au comemorat 100 de ani de la nașterea Regelui Carol I, și s'au preamărit viața și înfăptuirile sale.

Acestui mare și luminat Domnitor se datorește îndrumarea poporului în direcția exploatării căilor de comunicații pe apă și educarea lui în avântul maritim, stabilind întărirea suveranității României mai întâiu pe Dunăre și apoi pe Mare. –

O strânsă legătură între Domnitorul Carol I și marina embrionară a fost chiar dela urcarea Sa pe tron. Atunci, țara avea un singur vas cu aburi pe avizoul „România" de care Domnitorul s'a servit ani dearândul în călătoriile sale pe Dunăre spre a inspecta județele limitrofe, deoarece căile de comunicație pe uscat erau sau inexistente sau foarte grele. Acest mijloc de comunicație lesnicios și repede a condus pe Domnitor să imprime guvernului procurarea unui vas mai repede și mai potrivit împrejurărilor

demnitare şi astfel, cu începere din anul 1869 yachtul „Ştefan cel Mare” înlocuieşte pe „România” în numeroasele deplasări ale suveranului pe Dunăre. Dintre acestea de remarcat este călătoria Domnitorului în August 1869 din Oltenița la Sulina, unde el se îmbarcă pe vaporul (indescifrabil) spre a merge la Crimeea să viziteze Curtea imperială rusă, apoi la finele lunei trece Porțile de Fier ducându-se în Germania la Auguştii săi părinți, iar în Februarie 1877, yachtul transportă pe Doamna Elisabeta până la Budapesta.

Penteru a da o desvoltare mai mare flotilei noastre Domnitorul Carol I face să se comande în Franța canoniera „Fulgerul” care în 1872 constitue o diviziune navală cu „România” şi „Ştefan cel Mare” şi împreună vizitează porturile turceşti Tulcea şi Sulina, unde se schimbă vizitele protocolare cu autoritățile turceşti.

După războiul de la 1878 când marinarii s´au afirmat sub ochii Domnitorului ca buni artilerişti la bateriile de la Calafat ca iscusiți (indescifrabil) la bateriile în atacul monitorului turcesc scufundat pe brațul Măcinului cu şalupa „Rândunica” şi în facerea podurilor peste Dunăre, România devenind o țară maritimă, Regele Carol I a impus să se construiască năvile de mare, care să apere litoralul maritim şi interesele noastre pe apă. Iar când în 1888 Austro-Ungaria pretindea sub forma unui regulament de poliție pe Dunăre să-şi aroge drepturi cari loveau în libertatea şi suveranitatea țărei noastre, Regele Carol I în mesagiul de deschidere a corpurilor legiuitoare spune între altele ...„Aceeaşi încredințare ne impune astăzi datoria de a nu primi combinațiuni, al căror rezultat ar fi abandonarea navigația dela Porțile de Fier la Galați acțiuni preponderente a unei singure Puteri”...

Ca urmare a acestui adevăr s´au luat imediat măsuri de crearea unei flotile de poliție pe Dunăre şi de procurarea năvilor mai importante la mare.

Astfel între anii 1882 şi 1888 sosesc pe rând dela diferitele şantiere din străinătate, cinci şalupe de poliție, două torpiloare mici de Dunăre, Bricul „Mircea”, şalupe canoniere „Rahova”, „Opanez” şi „Smârdan”, canonierele „Alexandru cel Bun”, „Bistrița”, „Oltul” şi „Siretul”, torpiloarele „Sborul” „Smeul” şi „Năluca”, crucişătorul „Elisabeta” şi şalupele de atac „Argeş”, „Vedea”, „Trotuş” şi „Teleorman”.

Toate aceste năvi constituiau în acele timpuri o forță apreciabilă, cu care să-şi apere drepturile la libera desvoltare a intereselor sale pe apă. –

După o perioadă de stagnare în construcția navelor de război, în care timp Regele Carol I era preocupat şi de crearea unei flote comerciale şi de construcția portului Constanța, unde se întrebuințau sume însemnate,

în anul 1905 îndeamnă guvernul să acorde creditele necesare pentru construirea unei flotile moderne de Dunăre și astfel iau ființă cele 4 monitoare și 8 vedete fluviale ca să coopereze cu armata de uscat la apărarea frontierei noastre pe apă și la Gurile Dunării.

Către sfârșitul domniei sale și în urma evenimentelor din 1913, când din lipsa de apărare la mare, vapoarele noastre comerciale au fost retrase în Dunăre, Regele Carol I cu spiritul său clarvăzător a determinat construcția a 4 Distrugătoare în Italia care în urma evenimentelor survenite au fost rechiziționate de guvernul italian. –

Dar Regele Carol I era întotdeauna preocupat și de pregătirea de luptă a unităților navale venind în mijlocul marinarilor, fie pentru a asista la manevre, fie pentru a inspecta unele unități sau trimițând pe miniștri săi de război, și chiar pe primul său ministru.

Gândul Său de a întări Marina era natural îndreptat și în pregătirea personalului ofițerilor despre care era convins că acesta nu se improvizează și că trebuie să fie înzestrat cu o cultură solidă. În acest scop a dispus să se trimită elemente tinere din școlile de marină în Franța, Italia, Austro-Ungaria și Germania și când se prezenta ocazia se interesa chiar singur de acești tineri. Personal păstrez o neștearsă și pioasă recunoștință Marelui Ctitor al Marinei, Regele Carol I care mi-a îndreptat pașii spre cariera de marinar și m'a îmbărbătat cu cuvinte părintești în Februarie 1921, când a vizitat Academia de Marină din Fiume.

Regele Carol I a pus bazele marinei despre care avea concepția că fiecare neam se reazimă pe mare, cum se reazimă copacul pe rădăcinile lui.

Marina Regală are acum prilejul în fața Majestății Voastre să-și arate admirația și netărmuita iubire Aceluia care în timpul Său, încercat de marile griji ale țării a găsit totuși timpul să-i fie un mare protector. Amintirea lui a rămas neștearsă printre noi și dragostea ce i-am purtat-o o arătăm astăzi prin cel mai neclintit devotament pentru Dinastie. –

După războiul de reîntregire a neamului când paza frontierei maritime încredințată unui aliat fusese abandonată, Marina Regală sub Înaltul Comandament al Majestății voastre în calitate de Prinț Moștenitor și sub domnia Regelui Ferdinand își ia repede avânt, iar când majestatea Voastră a fost hărăzită de Atotputernicul cu conducerea destinului acestui neam, o eră nouă a început pentru Marina noastră ca și pe toate tărâmurile țării.

Nouile construcții înfăptuite și cele ce se înfăptuiesc în ritm accelerat sunt consecința descătușerei ei prin înființarea Ministerului Aerului și Marinei și instituirea Fondului Național care-i dau independența financiară și libera desvoltare. Aceste înfăptuiri așa de rodnice ale Înaltului gând al Majestății Voastre cât și înalta atențiune arătată la Manevrele

trecute, când pentru prima oară Marina Regală s´a afirmat cu drepturile ei de a conlucra cu armata de uscat, se datoresc grijei neîncetate pe care Majestatea Voastră o are întotdeauna față de armata de apă și pentru care marinarii de aici și cei care navigă departe de limanurile Patriei, vă aduc prinosul lor de adâncă recunoștință și neîncetat devotament strigând din tot sufletul:

Să trăiască Marele Nostru Amiral M.S. Regele Carol al II-lea!
Să trăiască Aspitantul Mihai, Mare Voievod de Alba-Iulia!
Vice Amiral Bărbuneanu Petre"[312]

După cuvântarea domnului viceamiral Bărbuneanu Comandantul Marinei Regale, la ora 10.15 Regele a părăsit yahtul „Luceafărul" și s-a îndreptat spre distrugătorul „Regina Maria" unde s-a desfășurat solemnitatea decernării decorației „Virtutea Maritimă" pe care o primeau atât marinarii, cât și cei care au înțeles să sprijine *„pe aceia care poartă tricolorul țării peste mări și țări pentru sporirea parcului național de vapoare comerciale"* _[313]

„La orele 10.45 personalitățile care au asistat la serbări au plecat la Tașaul. M. S. Regele și suita au sosit la orele 11.20 când s-a oficiat un seviciu religios pentru punerea pietrei fundamentale a digului portului Tașaul, cu care ocazie Domnul General Adj. Paul Teodorescu, Ministrul Aerului și Marinei, a rostit următoarea cuvântare:

Sire,

Portul Constanța conceput pentru satisfacerea nevoilor României de acum 50 de ani, s´a dovedit cu totul neîndestulător pentru nevoile economice și militare ale României de astăzi.

Chiar dacă traficul comercial ar mai putea fi satisfăcut încă câtva timp, Marina Regală nu va avea posibilitatea de a găsi la Constanța baza navală care să-i asigure existența. –

În situația de astăzi ea abia are loc. Ea trăiește într´o promiscuitate de nedescris alături de vasele comerciale naționale sau străine, fără nicio așezare statornică, plimbându-se de la o dană la alta pentru a face loc vaselor care sosesc sau pleacă.

Pentru a eși din impas, două soluții s´au prezentat:

Mărirea portului Constanța, sau creiarea unui alt port.

---

[312] *Ibidem*, ff. 60 – 63.
[313] *Ibidem*.

Examinând această problemă mai de aproape s-a constatat că prima soluție ar fi contat cât și a doua fără ca totuși să se fi putut obține toate condițiile unui nou port.

Proiectele acestor două soluții sunt prezentate Majestății Voastre, cu ocazia vizitei ce a făcut-o la Constanța imediat după Restaurație, Majestatea Voastră a răspuns hotărât:

„Nu mărirea Constanței, ci un alt port.”

Studii numeroase s-au întreprins pentru alegerea locului cel mai propice care să dea deplină satisfacție atât desvoltării viitoare a vieții noastre economice, cât și desvoltării Marinei. –

După enunțarea multor păreri care au oscilat în alegerea locului, între Mangalia și lacul Razim, s'a căzut de acord, atât de noi cât și de străinii chemați să-și dea avizul amiralul englez Henderson și inginerul francez Waltier, că cea mai bună așezare o oferă lacul Tașaul. –

Ani mulți s'au mai scurs de atunci și la lucru nu se mai trecea, ceeace a determinat pe Majestatea Voastră, care a acordat totdeauna o deosebită importanță a acestei utile realizări, să se exprime la Ziua Marinei din 1935 în termenii următori: Prima parte este acea faimoasă chestiune care trenează de câțiva ani de zile și pe care cred că guvernul meu își va da toate silințele spre a o relua și a o duce la bun sfârșit este chestiunea bazei navale, bază fără care marina noastră nu poate să trăiască!

Punerea în aplicare a dorinței atât de arzătoare a Majestății Voastre a găsit un puternic sprijin în predecesorul meu, fostul ministru al Aerului și Marinei dl. Irimescu care afectează suma de 150.000.000 lei.

Dar nu este mai puțin adevărat că imboldul a venit dela Majestatea Voastră, că realizarea acestui port va fi datorită numai Majestății Voastre. De aceea aș îndrăzni să rog cu profund respect pe Majestatea Voastră de a-mi îngădui să emit ideia ca viitorul port să se numească „Carol II”. –

Lucrările au început în mai 1938. Terminarea lor este în funcție de fondurile ce se vor afecta; în nici un caz însă înainte de trei ani. –

Realizarea portului care va măsura în mărime 2590 hectare față de 74 de hectare ale Constanței, este concepută în trei faze:

a)Facerea anteportului, prin construcția digului de Nord și de Sud; b)Tăerea istmului și intrarea în lac, printr-un canal navigabil; c) Construcția cheiurilor și navigabilitatea întregei suprafețe a lacului.

Concomitent cu această ultimă fază va avea loc echiparea țărmurilor cu tot ce este infrastructură: clădiri de tot felul, depozite, ateliere, comandamente, școli, etc.

Până în prezent din cauza fondurilor restrânse, în total 400.000.000, s'a realizat: utilajul necesar unei asemenea construcții (macarale, vagoane)

s'a făcut amenajarea de carcere, s'au executat 52 km de cale ferată și 12 Km de șosea pentru aducerea materialelor, s'au construit clădiri pentru personalul de conducere și lucrători, s'au întins diguri în lungime totală de 602 metri, care reprezintă un cubaj de circa 140 mii metri cubi piatră. Aceste diguri, cari formează lucrarea principală a fazei întâi, se vor dubla ca lungime până la sfârșitul anului. –

Sire,

Portul „Carol II" nu este singura lucrare de care are nevoie țara în această regiune. El trebuie completat cu o serie de alte mari lucrări, care fac sistem. Țara noastră prin așezarea ei geografică la răscrucea marilor drumuri ce coboară de la Nord la Sud și de la West la Est, trebuie să se organizeze pentru a putea atrage spre ea, curenții comerciali și economici ai Europei și Extremului Orient.

În consecință, ea trebuie să facă o legătură spre West, cu Marea Nordului printr-un canal Tașaul – Cernavodă – Dunăre – Canalurile Germane.

O altă legătură spre Nord cu Marea Baltică prin Brațul Sf. Gheorghe – Prut – Nistru – Vistula.

Astfel organizată, România va cunoaște una din înfloririle pe care nu le-a cunoscut niciodată vreo țară din Centrul Europei. –

Este tot acest plan, desigur, vast și de durată, dar nu e irealizabil. Este o operă prin care o regiune se afirmă în domeniul civilizației creatoare și națiunea română, înzestrată cu atâtea calități de muncă, tenacitatea și spirit de organizare va putea să o îndeplinească. –

Cu o încredere nelimitată, în capacitatea Majestății Voastre și în puterile neamului, urez Majestății Voastre să aibă fericirea de a vedea cât de curând Canalul Carol II, canalul Sf. Gheorghe și navigabilitatea portului înfăptuit.

Să trăiți Maiestate! Trăiască Măria Sa Marele Voievod Mihai!"[314]

După terminarea discursului Domnului Ministru, și așezarea pergamentului de însuși Majestatea Sa Regele, domnul Ministru Mitiță Constantinescu, Vice Președinte al „Salvamar"-ului a oferit M.S. Regelui două volume legate în piele, cu darea de seamă asupra societății „Salvamar", de la înființare.

[314] *Ibidem*, ff. 63 - 65.

La orele 18,15, M.S. Regele, Marele Voievod și ceilalți ocupanți, s-au înapoiat la Constanța, ambarcându-se la bordul navei S.M.R. „Basarabia”, unde s-a servit dejunul la care au fost invitați speciali.[315]

La acest dejun regal, domnul General Adjutant Paul Teodorescu Ministrul Aerului și Marinei ține următorul discurs:

„Sire,

Astăzi se sărbătorește de către Marina Militară și Marina Comercială la bordul tuturor vaselor, oriunde s'ar afla acestea în apele noastre sau departe în apele străine, Ziua Marinei.

S'a invocat spiritul ocrotitor al Sfintei și Marei Maria pentru a avea mereu în paza sa pe marinarii în primejdie, s'au slăvit eroii apelor, cari prin educația lor mai mult decât a altora, făcută din curaj și jertfă, au murit pentru țară, numai pe apă, dar și în aer ca aviatori și la uscat ca simpli luptători tereștri.

În memoria lor ne-am recules cu pietate, în măreția faptelor ne-am regăsit mai tari, mai hotărâți. –

În regimul binefăcătorilor de astăzi serbările de astăzi mai au și un alt sens, ele nu sunt numai momente pur formale, amintitoare de lucruri trecute, ci prilej de atestare în fața tuturor de înfăptuiri prezente, prilej de nunțare a unor realizări de viitor.

Față de anul trecut, la aceeași dată, constatăm progrese categorice care ne umple inima de bucurie.

Sire,

Planul naval elaborat cu atâta grijă de Majestatea Voastră n'ar fi putut trece la realizare, dacă nu s'ar fi acordat fonduri, dacă nu s'ar fi alcătuit un judicios plan de finanțare. Este cazul să se știe de către toată suflarea românească că în memorabilul consiliu de la Sinaia, din Octombrie trecut, a creiat fondul Marinei, fond care de atunci, tot prin sugestiile Majestății Voastre a fost dublat de Dl. Președinte al Consiliului și de Dl. Ministru de Finanțe. –

Nu este astăzi marinar care să nu fie convins de rolul istoric jucat de Majestatea Voastră, în creiarea Marinei moderne, după cum nu există marinar care să fie pătruns de cel mai adânc sentiment de recunoștință și de gratitudine, pentru tot ceea ce Majestatea voastră a făcut pentru Marină și marinari. –

Nu numai pe tărâmul înzestrărei materiale a făcut Marina progrese, dar și pe tărâmul sufletesc al spiritului marinăresc și al dragostei de ape, care a preocupat totdeauna pe Majestatea Voastră. –

---

[315] *Ibidem.*

Sire,

Spre deosebire de anii trecuți, ziua de 15 August 1939 are pentru toți marinarii o însemnătate și mai mare, Majestatea Voastră, în dragostea ce o poartă Marinei, a ținut să înscrie cu gradul de aspirant, pe Măria Sa Mihai, Mare Voievod de Alba-Iulia.

Astăzi mai mult ca totdeauna Majestatea Vostră a arătat țărei și lumii întregi încrederea pe care o acordă Marinei Sale confiindu-i pe Fiul Său iubit și cel mai scump Vlăstar al Țării.

Acest înalt semn de atențiune, de însemnătate deosebită pentru legătura indisolubilă dintre regalitate și Marină, a fost primit de marinari cu o vie satisfacție.

Cu începere de astăzi ofițerii Marinei Regale, primesc în mijlocul lor pe cel mai tânăr și valoros Aspirant. Cu începere de astăzi, Măria Sa Aspirantul Mihai, Mare Voievod de Alba-Iulia, intră în compunerea statmajorului distrugătorului „Regina Maria" la bordul căruia, în Ianuarie 1938 a dovedit calități marinărești de cel mai înălțător exemplu. –

Măria Ta,

Intrat în rândurile Marinei toți marinarii țin să Vă exprime bucuria lor și Vă asigură că veți fi înconjurați de cea mai devotată dragoste, de cea mai sinceră camaraderie. Ei își vor da toată silința să inițieze pe Măria Ta în misterele artei marinărești, pentru ca atunci când împrejurările vor hotărî să-i puteți comanda și să-i duceți la victorie, pentru apărarea Patriei și a Tronului.

Sire,

În aceste momente de înaltă însuflețire, depunem cu toții, la picioarele suveranului, ctitor al Marinei Moderne, toată gratitudinea, tot devotamentul și toată dragostea noastră.

Să trăiți Maiestate! Să trăiască Măria Sa Aspirantul Mihai, Mare Voievod de Alba-Iulia!"[316]

A răspuns apoi Majestatea sa Regele:

„Domnule Ministru,

Iubiți Camarazi,

Pentru nimeni nu este o taină dragostea pe care o port Marinei noastre, - dragoste pe care anul acesta am ținut s'o afirm și mai mult prin înscrierea iubitului Meu Fiu în rândurile Marinei Regale.

Cum ați spus foarte bine, acest an care a trecut, a fost un an mare pentru Marina noastră. A fost un an care însemnează un real progres, atât din punct de vedere material, cât și din punct de vedere moral. –

---

[316] *Ibidem*, ff. 65 – 66.

Întreaga concepție a noastră a început să se îndrepte înspre ideia că, marina nu este numai o jucărie, ci că marina în adevăr îndeplinește un rol primordial în organizațiunea noastră atât din punct de vedere al apărării naționale, cât și din aceia al prestigiului și expansiunei noastre comerciale.

Pentru mine este un fapt, care domină pe toate celelalte: venirea noului „Vas Școală”.

Am vorbit în anii trecuți de acel faimos spirit, care a creat marina noastră de astăzi. Prin venirea noului vas „Mircea”, nădăjduiesc să revăd o reînoire a spiritului, o reîntărire a credinței marinărești și o posibilitate ca, marinarii noștrii navigând mai mult pe ape, să-și poată afirma în fața lumii întregi capacitatea și virtuțile lor. Din punct de vedere al apărării naționale, eforturile care s'au făcut pentru înzestrarea marinei arată că cei cari au răspunderea treburilor în această țară sunt hotărâți de a o întări pe cât ne permit mijloacele - alături de marea ei soră, armata de uscat.

Strâns legate, cele trei elemente ale apărării naționale, armata de uscat, marina și aeronautica, sunt conștiente că, în ziua cea mare a chemării, cu tot sufletul vor fi la datorie. Exemplul celui din trecut, al acelora pe cari am avut cinstea de a-i pomeni astăzi chezășie la acest suflet și la acest imbold al tuturor apărătorilor granițelor.

Această apărare a granițelor care trebuie să fie în sufletul fiecărui român nu numai a acelora cari poartă uniforma militară, credință de oțel, trebuie să formeze o stâncă de neclintit a tuturor sufletelor românești, că tot ceeace este românesc nu se poate da, că ceeeace este românesc se va apăra, și, mai mult decât aceasta, dacă cineva este iubitor de pace, ele trebuie să știe că granițele odată brăzdate, nu se pot schimba fără o primejdie de cataclism mondial. –

Știu că aceasta este credința tuturor celor adevărați patrioți cari locuiesc în granițele noastre firești. Știu că aceasta este și credința marinarilor noștri, care vor ști, în clipa în care vom fi amenințați, să-și facă toată datoria și cu gândul că apărând granițele noastre, apărăm întreaga civilizație omenească.

Cu acest gând, plecându-Mă în fața acelora cari și-au jertfit viața pentru gloria și viitorul neamului nostru, ridic paharul meu pentru cei cari mâine, dacă vă fi nevoie, o vor apăra, iar dacă nu va fi nevoie vor ști totdeauna să păstreze sus și falnic pavilionul și prestigiul românesc.

Să trăiască Marina Regală!”[317]

---

[317] *Ibidem*, f. 67.

După dejun, M.S. Regele și Măria Sa Marele Voievod de Alba Iulia au plecat cu trenul regal, care părăsește portul la ora 22.10.

Plecarea Suveranului a fost vestită prin lovituri de tun, trase de pe distrugătorul „Regele Ferdinand”.

După festivitățile de dimineață, prilejuite de sărbătoarea patronului Marinei, s'au desfășurat după-amiaza concursurile nautice.

„Portul se populează cu o repeziciune uimitoare. Valuri – valuri prin toate intrările portului pătrunde mulțimea dornică să asiste la acest program de după amiază.

În toți anii, la serbările marinei s'a ținut să se procure divertismente pentru iubitorii de mare și de sporturi nautice.

Vaporul „Dacia” se pregătea pentru ieșirea în larg, unde a luat parte la un atac simulat asupra lui, de către submarinul „Delfinul”.

La ora 4 „Dacia” s'a desprins dela cheu și în curând a trecut de farul „Regele Carol I”, într'un tangaj ușor. Tema la care a luat parte a reprezentat o situație de război aceea a unui vapor de război atacat de un submarin.

La 8 mile în larg, a apărut din fundul apei submarinul care stătea la pândă. Acesta a observat ieșirea vasului din port și apreciind că nu e armat, s'a îndreptat spre a-l ataca cu tunul, trăgând 3-4 lovituri.

De pe vaporul „Dacia” se aud salve de armă, care obligă submarinul să intre imediat în imersiune, pentru a ataca cu torpila…

Majoritatea celor aproape 800 de pasageri, uitase de mare care era puțin montată provocându-le oarecari indispoziții…și priveau cu foarte mult interes această luptă simulată.

Serbările nautice din acest an s'au terminat cu demonstrații de acuaplane.

Merită relevat succesul de care s'au bucurat concursurile nautice din acest an, deoarece organizatorii, pentru o bună reușită, nu au precupețit nici un sacrificiu, oferind sportivilor nautici, cari au participat în număr foarte mare, un spectacol grandios. O deosebită atențiune s'a dat concursurilor de lotci, deoarece aceste ambarcațiuni pur românești se intenționează a fi introduse pe o scară cât mai întinsă în sportul nautic românesc.[318]

……..

[318] *Ibidem*, f. 68.

S'a înserat, luminile au început să se aprindă, reflectoare puternice scaldă cu luminile lor edificiile portului și navele… Pretutindeni muzică și veselie. Totul pare o lume de vis și de sărbătoare.

Motonava „Basarabia" feeric luminează, se pregătea din nou să-și primească oaspeții, pe bordul ei a avut loc unul din cel mai select și frumos bal, la care au luat parte și unii din membrii guvernului.

……

Orașul s'a scufundat de mult în întunericul lui patriarhal…

Unul câte unul, reflectoarele din port se sting… întunericul se așterne peste tot. Portul și vapoarele își trăiesc din nou viața obișnuită de noapte.

Totul reintră în normal.

Navele Marinei Regale, obosite de vizitele strălucite din timpul zilei își reiau rolul de ocrotitoare, gata oricând să apere, pe întinsul nesfârșit al apei Regele și Patria." – [319]

AUGUST 15 1939: NAVY DAY IN THE HISTORICAL REGISTRY OF THE ROMANIAN NAVY COMMAND

-abstract-

Key Words: Historical Registry, Navy Day, Royal familiy, Romania, 1939

The Historical Registry of the Romanian Navy Command, file 130, has quite a few interesting information for the Romanian Navy. Analyzing the documents from 1938 – 1941, first started in 2021, one can see that those information are recounted with scrupulousness and precision, with exact time tables and information about the spirit of that time.

One example is the festivity of the Romanian Navy Day in 1939, with its schedule being the focus of this paper.

[319] *Ibidem*.

PROBLEMA GURILOR DUNĂRII (NOIEMBRIE 1941)

Dr. Alin SPÂNU[*]

În noiembrie 1941 ministrul Lucrărilor Publice și Comunicațiilor, Constantin Bușilă[320], a înaintat primului-ministru, mareșalul Ion Antonescu, un material analitic privind Gurile Dunării, ca o cale de navigație primordială în trecut, prezent și viitor. În nota de prezentare, Bușilă a arătat că Dunărea va avea o importanță din ce în ce mai mare, căci „va trebui să devină calea de legătură între Occident și țările Europei centrale, și Marea Neagră spre Orient, pentru toate produsele de schimb între aceste regiuni”[321]. În opinia sa, două erau punctele cărora trebuia să li se acorde o importanță deosebită: Porțile de Fier și Dunărea Maritimă. Studiul a fost întocmit de inginerul Grigore Vasilescu din însărcinarea ministrului Lucrărilor Publice și Comunicațiilor. Grigore Vasilescu[322] era inspector general în Minister, profesor la Școala Politehnică din București și lucrase mulți ani la Comisia Europeană a Dunării (C.E.D.). Pe acest material mareșalul Antonescu a adnotat: „Am dat instrucțiuni să se facă toate studiile

[*] Facultatea de Istorie, Universitatea din București.

[320] Constantin Bușilă (n. 4 mai 1877, Galați - d. 3 februarie 1950, penitenciarul Aiud) a absolvit Școala Națională de Poduri și Șosele din București (1900) și doctoratul la Universitatea din Liege (Belgia). A fost directorul centralei electrice a portului Constanța (1904-1909), director adjunct al Societății de Tramvaie București (1909-1916), profesor la Școala Națională de Poduri și Șosele (1909-1940), secretar general al Ministerului Lucrărilor Publice (1918-1919), administrator delegat al Uzinelor Reșița (din 1924) și președintele Societății Politehnice (1935-1944). A deținut funcția de ministru al Lucrărilor Publice și Comunicațiilor în perioada 12 iulie 1941-6 octombrie 1943, fapt pentru care a fost arestat (18 mai 1945), judecat (6-15 mai 1946) și condamnat la 10 ani închisoare. Pentru mai multe detalii, a se consulta: Tutu George Georgescu, *Inginerul Constantin D. Bușilă*, în „Memoria” nr. 9, septembrie 1993, p. 58-64; Dăescu Ioniță, *Aspecte și viața și activitatea lui Constantin D. Bușilă*, în „Revista de Istorie a Electrotehnicii Românești” vol. 4, nr. 1-2/2018, p. 29-49.

[321] Arhivele Naționale Istorice Centrale (în continuare: ANIC), fond Președinția Consiliului de Miniștri (în continuare: PCM), dosar 272/1941, f. 1.

[322] Grigore Vasilescu (n. 6 iulie 1894, Călărași-d. 1961, București) a absolvit Școala Națională de Poduri și Șosele din București (1919) și a obținut doctoratul la Academia Comercială din București. Asistent (1931-1937) și profesor titular al cursului „Navigație internă și maritimă” de la Școala Politehnică. În perioada 1940-1945 a elaborat studii privind construcția unei centrale la Porțile de Fier. A publicat mai multe lucrări, între care: *Orientări în problema navigabilității gurilor Dunării*, București, 1927; *Înghețul Dunării și navigația sa maritimă*, București, 1928; *Dunărea internațională și transporturile*, București, 1931; *Căderile de apă ale Dunării și posibilitățile de folosire a energiei lor*, în „Buletinul Societății Politehnice din România” nr. 11-13/1943.

necesare pentru ca să putem soluționa provizoriu problema și trece, când va veni momentul, în realizarea soluției definitive. Punctul meu de vedere în această privință este cunoscut”[323].

Problemele principale ale navigației la Gurile Dunării erau reprezentate de Rusia, care dorea un monopol al exporturilor de grâne prin Odessa, și adâncimea fluviului la Sulina. După războiul Crimeii (1853-1856), care s-a încheiat cu înfrângerea Rusiei, Marile Puteri vest-europene au conștientizat pericolul țarist și la tratativele de la Paris (1856) au decis înființarea Comisiei Europene a Dunării[324] pentru a-și apăra interesele economice. C.E.D. este prezentată pe larg, organizatoric, atribuții, buget, precum și lucrările efectuate de-a lungul timpului în vederea fluidizării traficului naval[325]. Primele lucrări de adâncire sunt disputate între doi englezi – inginerul Charles Hartley[326] și comandorul T. A. B. Spratt[327] –, dar în final câștigă primul, care alege o soluție provizorie – „prin scurgere liberă (fără ecluze) a brațului și a gurii Sulina”[328]. În 1856 adâncimea la gura Sulinei era de 2,74 m., însă prin lucrări succesive s-a ajuns la 7,32 m. (1895-1907). Și pe brațul Sulina amenajările de rectificare a albiei și adâncime au condus la o creștere de la 3,12 m. în 1861 la 6,10 m. în 1904, ceea ce s-a reflectat și în traficul fluvial.

---

[323] ANIC, fond PCM, dosar 272/1941, f. 1.

[324] Pentru mai multe detalii, a se consulta: Ștefan Stanciu, *România și Comisia Europeană a Dunării. Diplomație, suveranitate, cooperare internațională*, Editura Pax Aura Mundi, Galați, 2002.

[325] Pentru mai multe detalii, a se consulta: Florin Alexandru Duță, *Memoriul din 7 iunie 1857 al inginerului prusac Nobiling, directorul lucrărilor de pe Rin, referitor la ameliorarea navigabilității Gurilor Dunării*, în „Acta Bacoviensia” I, Editura Magic Print, Bacău, 2006, p. 201-206; Ana Petrescu, *Lucrări realizate de către Comisia Europeană a Dunării în lungul Dunării maritime. 1856-1939*, în „Acta Terrae Fogarasiensis” VI, 2017, p. 287-301.

[326] Charles Hartley (n. 1825-d. 1915) inginer, s-a ocupat de amenajarea portului Plymouth (1848). În Războiul Crimeii (1853-1856) a fost locțiitorul comandantului Corpului de Geniu anglo-turc, după care a fost numit inginer-șef al Comisiei Europene a Dunării (1857-1872) și apoi inginer consultant al Comisiei (1872-1907). Între timp s-a ocupat și de amenajarea Canalului de Suez (1861 și 1884), a portului Odessa (1867) și a deltei fluviului Mississippi (1875).

[327] Thomas Abel Brimage Spratt (n. 1811-d. 1888) ofițer de marină, hidrograf și geolog. S-a înrolat în marină (1827) fiind avansat locotenent (1841), comandor (1849), căpitan (1855), contraamiral (1872) și viceamiral (1878). A fost comisar al pescuitului irlandez (1866-1873) și parlamentar conservator (1879-1888). Pentru mai multe detalii: Tudose Tatu, *T.A.B. Spratt, primul geograf, hidrograf și cartograf adevărat al Dobrogei, Deltei Dunării și a gurilor ei de vărsare în Marea Neagră*, în „Buletinul Fundației Urechia”, an XX, nr. 23, noiembrie 2022, pp. 159-182.

[328] ANIC, fond PCM, dosar 272/1941, f. 7.

În perioada 1907-1921 evenimentele politico-militare nu au mai permis continuarea lucrărilor de menținere/amenajare, ceea ce a dus la scăderea adâncimii navigabile. Cu toate eforturile făcute, adâncimea la vărsarea Dunării în Marea Neagră a rămas la 4.57 m. După Primul Război Mondial consultanții au emis tot felul de propuneri, inclusiv amenajarea „sumară”[329] a brațului și gurii Sfântul Gheorghe sau executarea unui canal „de derivație către sud”[330].

Prin preluarea de către România a sarcinilor C.E.D. (1938), toate problemele tehnice au revenit Direcției Dunării Maritime, în fruntea căreia a fost numit comandorul Preda Fundățeanu[331]. Cedarea Basarabiei către U.R.S.S. (28 iunie 1940) și presiunile noului „vecin” de a fi admis în C.E.D. au dus la oprirea proiectelor aflate în derulare pe brațele Dunării. Imediat după ce România a fost sfârtecată, conform intereselor celor doi semnatari din pactul Ribbentrop-Molotov, s-a trecut la abordarea altor probleme de interes, inclusiv cea a comunicațiilor. La Viena, între 6 și 12 septembrie 1940, s-a desfășurat o conferință asupra problematicii Comisiei Internaționale a Dunării (C.I.D.), care a consfințit „supremația Germaniei în bazinul dunărean”[332]. Practic, s-a decis desființarea C.I.D. și înființarea unui Consiliu al Dunării Fluviale gestionat de Germania. Pasul următor a fost interesul U.R.S.S. de a domina Dunărea Maritimă, afirmat atât diplomatic, cât și prin forță[333]. Între 24 octombrie și 16 noiembrie 1940 la București s-a

---

[329] *Ibidem*, f. 10.

[330] *Ibidem*.

[331] Preda Fundățeanu (n. 14 iulie 1890, Râmnicu-Vâlcea-d. 1 mai 1969, București) a absolvit Școala Militară de Ofițeri de Artilerie, Geniu și Marină (1912), apoi Facultatea de Drept (1919) și doctoratul (1927) la Universitatea din Iași. A fost avansat căpitan (1917), locotenent-comandor (1922), căpitan-comandor (1930), comandor (1936), contraamiral în rezervă (1942) și viceamiral în rezervă (1945). În perioada 1929-1933 a fost adjutant regal atașat principelui Nicolae, directorul școlii Marelui Voievod de Alba-Iulia (1936-1937), atașat militar în Italia (1938-1939) și director al Direcției Dunării Maritime (13 mai 1939-1947). În 1953 a fost arestat și condamnat la 10 ani închisoare, însă în 1956 a fost grațiat și eliberat. Pentru mai multe detalii: Dan Stroescu, *Viceamiralul Preda C. Fundățeanu*, în „Marina Română” nr. 27 (5/1994), pp. 16-17; Marian Moșneagu, *Amiralii României*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2017, pp. 194-198.

[332] Carmen Atanasiu, *Problema suveranității României la Dunăre și „Navigația Fluvială Română” (1919-1945)*, București, 2003, p. 195.

[333] Pentru mai multe detalii, a se consulta: Alexandru Ghișa, *România și chestiunea Dunării între Germania și Rusia în secolele XIX și XX*, în *In honorem Ion Șișcanu. Studii de istorie a românilor*, Cahul, 2011, p. 187-196; idem, *„Chestiunea Dunării” și europenitatea României*, în Sorin Liviu Damean, Marusia Cîrstea, Mihaela Damean, Liviu Dindirică (coord.), *Permanențele istoriei. Profesorului Corneliu Mihail Lungu la 70 de ani*, Editura Cetatea de Scaun, Târgoviște, 2013, p. 162-182; Gheorghe Tașcă, *Un economist în misiune*

desfășurat Conferința privind reglementarea navigației pe Dunăre. Chiar în timpul convorbirilor, la 25/26 octombrie 1940 trupele Armatei Roșii au ocupat ostroavele Daleru Mare și Salangic. A doua zi, 26 octombrie 1940, sunt ocupate insulele Tătaru Mare, Daleru Mic și Maican, iar la 5 noiembrie 1940 insula Limba este cucerită, schimbând astfel și granița stabilită în urma ultimatumului sovietic din 28 iunie 1940. Primul-ministru român, generalul Ion Antonescu, este informat că, la 5 noiembrie 1940, „trupele sovietice îmbarcate pe un șlep și trei vedete au ocupat ostrovul de pe teritoriul român, denumit Șimb, situat între brațele Star-Stambul și Musura din Delta Dunării, aproape de mare. Autoritățile române întrebând despre motivul ocupării ostrovului, li s-a răspuns că aparține Sovietelor”[334]. În pofida presiunilor sovietice de a domina Dunărea Maritimă, inclusiv prin solicitarea de retragere a garanțiilor germano-italiene acordate României, cel de-al III-lea Reich rămâne ferm pe poziții. Conferința se va relua tot la București, între 5-21 decembrie 1940, însă rezultatul va fi nul, deoarece U.R.S.S. a stăruit în acceptarea aceloraşi condiții, neacceptate de celelalte state. La nivel de zvon, preluat de Prefectura Poliției Capitalei din mediile jurnaliștilor străini aflați în Capitală, s-a vehiculat că eșecul conferinței s-a datorat Moscovei, care „a formulat pretenții prea mari în zona Dunării maritime și fluviale. Totodată, Rusia a susținut să fie admisă și Bulgaria în Comisia Dunării”[335].

La nivelul executivului problema Dunării a fost analizată în Consiliul de Cabinet din 27 septembrie 1940. Ministrul de Externe, Mihail Sturdza[336], a prezentat presiunile Uniunii Sovietice la Dunăre: „Domnilor, în partea de Est, Rusia contestă granița noastră, care a fost de la 1877 şi până la 1918; canalul Chilia, Stari-Stambul pretinde că acesta nu mai poate purta numele pe care-l poartă și ne trimite o paralelă mai la Sud, care cuprinde aproape o șeptime din debitul de apă al canalului. Inconvenientul ar fi că ni s-ar suprima orice utilizare practică a canalului Chilia şi, al doilea, din situația pe care o câștigă prin această nouă graniță prin deplasarea ei cu 5 km mai la Sud, ar fi în stare să ne astupe portul Sulina. În tot cazul, în puține luni, am fi siliți să facem astfel de lucrări pe care nu am fi capabili să le ducem la bun sfârșit. Contestația este numai diplomatică, discuțiunile sunt numai la

---

diplomatică la Berlin (1930-1932). Memorii și însemnări (1924-1949) vol. II, ediție îngrijită de Ioan Opriș și Alexandra Filotti, Editura Vremea, București, 2021, pp. 345-366.

[334] ANIC, fond Preşedinția Consiliului de Miniștri-Cabinetul Militar (în continuare: PCM-CM), dosar 113/1940, f. 225.

[335] *Ibidem*, f. 772.

[336] Mihail R. Sturdza (n. 28 august 1886, Târgu-Ocna-d. 5 februarie 1980, Madrid), a urmat studii de drept la Iași și a obținut un doctorat în drept internațional. Devine diplomat de carieră (1913-1939) și ministru de externe în guvernul Antonescu (septembrie-decembrie 1940).

Moscova; pentru prima oară, pe ziua de ieri, s-au tras focuri de tun, nu numai de armă, să captureze o șalupă românească”[337]. Discuția este continuată de primul-ministru, generalul Ion Antonescu, care extinde discuția cu obiectivele sovietice și nu omite lipsurile autohtone pe acest palier: „Punctul nevralgic rămâne cel rusesc. Rusia încearcă două mari manevre. Prima este aceea de a pătrunde în Comisia Internațională, adică în regimul internațional al Dunării până la Bratislava. Știți că sub trecutul regim Comisiunea Europeană îngăduia Rusiei să vină numai până la Brăila. Chestiunea aceasta a început în 1856, în urma Tratatului de la Paris, şi a trecut prin diferite faze corespunzătoare poziţiunilor internaţionale pe care le-a avut Rusia faţă de Europa. Bineînțeles că noi ne opunem la aceasta, fiindcă n-avem nici un interes ca să introducem Rusia în raza Dunării românești de la Mare până la Severin. Am alarmat în această privință și pe Germania, fiindcă nici ea n-are interes ca Rusia să se întindă în această parte. O a doua latură a chestiunii, care se leagă cu cea dintâi, este că vor să ne scoată cu desăvârșire, să ne ia posibilitatea de a mai naviga pe canalul Chilia. Dacă ieșim din canalul Chilia, atunci ieșirea la Marea Neagră a țării noastre este aproape compromisă. (...) Am convocat pe marinari, pentru că nu suntem organizați la Dunăre, spre rușinea noastră. Rusia este organizată mai bine decât românii, în scurtă vreme. Am găsit Armata în aceeași stare de dezorganizare ca şi Statul. Am dat dispoziții să se facă o lucrare în sensul colaborării între Marină şi Corpul II Armată, care are răspunderea militară a Dobrogei”[338]. Subiectul va fi reluat la 4 decembrie 1940, tot într-o ședință a Consiliului de Cabinet, unde premierul va expune, pe larg, cum a reușit să obțină sprijinul Germaniei contra U.R.S.S. la gurile Dunării: „M-am găsit, la un moment dat, într-o situație dezastruoasă pentru Neamul Românesc, unică în istoria noastră: aproape pierdusem chiar lupta, atunci când rușii voiau să ne impună condominium la Dunărea maritimă și, ca rezultat, trebuia să suportăm toate riscurile spirituale şi, în special, toate umilințele flotei rusești. Ar fi avut dreptul să vină până la Brăila. Am luat atunci hotărârea eroică, pe care am anunțat-o şi Germaniei, prin Pella, şi Italiei, că eu, lăsat singur în faţa Rusiei, nu iscălesc. G-ralul Antonescu nu iscălește, întâmplă-se orice s-o întâmpla. Aceasta a redresat nițel atitudinea şi, când m-am dus la Berlin, vorbind cu Führerul, acesta s-a întors către Ribbentrop, pentru ca a doua zi să mi se comunice că Ribbentrop a dat instrucțiuni că Germania nu abandonează România şi a spus lui Clodius să dea imediat instrucțiuni în

[337] *Stenogramele ședințelor Consiliului de Miniștri. Guvernarea Ion Antonescu, vol. I (septembrie-decembrie 1940)*, ediție de documente întocmită de Marcel-Dumitru Ciucă, Aurelian Teodorescu, Bogdan-Florin Popovici, București, 1997, p. 95.
[338] *Ibidem*, p. 96.

sensul de a ajuta România. Consecințele s-au văzut: pe două din marile puncte Rusia cedează. Se tratează, şi Rusia ocolește tratativele exacte în această privință. Azi nu mai ne găsim singuri în faţa rușilor şi acesta este un punct câștigat”[339].

Războiul de Reîntregire, declanșat la 22 iunie 1941, a eliberat Basarabia și Bucovina de nord, astfel că Delta Dunării a revenit integral în administrația românească. Războiul – mai ales bombardamentele aeriene și minele lansate de sovietici – au îngreunat lucrările de adâncire a șenalului, iar adâncimea a scăzut de la 7,33 m (iunie 1941) la 5,49 m. (octombrie 1941). Tema circulației pe Dunărea Maritimă va fi reluată la 22 iulie 1941, într-o ședință a Consiliului de Miniștri prezidată de vice-premierul Mihai Antonescu, unde contraamiralul în rezervă Nicolae Păiș[340], subsecretar de Stat al Marinei, a expus situația după eliberarea Basarabiei: „Domnule preşedinte, o dată cu ocuparea Sudului Basarabiei, se pune şi chestiunea navigației de-a lungul Canalului Chilia. Vom avea două curse pe zi între Brăila-Galați-Reni-Ismail-Chilia şi Vâlcov. În curând, vor reîncepe şi lucrările de dragare a canalului. (...) A doua chestiune este referitoare la circulația pe Dunărea maritimă. Va trebui să începem să dragăm brațul Sulina. Avem trei drage, pe care le-am salvat, însă avem nevoie de aviație de vânătoare la Tulcea, ca să ne apere de atacurile aviației sovietice. Într-adevăr, dacă o dragă este lovită de bombe şi scufundată pe canalul navigabil, s-a terminat cu desăvârşire cu navigația pe canal”[341].

Inginerul Vasilescu are, din motive neclare, un dinte împotriva conducerii Direcției Dunării Maritime, astfel încât personalul este caracterizat că „nu este deloc pregătit pentru a înfrunta problemele grele, tehnice, ce se pot pune în curând”[342]. El propune trei tipuri de proiecte care să mențină navigabilitatea la Gurile Dunării: cu soluționare definitivă, provizorie și semipermanentă. Studiul se încheie cu „Sugestii pentru viitor”, în care autorul anticipează că schimburile economice pe Dunăre „se vor intensifica prin pătrunderea sferei de influență europeană în Rusia și Asia

---

[339] *Ibidem*, p. 552.

[340] Nicolae Păiș (n. 11 iulie 1886, București-d.18 septembrie 1952, penitenciarul Sighet) a absolvit Școala Militară de Ofițeri de Artilerie, Geniu și Marină (1907), Școala Navală (1914), Școala de Război a Marinei franceze (1920) și Facultatea de Drept (1919). Din decembrie 1937 directorul Marinei Comerciale, subsecretar de stat în Ministerul Aerului și Marinei (mai-iulie 1940), ministrul Aerului și Marinei (iulie-septembrie 1940) și subsecretar de stat al Marinei din Ministerul Apărării (1 aprilie 1941-19 februarie 1943). Pentru mai multe detalii a se consulta: Marian Moșneagu, *op. cit.*, pp. 408-411.

[341] *Stenogramele ședințelor Consiliului de Miniștri. Guvernarea Ion Antonescu, vol. IV (iulie-septembrie 1941)*, ediție de documente întocmită de Marcel-Dumitru Ciucă, Maria Ignat, București, 2000, p. 179.

[342] ANIC, fond PCM, dosar 272/1941, f. 14.

limitrofă Mării Negre și Mării Mediterane”[343]. Un punct de vedere profesionist și extrem de corect care, nu peste mulți ani, se va transforma în realitate.

Anexa

Notă privitoare la Gurile Dunării

organizarea trecută; organizarea actuală; lucrări din trecut și rezultate; proiecte de lucrări; situația actuală; sugestii pentru viitor[344]

Gurile Dunării au fost de la începutul veacului trecut drumul natural prin care cerealele românești și moldovenești luau calea Mării și prin aceasta concurau serios exportul cerealelor rusești, ce se făcea prin Odessa. Dacă sub suzeranitatea turcă s-au executat oarecari lucrări de sporire a adâncimii navigabile la gura Sulinei – prin batere de șiruri de piloți, între care se trăgeau anumite drăgi (grape mari), cu ajutorul remorcherelor, pentru scormonirea și punerea în mișcare a materialului depus peste bară –, rușii au căutat tot timpul să pună stăpânire pe Gurile Dunării și, în orice caz, să împiedice navigația, atât în șenalul de acces la Mare, cât și pe brațele fluviului, scufundând șlepuri pline cu piatră.

Pentru a pune exportul dunărean în măsură să contribuie la satisfacerea nevoilor țărilor occidentale, Rusia a fost gonită de la aceste Guri în urma războiului Crimeii și a Tratatului de la Paris (1856). Prin acest Tratat a luat ființă Comisia Europeană a Dunării, căreia i s-a dat la început un mandat temporar (de 2 ani), pentru a pune în stare de navigabilitate porțiunea de Dunăre din aval de Isaccea și părțile de Mare înconjurătoare gurii brațului navigabil, mandat ce i-a fost treptat prelungit până în zilele noastre, întinzându-se, totodată, și zona de activitate a Comisiei, de la Isaccea și până la Brăila, adică în tot lungul Sectorului Maritim al Dunării.

A. Organizarea în trecut

Ca organism politic internațional, Comisia Europeană a Dunării a fost alcătuită din reuniunea delegaților plenipotențiari ai fiecărei țări reprezentate în Comisie, țări care aveau interese însemnate la Gurile Dunării. Înainte de precedentul război mondial, aceste țări erau: Austro-Ungaria, Franța, Germania, Italia, Marea Britanie, România (de la 1878), Rusia și Turcia. După Tratatul de la Paris (1919-1920) au rămas reprezentate numai: Franța, Italia, Marea Britanie și România. Sediul Comisiei Europene a Dunării a

[343] *Ibidem*, f. 16.
[344] Textul a fost actualizat, tacit, ortografic, ortoepic și în punctuație.

fost totdeauna la Galați. Comisia și-a exercitat mandatul prin câteva Servicii și anume (situația dinaintea modificării Statutului C.E.D. din 1919):

1. Serviciul Secretariatului General;

2. Serviciul Contabilității Generale. Ambele aceste Servicii aveau sediul la Galați și consumau aproximativ 7% din bugetul C.E.D.

3. Serviciul Inspectoratului de Navigație; avea sediul la Tulcea, se ocupa cu aplicarea regulamentelor de navigație pe fluviu și conducea serviciul de pilotaj fluvial.

4. Serviciul Căpităniei de Port, cu sediul la Sulina; se ocupa cu aplicarea regulamentelor de navigație în șenalul de intrare la Mare și în portul Sulina; conduce serviciul de pilotaj maritim.

5. Serviciul Casei de Navigație, cu sediul la Sulina; se ocupa cu perceperea taxelor de navigație.

6. Serviciul Spitalelor, cu sediul la Sulina; celelalte consultații medicale se dădeau în anumite spitale, la Tulcea și Galați.

Serviciile de la punctul 3 până la punctul 6 inclusiv, consumau împreună aproximativ 26% din bugetul general al C.E.D.

7. Serviciul Tehnic, se ocupa cu întreținerea lucrărilor, cu studierea proiectelor și cu executarea proiectelor noi; consuma aprox. 55% din veniturile totale ale C.E.D. și, în plus, o foarte mare parte din împrumuturile făcute pentru lucrările mari.

8. „Diverse”, cărora se aloca aprox. 12% din venitul bugetar.

Veniturile C.E.D. se datorau taxelor percepute pe vase care, în ultima vreme, se ridicau la 3,70 franci aur pe tona de registru. Se vede, din cele ce preced, că Serviciul Tehnic consuma majoritatea veniturilor bugetare, fapt ce arată rolul deosebit al acestui Serviciu în activitatea Comisiei, ceea ce este natural dacă se are în vedere că Serviciul Tehnic se confundă cu însăși rațiunea de existență a Comisiei Europene.

De două ori pe an delegații plenipotențiari ai C.E.D. se întruneau în sesiuni plenare ordinare la Galați, pentru a rezolva toate problemele ce se puneau în exercitarea mandatului Comisiei. Urmărirea executării hotărârilor ce erau luate de Comisie în sesiunile plenare era făcută de delegații supleanți, care în majoritatea cazurilor erau consulii la Galați ai țărilor respective.

B. Organizarea în prezent

Prin Aranjamentul de la Sinaia, de la 18 august 1938, ratificat de România la 30 martie 1939, Comisia Europeană a Dunării a fost deposedată de o parte din atribuțiile sale, care au trecut asupra României, ca fiind țară suverană pe întinsul Dunării Maritime. Comisia rămâne ca instrument politic, internațional, în alcătuirea ei dinainte de Acord, cu deosebirea că în constituirea ei intră, de la acea dată, și Germania.

România (Direcția Marinei Comerciale) face poliția de navigație și întocmește proiectele de regulamente de navigație, pe care le supune aprobării C.E.D. Serviciile sanitare trec asupra guvernului român.

Serviciul Tehnic al Comisiei, precum și Serviciul Încasări de taxe (Casa de Navigație), trec asupra Direcției Dunării Maritime, organ înființat prin Aranjamentul de la Sinaia și care este, așadar, moștenitoarea organelor tehnice ale C.E.D. Aranjamentul de la Sinaia prevede că nici un proiect de lucrări nu va putea fi executat, decât dacă are votul favorabil al delegatului român în C.E.D. Comisia își păstrează Serviciul Secretariatului General. Direcția Dunării Maritime, având un buget autonom, s-a înființat și a rămas în cadrul Administrației Comerciale P.C.A. de la 12 mai 1939 până la 16 iunie 1941, când a trecut la Subsecretariatul de Stat al Marinei.

C. Lucrări din trecut și rezultate obținute

După studii îndelungate și discuții aprinse în jurul soluțiilor tehnice posibile, susținute în contradictoriu de către genialul inginer englez Charles Hartley, pe atunci șef al Serviciului Tehnic al C.E.D., care era partizanul amenajării brațului Sf. Gheorghe, și comandorul de marină Spratt, un eminent hidrograf al Marinei Regale britanice, se hotărăște să se înfăptuiască soluția amenajării provizorie, prin scurgere liberă (fără ecluze) a brațului și a gurii Sulina, care prezenta la gură (peste bară) adâncimea navigabilă naturală cea mai mare (2,74 m.) și care, fiind cel mai mic dintre cele trei brațe principale ale Dunării, putea fi îmbunătățit prin lucrări mai puțin costisitoare.

Lucrările de la gură, executate între anii 1858 și 1862, pentru îmbunătățirea șenalului la Mare, au constat din diguri convergente prin care se prelungeau malurile naturale ale Dunării până peste bară, pentru ca viteza mult sporită a masei fluviale, obligată să se scurgă cu viteză crescândă printre digurile executate, să erodeze albia și să asigure adâncimea navigabilă. De la adâncimea naturală de 2,74 m. existentă în 1856 la gura Sulinei în Mare s-a trecut la 5,18 m. în 1865, la 5,87 m. în 1871, la 6,25 m. în 1879 și la 7,32 m. în 1895 (această ultimă adâncime s-a obținut și cu concursul dragajelor), adâncime care s-a menținut (cu foarte mici excepții) până în anul 1907. Pe brațul Sulina s-au făcut lucrări însemnate de adâncire și de rectificare a albiei între anii 1868 și 1902. Brațul a fost scurtat cu aproape 20 km. Malurile au fost pereate pe mari întinderi; de la 3,12 m. în 1861 adâncimea a crescut pe braț la 4,11 m. în 1872, la 5,10 m. în 1888 și la 6,10 m. în 1904.

S-au făcut diguri repartitoare la punctele de separarea brațelor (Ceatalul Ismail și Ceatalul Sf. Gheorghe), prevăzute cu faruri de semnalizare. Un far mare și o serie de faruri mici, de categorii diferite au

fost instalate la Sulina pentru semnalizarea gurii de intrare. Un far de atenție a fost așezat pe stânca de la Tulcea și câte un far puternic la gura brațului Sf. Gheorghe și la insula Șerpilor. Geamanduri au fost așezate pentru jalonarea șenalului de intrare la Mare și în punctele critice ale fluviului, până la Brăila. În plus, s-au construit ateliere, cheiuri, șosele, spitale și locuințe pentru funcționari, la Sulina; locuințe și birouri la Tulcea; un palat administrativ la Galați etc. și totodată Comisia și-a alcătuit un însemnat parc de vase. Se vede, deci, că activitatea Comisiei Europene, în prima jumătate de veac, care alcătuiește prima perioadă a existenței sale, a fost prodigioasă, iar rezultatele au fost foarte mulțumitoare, ceea ce a produs o mare dezvoltare a comerțului dunărean.

Între anii 1907, când adâncimea navigabilă a scăzut simțitor la Mare, și anul 1921, când Comisia Europeană s-a decis să prelungească digurile peste noua bară ce se formase, a fost o perioadă de mari greutăți. Adâncimea navigabilă la gură nu a mai putut fi menținută la 7,32 m. (24 picioare engleze), deși se dispunea de trei drăgi puternice, cu care s-au făcut dragaje masive (în mediu 600.000 m^3/an). Bara ce înconjura gura Sulinei s-a dezvoltat considerabil în această perioadă, iar războiul balcanic (1912-1913) și războiul mondial (1914-1918) au alcătuit piedici foarte mari în calea întreținerii adâncimii navigabile și, totodată, a întreținerii Comisiei Europene însăși. Trebuie să menționăm și faptul că debitul brațului Sulina a crescut din 1856 până în 1907 de la 7% la 12% din totalul apelor Dunării, datorită tăierii coturilor brațului Sulina, care a sporit considerabil cantitatea de aluviuni purtate de apele acestui braț la Mare.

În anul 1921 se începe a III-a perioadă din activitatea C.E.D., care a durat până în 1930 inclusiv. În perioada 1922-1926 (după părerile exprimate de un comitet de ingineri consultanți convocat de Comisia Europeană la Galați și Sulina, în anul 1921) s-au executat un prim lot de diguri noi, în prelungirea digurilor vechi, la gura Sulinei, pentru a trece albia fluviului peste bară și s-au dragat cantități considerabile (numai în anul 1925 s-au dragat 2.150.000 m.c. la gura Sulinei), pentru a ajuta curentul apei să-și sape albia normală între digurile noi. În ciuda acestor eforturi, adâncimea navigabilă în șenalul de intrare la Mare a scăzut timp îndelungat până la 4,57 m. (14 picioare engleze).

În anul 1926 C.E.D. a întrunit din nou la Sulina comitetul inginerilor consultanți și, în urma părerilor exprimate, digurile au continuat a fi prelungite până în anul 1930, lungimea lor cumulată ajungând la 5.283 m. (adică aprox. 2.640 m. lungime dublă de diguri). Trebuie menționat că acest ultim comitet de ingineri consultanți a preconizat curbarea către Sud a digurilor ce aveau să se mai construiască la gura Sulinei, pentru a îndepărta, cât mai mult posibil, de vărsarea brațului Vechiul Stambul, gura de intrare a

brațului Sulina. Dragajele aveau să fie continuate, în mod activ, concomitent cu prelungirea digurilor noi. O mare dezamăgire cuprinsese toată lumea, inclusiv o parte din elementele tehnice ale C.E.D. prin constatarea zădărniciei marilor sforțări ce se făcuseră.

Cu anul 1931 începe cea de-a IV-a perioadă din existența Comisiei Europene a Dunării, care avea să se termine cu Acordul de la Sinaia din 1938, pus în aplicare în cursul anului 1939. În acest răstimp, Comisia, alarmată de situația din ce în ce mai grea a condițiilor de navigabilitate la gura Sulinei, ce se părea că aveau să conducă la o catastrofă datorită dezvoltării prodigioase a deltei brațului Chilia, convoacă în repetate rânduri comitetul de ingineri consultanți, când la Sulina, când în străinătate. Comitetul se fixează la un moment dat (1932) la soluția executării unui canal de derivație către Sud de gura Sulinei. Comisia, în 1934, impresionată de rezultatul unei anchete făcută de inspectorul său de navigație, înclină serios către amenajarea sumară a brațului și gurii Sf. Gheorghe.

Comitetele de ingineri consultanți întrunite ulterior (1934, 1936, 1937, 1938) se mențin la ideea canalului de derivație către sud, cu diferența că urgența executării acestei soluții este exprimată ca fiind tot mai puțin imperioasă. Ultimele comitete au recomandat cu căldură cumpărarea unei noi drăgi pentru menținerea în stare de navigabilitate a șenalului de la gură. La această nedeterminare a comitetului de ingineri consultanți s-au adăugat greutățile foarte mari pe care Comisia le-a întâmpinat pentru contractarea unui împrumut, în străinătate, pentru executarea lucrărilor noi, împrumut ce trebuia garantat de statele reprezentate în Comisie. Garanția oficială nu a mai fost acordată de guvernele străine, ca în trecut, și băncile nu s-au mai arătat dispuse să acorde credite. Singură, România s-a arătat dispusă să acorde partea sa de contribuție și chiar să o sporească. Se ajunsese, în acest chip, la un punct mort. În plus, serioase dificultăți politice se iviseră prin cererea insistentă a Germaniei și Greciei de a intra în alcătuirea Comisiei Europene a Dunării.

România cerea tot mai insistent puterilor reprezentate în Comisie (Franța, Italia și Marea Britanie) să-și îndeplinească obligațiile ce decurgeau din tratate, pentru ca C.E.D. să poată executa lucrările noi, care aveau să asigure pentru mulți ani ieșirea la Mare. Sarcinile deosebite ce aveau de suportat aceste state pentru pregătirile de război și, în genere, atmosfera încărcată ce domnea în Europa în anul 1938 dar, mai cu deosebire, cererea ce ne adresa, insistent, Germania, în același an, de a denunța și noi Statutul Dunării și a colabora cu celelalte state limitrofe fluviului într-o comisie riverană ce trebuia să ia ființă, au convins și pe celelalte state componente al Comisiei Europene a Dunării să treacă o parte însemnată din prerogativele

acestei Comisii asupra României care, ca putere teritorială, era cea mai îndreptățită să le exercite. Cu această hotărâre, care s-a tradus în fapt prin Aranjamentul de la Sinaia de la 18 august 1938, rămânea nesatisfăcută numai cererea Germaniei de a intra în alcătuirea Comisiei Europene a Dunării. Ea a devenit fapt împlinit prin Acordul de la București de la 1 martie 1939. Aranjamentul de la Sinaia și Acordul de la București au intrat în vigoare la 13 mai 1939, în urma ratificării lor de puterile alcătuitoare ale Comisiei Europene a Dunării.

De la această dată se începe cea de-a V-a perioadă a existenței Comisiei Europene a Dunării. Direcția Dunării Maritime, prevăzută în Aranjamentul de la Sinaia, ia ființă prin Legea din 12 mai 1939; prin Decretul-Lege din 13 mai 1939 comandorul adjutant Fundățeanu Preda se numește director special al acestei Direcții care, conform art. 5 din Aranjament, avea să fie însărcinată cu „elaborarea proiectelor de lucrări pe Dunărea Maritimă și la Gurile ei și cu executarea lor, cu perceperea taxelor și cu gestiunea produsului lor”. Întregul Serviciu Tehnic al C.E.D. trece, așadar, asupra noii Direcții, care are un buget autonom, bazat pe produsul taxelor percepute pe vasele ce intră în Dunăre la încărcare.

Pentru rațiuni inexplicabile, Direcția care a ființat la început la Galați, s-a mutat la București. Grija imediată a fost menținerea adâncimii în șenalul de acces la Mare și, în general, întreținerea șenalului navigabil până la Brăila. Lipsa de personal tehnic a obligat Direcția Dunării Maritime (condusă de ofițeri de marină) să se adreseze Direcției Speciale de Studii P.C.A. pentru a face ridicările pe teren necesare studierii și întocmirii unui proiect de amenajare a brațului și gurii Sf. Gheorghe pentru navigație. Aceste ridicări au fost terminate în cursul anului 1940. Menționăm că, la 29 iunie 1940, Basarabia a fost cedată prin forță U.R.S.S., astfel că brațul Chilia și delta sa secundară au fost cotropite de ruși, care redevin riverani la gurile Dunării. Trebuie să încheiem aici cu a V-a perioadă din viața Comisiei Europene a Dunării.

U.R.S.S. a cerut imediata convocare a unei conferințe pentru intrarea sa în Comisia Europeană. Urmând exemplul Germaniei, care înlăturase Franța și Marea Britanie din viitoarea Comisie riverană ce avea să ia locul Comisiei Internaționale a Dunării și în compunerea căreia nu aveau să intre (precum indică însăși denumirea Comisiei) decât numai țările limitrofe fluviului, U.R.S.S. cerea ca în compunerea Comisiei Europene a Dunării să facă parte numai România și U.R.S.S., cu excluderea, așadar, a Puterilor Axei. Ședințelor Conferinței, ținute la București, le-au urmat discuții cu experți la Moscova și lucrările s-au tărăgănat fără a se fi luat vreo hotărâre, înainte ca mersul armelor să respingă, *de plano*, propunerile absurde ale

U.R.S.S., care tindeau să ducă la compromiterea navigației la Gurile Dunării și la aservirea economică a țării noastre.

În urma războiului dezrobitor și a nimicirii comunismului, Basarabia fiind legată iarăși de Patria românismului, se revine la situația de după ratificarea Aranjamentului de la Sinaia și a acordului de la București, iar prin Pacea ce se va încheia se va sfârși o altă perioadă de existență a Comisiei Europene a Dunării.

De la începutul războiului orașul și gura brațului Sulina au fost obiect de bombardare intensă din partea aviației U.R.S.S. Baraje de mine au fost așezate pentru a împiedica intrarea vaselor inamice în Dunăre. În consecință, lucrările de întreținere a șenalului de acces la Mare au încetat. Adâncimea navigabilă, care era de 7,33 m. (24 picioare engleze) la 15 iunie 1941 a scăzut în răstimp la 5,49 m. (18 picioare engleze), constatate în ziua de 31 octombrie 1941 când s-au reluat dragajele.

Ridicări hidrografice în Baia Musura, care desparte gura Sulina de gura brațului Vechiul Stambul, nu s-au mai putut face de la ocuparea Basarabiei de către U.R.S.S., astfel că surprize neplăcute sunt posibile în urma apelor mari ale Dunării din ultimii doi ani, care trebuie să fi produs noi înnisipări în această baie.

Digurile noi de la gura Sulinei, care depășiseră la instalarea Direcției Dunării Maritime 4000 m. lungime dublă nu s-au mai putut prelungi sensibil, astfel încât bancul ce se formase în prelungirea gurii încă din toamna anului trecut s-a dezvoltat și împiedică navigația, vasele trebuind să-l evite pe la Nord. Veniturile Direcției Dunării Maritime au sistat o dată cu intrarea în război a României, vasele de comerț nemaicirculând pe Dunăre.

Așadar, începuturile activității românești la Gurile Dunării, prin Direcția Dunării Maritime, au fost izbite de piedici serioase, care ne împiedică de a trage concluzii bazate pe fapte asupra activității acestei Direcții. Trebuie, totuși, menționat că personalul de conducere al acestei Direcții (doi comandori de marină) nu este deloc pregătit pentru a înfrunta problemele grele, tehnice, ce se pot pune în curând și, uneori, în mod cu totul intempestiv. O dovadă este însărcinarea dată Direcției de Studii P.C.A. pentru facerea ridicărilor de teren și întocmirea proiectului de amenajare pentru navigație a brațului și gurii Sf. Gheorghe. Singurul inginer care există, cu grad de subdirector în această Direcție, este ocupat cu lucrările de întreținere. Trebuie luate serioase măsuri pentru a nu ajunge la compromiterea navigației prin bararea ieșirii la Mare și pentru aceasta se impune instalarea în fruntea acestei Direcții, cu caracter eminamente tehnic, a unui inginer specializat în lucrări hidraulice.

D. Proiecte de lucrări

Proiectele de lucrări pentru asigurarea navigabilității la Gurile Dunării se pot categorisi în trei clase:

1. Proiecte cu caracter de soluționare definitivă

Dintre acestea a rămas cel asupra căruia s-a înfăptuit o cvasiunanimitate de păreri și anume „Amenajarea prin scurgere liberă a brațului și gurii Sf. Gheorghe”. Brațul Chilia prezintă mari ușurințe pe porțiunea fluvială, însă cere învingerea de greutăți foarte mari pentru întreținerea șenalului la Mare. Brațul Sulina își are gura la Mare sub continua amenințare a înaintării, către Sud, a deltei secundare a Chiliei.

2. Proiecte cu caracter de soluționare provizorie

Dintre acestea continuă a fi cea mai apreciată de forurile tehnice ale C.E.D. soluția canalului de derivație către Sud de gura Sulinei. Personal, socot că este o soluție neraională și de durată prea scurtă pentru a merita să fie executată.

3. Proiecte cu caracter de soluționare semipermanentă

Socot că cel mai meritos în această clasă este „Transformarea brațului Sulina în canal maritim, cu executarea concomitentă a canalului de derivație către Sud de gura Sulinei”. Pentru descrierea caracteristicilor celorlalte soluții propuse, alătur la prezenta un exemplar din lucrarea subsemnatului, intitulată „Gurile Dunării” și o broșură „Asigurarea navigabilității Gurilor Dunării prin transformarea brațului Sulina în canal maritim”.

E. Sugestii pentru viitor

Forma politică, viitoare, a administrației Gurilor Dunării nu poate fi încă precizată. Se poate, totuși, întrevede că schimburile prin Gurile Dunării se vor intensifica prin pătrunderea sferei de influență europeană în Rusia și Asia limitrofă Mării Negre și Mării Mediterane.

România, asupra căreia cade sarcina întreținerii Gurilor Dunării, și-a asumat o răspundere foarte grea, nu numai față de propria sa viață economică, dar față de toate țările interesate la navigația dunăreană. Această răspundere a fost preluată de la Comisia Europeană a Dunării în momentul în care complexul de factori naturali la gura Sulinei creează o situație critică pentru menținerea navigabilității în această gură. În consecință, trebuie făcute toate eforturile pentru ca studierea și proiectarea „Amenajării brațului Sf. Gheorghe prin scurgere liberă” să fie terminate cât mai curând.

Concomitent, cred că este necesar să se studieze complet și să se proiecteze „Transformarea brațului Sulina în canal maritim”, așa precum a afirmat Consiliul Tehnic Superior în anul 1934, fără a se fi făcut încă nimic în această direcție până în prezent. Pentru înfăptuirea acestui program Direcția Dunării Maritime trebuie reorganizată, astfel încât să dispună de personalul tehnic competent, de conducere, de studii, proiectare și executare

de lucrări, pentru a-și putea îndeplini menirea în modul cel mai corect și mai repede posibil. Fondurile necesare trebuie să-i fie puse la dispoziție în cel mai scurt timp, căci nimeni nu poate prevede sosirea momentului fatal, când navigația ar putea fi radical împiedicată la gura Sulinei. Consecințele unei asemenea stări ar fi nu numai dezastruoase pentru economia noastră națională, dar și pentru creditul corpului nostru tehnic și, în general, pentru prestigiul Țării. Fără îndoială că ni s-ar lua posibilitățile ce ni se cuvin ca țară suverană la Gurile Dunării, posibilități în posedarea cărora am intrat de abia de doi ani.

Prin felul în care este alcătuit personalul de conducere al Direcției Dunării Maritime și prin mijloacele tehnice și financiare de care această Direcție dispune în prezent, se lasă a se întrevede că nu este încă limpede, în mintea noastră, deosebit de greaua răspundere ce apasă pe umerii Țării noastre, în calitatea ei de păstrătoare a navigabilității la Gurile Dunării.

8 Noiembrie 1941 inginer inspector general

/ss/ Grigore Vasilescu

(Arhivele Naționale Istorice Centrale, fond Președinția Consiliului de Miniștri, dosar 272/1941, ff. 2-17)

THE PROBLEM OF THE DANUBE MOUTHS (NOVEMBER 1941)

-abstract-

Key Words: Danube, channels, Sulina, navigation, problems.

In November 1941, the Minister of Public Works and Communications sent the Prime Minister a material on the mouths of the Danube. He highlighted the importance of navigation on the maritime Danube, the establishment of the European Danube Commission, the works carried out to improve traffic, and concluded with suggestions for the future. The author, Engr. Grigore Vasilescu anticipated that economic exchanges „will intensify through the penetration of European sphere of influence in Russia and Asia bordering the Black Sea and the Mediterranean Sea".

PARTICIPAREA STRUCTURILOR DE AEROSTAȚIE LA APĂRAREA DOBROGEI, ÎN PERIOADA 1941-1944

*Plt.-adj. șef Eugen-Dorin SPĂTARU**

Apogeul folosirii aerostatelor de către toate armatele a avut loc în perioada Primului Război Mondial, acestea fiind folosite în cea mai mare parte ca mijloace de observare a câmpului de luptă și de reglare a tirului artileriei. Ulterior, rolul acestora în acest gen de misiuni a început să scadă în importanță în condițiile dezvoltării aviației de recunoaștere și observație, dar și a pericolului la care erau expuse în fața aviației de vânătoare și mijloacelor de apărare antiaeriană. Dacă despre participarea aerostației la Primul Război Mondial s-a mai scris, despre acțiunile de luptă desfășurate în cea de-a doua conflagrație mondială nu s-a scris deloc.

Și totuși, în timpul celui Doilea Război Mondial, aerostația a revenit în prim-plan și într-un alt mod, prin folosirea baloanelor captive ca mijloace de protecție aeriană a unor obiective, împotriva aviației inamice, alături de aviație și artileria antiaeriană. În țara noastră, aerostația a acționat pe aceste două direcții: de observație și reglare a tirului artileriei și de protecție a unor obiective de mare importanță: zona petroliferă, podul de peste Dunăre de la Cernavodă, etc. Chiar dacă nu s-au înregistrat succese notabile, protejarea cu baloane a constituit o primejdie majoră pentru aviația inamică, în special pentru cea americană, avioanele manevrând cu greutate pentru a evita lovirea unui balon sau a unui cablu de ancorare.

Deși părea că rolul balonului ca mijloc de observație nu-și mai găsea locul într-un război modern, tot mai tehnologizat, s-a dovedit că se mai găseau modalități de folosire a acestora, iar cea mai pretabilă zonă de folosire a fost cea a litoralului românesc. Alături de celelalte, posturile de observație de la sol, misiunile hidroaviației și patrulările cu nave, aerostatele și-au dovedit eficiența, prin observarea în largul mării, dar și prin misiunile de reglaj a tirului artileriei de coastă.

În urma izbucnirii celui de-al doilea război, s-au luat măsuri de întărire a capacității de apărare a unor zone sensibile ale țării, prin formarea unor noi unități și formațiuni și mobilizarea cadrelor și trupei. În acest context și Flotila de Aerostație a trecut la realizarea obiectivelor prevăzute în sarcinile de mobilizare. La Centrul de Instrucție al Aeronauticii, la 25 mai 1939, au fost brevetați o nouă serie de observatori aerostieri, compusă din 7

* Inspectoratul de Jandarmi Județean Arad.

ofițeri de rezervă (lt. Florian Cociașu, slt. rz. Constantin Grigorescu, Dumitru Conciu, Alexandru Banea, Victor Cristoloveanu, Vasile Popescu și Aurel Manu).

Una din zonele care ridicau probleme deosebite era Dobrogea și litoralul Mării Negre. Pentru apărarea acestora s-a constituit un sistem integrat compus din toate genurile de arme, în care a fost inclusă și aerostația militară.

Astfel, la 14 septembrie 1939, Compania a 5-a Aerostație din cadrul Flotilei de Aerostație, a fost mobilizată și a primit ordin să se deplaseze pentru misiuni specifice în zona Dobrogei. Deplasarea s-a făcut pe itinerariul Pantelimon-Cobadin, subunitatea debarcând în ziua de 15 septembrie, ora 03.00, fiind cantonată în satul Arman din județul Caliacra. Într-o primă etapă au fost realizate legăturile telefonice cu comandamentul Diviziei 9 Infanterie, căreia îi fusese afectată, și cu Comandamentul Aero al Corpului 2 Armată, de care depindeau din punct de vedere administrativ.

Încadrarea subunității era următoarea:

-cpt. (rz) Traian Petrov	-comandant;
-lt. Gheorghe Pădineanu	-observator;
-lt. Paul Georgescu	-observator;
-lt. Petre Mușat	-observator;
-lt. Alexandru Ionescu	-observator;
-slt. mec. Miltiade Constantinescu	-șef serviciu tehnic
-plt.-maj. Ion Florea	-plutonier de companie, și
-maistru mec. Constantin Tatomir	-maistru macara[345].

Ca material volat, subunitatea avea în dotare un singur balon de observare.

Comandantul companiei, căpitanul (rz) Traian Petrov era unul dintre cei mai vechi observatori din balon din țara noastră. S-a născut la 29 sept. 1893 și a urmat cursurile Școlii Militare de Artilerie, Geniu și Marină-Secția Trupe Speciale (Geniu) (1913-1915). La 15 iun. 1915 a fost avansat sublocotenent și repartizat în Batalionul de Specialități. A urmat cursurile Școlii de observatori din balon primind Brevetul de aerostațier nr. 6 din 1 iun. 1917. A fost avansat locotenent (1 apr. 1917) și căpitan (1 oct. 1919). A activat ca observator în Corpul de Aerostație și în Grupul 7 Aerostație. A activat și ca profesor de materiale de aerostație, baloane și accesorii la Școala de aerostație din balon de la 16 iun. 1919. La 5 apr. 1923 a trecut în disponibilitate pentru interese personale, iar la 5 oct. 1923 a trecut în

[345] A.N.M.R., Depozitul Central de Arhivă, Fond nr. 712 Flotila 1 Aerostație, Dosar nr. 1, f. 14.

rezervă. Absolvent al Facultății de Drept, în 1924 a devenit doctor în drept la Universitatea din Iași. Concentrat la 12 sept. 1939, a fost comandant al Parcului 3 Aerostație de la 20 iul. 1942, până la demobilizare.

Comanda companiei s-a prezentat, a doua zi, comandantului diviziei și comandantului artileriei diviziei, pentru ca în perioada 17-23 septembrie 1939, să se execute următoarele activități: inspecția personalului, cadre și trupă, revizia materialului și aerisirea balonului. Ofițerii observatori au făcut recunoașteri pe teren cu automobilul, pentru aclimatizarea cu configurația terenului, căile de comunicații și zonele obligate din sectorul diviziei.

De asemenea, împreună cu comandantul divizionului de artilerie grea de 150 mm, au fost studiate amplasamentele pe hartă și teren. S-a executat schița zonelor nevăzute pentru diferite înălțimi, s-au identificat pozițiile bateriilor, a amplasamentelor probabile și informații asupra eventualelor obiective. Comanda companiei a identificat locurile de umflare a balonului, de campare și ascensiune pe timpul îndeplinirii misiunilor.

La 24 septembrie, două avioane aparținând Escadrilei 16 Observație, având la bord câte doi ofițeri observatori (comandantul companiei și trei ofițeri observatori) au efectuat zboruri de recunoaștere până în vecinătatea frontierei cu Bulgaria, culegându-se detaliile ordonate și supraveghind modul de camuflare în satele și pădurile din sector.

Pentru perioada 25 septembrie - 22 octombrie 1939, s-a continuat programul de instrucție, lucrările de birou necesare și dotarea cu materiale. La 15 octombrie 1939, slt. mec. Miltiade Constantinescu s-a deplasat la sediul Flotilei 1 Aerostație pentru pregătirea de iarnă, iar compania a încetat a mai fi afectată Diviziei 9 Infanterie, mutându-și cantonamentul în orașul Constanța. Începând cu 1 noiembrie, compania execută programul de instrucție al trupei, revizuirea materialului și s-au început școlile de specialități în cadrul subunității.

Pe linie de personal, la 24 octombrie 1939, lt. Dumitru Batzinof a fost repartizat în funcția de observator aerian.

Prin Î.D.R. nr. 3836 din 24 oct. 1939[346], la 25 octombrie 1939, au fost avansați la gradul de căpitan, lt. Gheorghe Pădineanu (Artilerie), Paul Georgescu (Artilerie) și Alexandru Ionescu (Infanterie), care au fost trimiși la unitățile de origine. La 19 noiembrie, lt. Petre Mușat este chemat la Flotilă.

În această perioadă, la 12 decembrie 1939, au mai fost brevetați observatori aerostieri, încă 8 ofițeri de rezervă: lt. rz Ioan Hodorog, Cornel

[346] „Monitorul Oficial” nr. 247 din 25 octombrie 1939.

Farcașiu, slt. rz. Emilian Scurei, Cornel Banu, Botez Morțun, Gheorghe Munteanu, Gheorghe Posteucă și Dinu Hristodorescu.

La 15 ianuarie 1940, trupa concentrată este trimisă pentru două luni în concediu, până la 15 martie 1940. Ulterior, în perioada 15 martie - 28 iulie 1940, efectivele companiei execută trageri cu armamentul de infanterie în poligonul garnizoanei, program de specialitate, școli de pândari și gaze, iar ofițerii țin conferințe în cadrul companiei și la Comandamentul Aero al Corpului 2 Armată.

La 6 mai 1940 sunt repartizați în cadrul companiei: lt. Romeo Cătuneanu, Haralambie Gorcea și Vasile Nicoară, acesta din urmă plecând în concediu pentru caz de boală, timp de 6 luni.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 1868 din 5 iunie 1940[347], la 6 iunie 1940, slt. mec. Miltiade Constantinescu a fost avansat la gradul de locotenent.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 2135 din 27 iunie 1940[348], începând cu noaptea de 28/29 iunie 1940, ora 24.00, în urma gravelor probleme apărute la granița de est a țării, urmate de Ultimatumul sovietic în urma căruia Basarabia, Bucovina de nord și Ținutul Herța au fost cedate, fără luptă, U.R.S.S., armata română a fost mobilizată. Efectivele Companiei de Aerostație au intrat în dispozitivul de luptă ordonat cu misiunea principală de observare a spațiului maritim și descoperirea eventualelor nave inamice.

La 1 iulie 1940, este umflat balonul de observație, iar în perioada 18 iulie - 18 octombrie 1940 încep ascensiunile, care se fac la 5 km în spatele Abatorului Constanța, unde se află și cantonamentul companiei. Observațiile se fac în folosul Comandamentul Litoralului Maritim.

La 14 septembrie 1940, lt. Gheorghe Bratu a fost mutat în cadrul companiei.

La 18 octombrie 1940, balonul se dezumflă, iar efectivele companiei se înapoiază în cantonamentul din Constanța și încep programul de instrucție la câmp și teoretic cu ofițerii și trupa, până la 12 noiembrie, când compania se îmbarcă în Gara Constanța pentru înapoierea la sediul Flotilei, unde ajunge la 13 noiembrie 1940. Începând de a doua se trece la desconcentrarea trupei concentrate, iar la 16 noiembrie începe predarea actelor și materialelor. Demobilizarea s-a făcut în baza Î.D.R. nr. 3798 din 12 noiembrie 1940, cu începere de la 15 noiembrie 1940.

---

[347] „Monitorul Oficial” nr. 130 din 7 iunie 1940.
[348] „Monitorul Oficial” nr. 147 bis din 28 iunie 1940.

În conformitate cu ordinul Flotilei de Aerostație, la 26 noiembrie 1940, compania este desființată, prin desconcetrarea efectivelor și mutarea ostașilor activi la alte companii.

Ulterior, în conformitate cu Ordinul Statului Major al Aerului nr. 4550 din 1941, pe data de 5 iunie 1941, în cadrul Flotilei de Aerostație s-a înființat Batalionul 2 Aerostație cu Companiile 3 și 4 Aerostație și Parcul 2 Aerostație.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 1798 din 21 iunie 1941[349], începând cu 22 iunie 1941, armata a fost mobilizată din nou, pentru a trece la eliberarea Basarabiei, Bucovinei de Nord și Ținutului Herța. Și Flotila 1 Aerostație a trecut la executarea mobilizării efectivelor pentru îndeplinirea misiunilor încredințate. La mobilizare flotila avea în compunere: Batalionul 1 Pază Aerostație (cu companiile 1 și 2 Pază Aerostație), Batalionul 2 Aerostație (cu Companiile 3 și 4 Aerostație și Parcul 1 Aerostație), Batalionul 3 Aerostație (cu Companiile 5 și 6 Aerostație și Parcul 2 Aerostație) și Baza Flotilei.

Astfel, Batalionul 2 Aerostație avea gata mobilizate Compania a 3-a Aerostație, Compania a 4-a Aerostație și Parcul 1 Aerostație, care au fost îmbarcate în tren, iar la ora 10,50 a plecat în direcția Constanța, unde va ajunge la ora 18,02, fără niciun incident.

Batalionul avea următoarea încadrare:

-cpt. av. Constantin Alexandrescu -comandant de batalion
-cpt. rz. Radu Toroceanu -comandant Parcul 1 Aerostație
-slt. rz. Vasile Popa -ofițer tehnic
-cpt. Petru Mușat -comandant Compania a 3-a Aerostație
-lt. av. Victor Popescu -subaltern
-lt. av. Cornel Farcașiu -subaltern
-slt. av. Alexandru Niculescu -subaltern
-slt. Ion Vasilescu -ofițer cu manevra
-md. cpt. Constantin Dumitriu -medic
-lt. Dorin Sculy -comandant Compania a 4-a Aerostație
-lt. av. rz. Vasile Popescu -subaltern
-slt. av. Emilian Scurei -subaltern
-slt. rz. Robert Zielinschi -subaltern
-slt. Constantin Țânțăreanu -ofițer cu manevra

[349] „Monitorul Oficial” nr. 145 din 22 iunie 1941.

-md. cap. t.r. rz. Răzvan Djuvara -medic[350].

În urma bombardamentelor aviației sovietice, efectivele batalionului au fost dislocate în localitatea Valul lui Traian.

La 23 iunie 1941, comandantul Batalionului 2 Aerostație i-a contact cu Comandamentul Aero Dobrogea, Comandamentul Marinei Regale, Corpul 2 Armată și Comandamentul German, urmând să fie pus la dispoziția trupelor germane pentru apărarea coastei.

După debarcarea trupei și materialului, s-au efectuat recunoașterile necesare, batalionul fiind dislocat astfel:

-comanda Batalionului și Parcul de Aerostație la Palazul Mare;

-Compania a 3-a Aerostație la Agigea, în sprijinul Bateriei grele de coastă de 280 mm „Tirpitz”, și

-Compania a 4-a Aerostație la Ovidiu, în sprijinul Bateriei grele de coastă de 280 mm „Lange Bruno”[351].

La 24 iunie, de comun acord cu bateriile de coastă germane, s-au stabilit punctele de ascensiune și modul de acțiune. Compania a 3-a s-a deplasat la Hașiduluc (Cumpăna), iar Compania a 4-a la Anadalchioi. A doua zi, s-au realizat legăturile de transmisiuni cu bateriile, primirea hărților și modul de lucru al personalului navigant cu artileriștii germani. La 26 iunie, s-au umflat baloanele, iar personalul navigant s-a deplasat la Observatorul Terestru German din Constanța, unde s-au dat directivele și instrucțiunile asupra modului de lucru. A doua zi, la ora 04.00, unitățile au început ascensiunile, după programul hotărât de Comandamentul German în funcție de nevoile bateriilor.

Programul de lucru al celor două baterii începea la ora 03.30 pe perioade de câte două ore, și se desfășura alternativ: în timp ce una din companii se afla în stare de alarmă două ore, cealaltă era în ascensiune tot două ore, până la orele 19,30, și mai apoi între orele 19,30 - 21,00, respectiv între 21,00 - 23,00. Tot alternativ, companiile au executat o oră de ascensiune între orele 23.00-02.00.

În această perioadă s-au executat ascensiuni după programul stabilit, singurul eveniment notabil fiind inspecția comandantului Bazei, locotenent-comandor Nicolae Lăzărescu, între 16-20 iulie 1941.

În conformitate cu Ordinul Flotilei 1 Aerostație nr. 5472 din 24 iulie 1941, secret, se formează Batalionul de Aerostație Dobrogea, cu Companiile

---

[350] A.N.M.R., Depozitul Central de Arhivă, Fond nr. 712 Flotila 1 Aerostație, Dosar nr. 2 (Jurnalul de Operații al Flotilei 1-a Aerostație), f. 2. (în cont. Dosar nr. 2).

[351] Despre organizarea artileriei de coastă germane, vezi Dan Dragoș Sichigea, *Jurnalul de Război al Comandamentului Amiral German Marea Neagră*, vol. I, Editura Muzeului Național al Marinei Române, Constanța, pp. 16 - 17.

3, 4. 5 și 6 Aerostație și Parcurile 1 și 2 Aerostație, cu un efectiv de 735 militari (31 ofițeri, 13 subofițeri, 4 maiștri militari și 687 trupă), cu următoarea încadrare:

-lt.-cdor. av. Nicolae Lăzărescu -comandant Batalion
-cpt. Cicerone Alexandrescu -ajutorul comandantului și șef birou instrucție

-12 trupă
-cpt. rz. Radu Toroceanu -comandant Parcul 1 Aerostație
-slt. rz. ing. Vasile Popa -ajutor
-plt. Mihail Frățiloiu -subofițer cu administrația
-smstr. cls. 3 Ion Ghilezan -șef ateliere
-sg.-maj. san. Vasile Nichita -sanitar
-58 trupă.
-cpt. rz. Mihail Mihalcea -comandant Parcul 2 Aerostație
-slt. rz. Valeriu Petrov -ajutor
-plt.-naj, rz. Gheorghe Marinescu -subofițer cu administrația
-plt.-maj. Mihail Ionescu -subofițer cu materialele
-plt.-maj. san. rz. Gheorghe Manta -sanitar
-80 trupă.
-cpt. av. Petru Mușat -comandant Compania a 3-a Aerostație
-lt. av. Victor Popescu -observator
-lt. av. Cornel Farcașiu -observator
-slt. av. Alexandru Niculescu -observator
-slt. rz. Ion Vasilescu -ofițer cu manevra
-md. cpt. rz. Constantin Dumitriu -medic
-plt.-maj. Constantin Novac -subofițer cu administrația
-plt. Nicolae Bot -ajutor ofițer cu manevra
-smstr. cls. 2 Ion Melinte -mecanic macara
-134 trupă
-lt. av. Dorin Sculy -comandant Compania a 4-a Aerostație
-lt. rz. Vasile Popescu -observator
-slt. av. Emilian Scurei -observator
-slt. rz. Robert Zielinschi -observator
-md. slt. rz. Răzvan Djuvara -medic
-plt.-maj. Ioan Petcu -subofițer cu administrația
-plt. rz. Ioan Vasilescu -ajutor ofițer cu manevra
-128 trupă.
-cpt. av. Iorgu Nedelcu -comandant Compania a 5-a Aerostație
-lt. av. Constantin Constantinescu -observator

-lt. av. Stelian Mărgăritescu -observator
-slt. av. Dinu Hristodorescu -observator
-slt. av. Cornel Banu -ofițer cu manevra
-md. slt. rz. Camil Pamfil -medic
-plt.-maj. Ion Florea -subofițer cu administrația
-sg.-maj. Mircea Dumitriu -ajutor ofițer cu manevra
-smstr. cls. 2 Ion Stoenescu -mecanic macara
-135 trupă.
-cpt. av. Stelian Udrică -comandant Compania a 6-a Aerostație
-lt. av. Petre Dragu -observator
-slt. av. Petre Trăilescu -observator
-slt. av. Alexandru Morțun -observator
-slt. av. rz. Gheorghe Munteanu -ofițer cu manevra
-md. cpt. rz. Chircor Torosian-medic
-plt.-maj. Florea Tobă -subofițer cu administrația
-plt.-maj. Constantin Unțeanu -ajutor ofițer cu manevra
-sg.-maj. Andrei Belej -mecanic macara
-140 trupă[352].

Companiile 5 și 6 Aerostație și Parcul 2 Aerostație, nou intrate în organica batalionului, au primit ordin să se îmbarce imediat într-o garnitură compusă din 43 de vagoane, fiind puse la dispoziția Comandamentului Aero Dobrogea. Plecarea s-a făcut la 25 iulie 1941, ora 01,12 din stația Pantelimon. Compania a 5-a va ajunge la Medgidia, a doua zi, la ora 08,30. Parcul 2 Aerostație va ajunge la Constanța în jurul orelor 10,30, iar Compania a 6-a la Mamaia în jurul orelor 12,00. Batalionul a fost pus la dispoziția Comandamentului German al Artileriei de Coastă, condus de căpitanul de fregată Konnecker.

În zilele de 26-27 iulie 1941, se execută recunoașteri și instalarea în teren celor 6 subunități ale batalionului. Compania a 6-a a fost instalată la Gargalâcul Mic, ordonându-se umflarea balonului, Compania a 5-a la Castelul (Medgidia), urmând ca balonul să fie umflat la ordin, Parcurile 1 și 2 Aerostație au fost instalate la Palazul Mare, Compania a 4-a la Vest Anadalchioi, Compania a 3-a la Vest Hasi Duluc (Cumpăna), iar sediul batalionul la Palazul Mare (conacul Zosima).

În conformitate cu ordinele primite: misiunea batalionului era ca, împreună cu celelalte forțe din zona Dobrogei, să se opună pătrunderii inamicului care putea opera prin: debarcări maritime, debarcări aeriene,

[352] Dosar nr. 2, ff. 9 - 11.

lansarea unităților de parașutiști și lansări de teroriști din avioane sau mici debarcări maritime.

De asemenea, prin observări de zi și noapte la 360 grade, îndeplinea:

1. Misiuni de artilerie: căutarea și supravegherea obiectivelor, observarea tragerilor artileriei, eventual deslănțuirea tragerilor;

2. Supraveghere generală: descoperirea și semnalarea manifestațiunilor inamicului, bombardament și distrugeri ce inamicul efectuează, observarea camuflajului și eventuale semnalizări suspecte;

3. Observarea luptei: situarea elementelor amice și inamice, informațiunile Comandamentului asupra mersului luptei[353].

Dispozitivul batalionului s-a organizat cu trei companii pe litoral și o companie pe direcția Constanța-Cernavodă, având ca zone de ascensiune: drumul de care de la Târla lui Jipa, drumul de care nord 1 km Anadalchioi, șoseaua Castelul-Cuza Vodă, șoseaua Corbul de Jos-Corbul de Sus. Subunităților acționau astfel: Compania a 3-a în folosul Bateriei „Tirpitz" de 280 mm, Compania a 4-a în folosul Bateriei Lange Bruno de 280 mm, Compania a 5-a în folsul bateriilor de coastă române și a celor din cadrul Corpului 2 Armată și Diviziei 9 Infanterie, la cerere, iar Compania a 6-a în folosul Bateriilor Trache 150 mm și Zilinschi 105 mm, germane[354]. Comanda Grupării de artilerie de coastă române o avea locotenent-comandorul Alexandru Martac.

Legăturile de transmisiuni se făceau prin telefon, prin intermediul Bazei Flotilei de Hidroaviație sau a subunităților în folosul cărora acționau, subzistența prin Baza Flotilei de Hidroaviație, asigurarea cu armament, muniții și mijloace tehnice prin Parcul 1 (companiile 3 și 4) și Parcul 2 (companiile 5 și 6), iar asigurarea sanitare prin Spitalul Sion din Constanța și Spitalul Medgidia. S-au stabilit modalitățile de lucru cu bateriile, pe hărți de 1:50.000 cu germanii și 1:100.000 cu români împărțite în carouri numerotate și codate, precum și semnalele folosite pentru reglajul tragerii. S-a stabilit, de asemenea, ca pentru o observare cât mai facilă punctul de ascensiune să se găsească cât mai aproape de baterie și pe direcția liniei de tragere.

Baloanele companiilor se vor afla în starea de repaus (balon campat) urmând ca în 10 minute să ajungă în starea de alarmă (balon echipat) și încă 5 minuate pentru a ajunge în starea de ascensiune. De asemenea, au fost stabilite programele și zonele de ascensiune.

---

[353] *Ibidem*, ff. 16 - 17.

[354] Despre organizarea artileriei de coastă română și germană, a se vedea și Colonel (rz) Marian Radu, *Artileria de Coastă Română. Mărire și decădere*, Editura NeXT Book, Constanța, 2018, pp. 234 și urm.

În ziua de 28 iulie 1941, Compania a 4-a Aerostație efectuează un exercițiu de tragere asupra unui șlep remorcat la 15 km de coastă, cu bateria română de artilerie de coastă de 105 mm situată la cota 84, nord Tataia. Reglajul tirului din balon a fost efectuat de lt. av. Dorin Scully, la exercițiu participând și slt. Hans Muller din armata germană. S-au execut 5 salve a 3 lovituri, salva a 4-a a încadrat ținta, iar cea de-a patra a lovit șlepul, scufundându-l.

În perioada 30 iulie - 3 august 1941, comandantul flotilei, comandorul av. Răducanu Ionescu execută o inspecție la Batalionul de Aerostație Dobrogea, verificându-se și efectuarea ascensiunilor.

Începând cu 6 august 1941, lt. av. Stelian Mărgăritescu, slt. av. Dinu Hristodorescu, ambii din compania a 5-a, slt. av. Petre Trăilescu și slt. av. Gheorghe Munteanu, ambii din compania a 6-a, au plecat la Școala de comandanți de bord din cadrul Centrului de Instrucție al Aeronauticii.

În ziua de 7 august 1941, companiile batalionului au făcut ascensiuni în folosul artileriei Diviziei 9 Infanterie, care făcea trageri de instrucție.

La 8 august, se continuă ascensiunile de către toate companiile, iar la parcurile de aerostație se efectuează o șarjă de hidrogen care se comprimă în tuburi. Ascensiunile continuă cu regularitate și în zilele următoare. La 9 august 1941, serviciile militare de propagandă germană au cerut încuviințarea de a face un film la una din companiile batalionului, la care alături de militarii români au participat și militarii germani de la artileria de coastă.

Pe baza experienței acumulate și a observațiilor din teren, s-au emis noi instrucțiuni cu privire la: paza și camuflarea unităților, o dispersare cât mai mare pe teren și eventualitatea schimbării poziției cât se impune sau există motive de nesiguranță; tuburile de hidrogen vor fi dispersate în stive de până la 10 și camuflate, efectuarea controlului ca întreg conținutului tubului să fie evacuat, iar robinetul tubului să fie închis imediat pentru a se evita pătrunderea aerului, instruirea militarilor de a folosi puștile-mitralieră și mitralierele pentru apărarea a.a., instruirea militarilor pentru recunoașterea tipurilor de aeronave, în cazul atacurilor aeriene, balonul ascensionat se va trage la cca 400 m, pentru a se evita limita de manevră a parașutei, iar în cazul atacului cu mitraliere de la sol, balonul va fi culcat în locuri adăpostite. De asemenea, în cazul observării unor incendii la sol, observatorul va comunica precis locul acestora[355].

La 11 august, observatorul companiei a 6-a a identificat semnale luminoase pe care le-a comunicat în vederea exploatării acestora.

---

[355] Dosar nr. 2, ff. 25 - 27.

La 13 august, în conformitate cu Ordinul nr. 10.696 al Diviziei 9 Infanterie, la tragerile de instrucție vor fi întrebuințate: Compania a 3-a la Regimentul 13 Artilerie, și Compania a 5-a la Regimentul 18 Artilerie.

În general, ascensiunile se execută în aceleași coordonate, urmând ca după 18 august, programul de ascensiune se va executa după următorul program: dimineața între 4-6 și 7-9, după amiază între 16-18 și 18-20, iar noaptea o oră după un program anume stabilit. Pe timpul când nu se fac ascensiuni, la balon va exista un echipaj în stare de alarmă.

La 19 august, Secția de Propagandă a M.C.G. a efectuat un film de propagandă la Compania a 4-a Aerostație, iar a doua zi, Compania a 6-a face siguranța apropiată a Diviziei de Mare, care a efectuat dragaje și balizaje pentru un drum navigabil între Sulina și Odesa. Activitatea a fost inspectată de către Comandorul av. Constantin Georgescu, comandantul Comandamentului Aero Dobrogea.

La 24 august 1941, se prezintă noii ofițeri care vor încadra locurile vacante: lt. av. Ion Hodorog și slt. rz. Gheorghe Nicolau la Compania a 5-a, și lt. rz. Aurel Manu la Compania a 6-a.

A doua zi, în condițiile unei puternice furtuni, au fost sparți lobii de la baloane. De la parcurile de aerostație s-au trimis maiștrii pentru efectuarea de reparații. Două baloane au fost înlocuite pentru reparații, fiind în măsură de a efectua misiuni după 3 ore.

În zilele de 26 - 27 august, Compania a 6-a execută în folosul Diviziei de Mare, același gen de misiune ca și cea din 20 august. În urma tragerilor efectuate de către regimentele de artilerie, s-a constatat că reglajul efectuat din baloane s-a făcut în concordanță cu cel al observatorilor tereștri, observatorii din balon câștigând astfel încrederea artileriștilor. Aceeași bună cooperare s-a realizat și la tragerile din 29-30 august.

La 31 august, batalionul primește vizita Căpitanului de fregată Konneker, fiind invitați reprezentanții Aeronauticii și Marinei române, precum și comandanții bateriilor de coastă germane. S-a făcut bilanțul activității, batalionul executând 702,41 ore ascensiune (548,55 ziua și 153,46 noaptea)[356].

La 2 septembrie, parcul de aerostație efectuează o șarjă de hidrogen pentru instrucție și comprimarea gazului în tuburi.

La 5 septembrie, un hidroavion Cant Z-501, aparținând Escadrilei 102 Hidroaviație, capotează în lacul Sutghiol[357]. În ajutorul echipajului au sărit șase militari din batalionul de aerostație: sg. Gheorghe Albu, cap. t.r.

---

[356] *Ibidem*, f. 34.

[357] Vezi și Aurel Pentelescu, Cristian Crăciunoiu, Jipa Rotaru, *Hidroaviația României,* Editura Modelism, București, 1994, p. 22.

Ion Zorca, cap. Vasile Nicolae, cap. Toma Vlaicu, sold. Gheorghe Șerban și sold. Dumitru Preissler, care au fost citați prin Ordin de Zi.

Ascensiunile se execută fără evenimente, iar în perioada 12-14 septembrie, comandorul Ionescu Răducanu inspectează subunitățile batalionului. La 15 septembrie, Compania a 3-a observă rezultatele tragerilor efectuate de Divizionul 2 din Regimentul 13 Artilerie. În perioada 26-28 septembrie, se execută inspecția sanitară a subunităților.

La 30 septembrie, se efectuează bilanțul batalionului. S-au executat în total 1274,16 ore ascensiune (998,25 ziua și 275,51 noaptea)[358].

La 9 octombrie, s-a schimbat balonul Companiei a 5-a, care s-a rupt.

În conformitate cu Ordinul nr. 11.059 din 10 octombrie 1941, are loc demobilizarea ofițerilor și subofițerilor de rezervă. Batalionul rămâne cu următoarea ordine de bătaie:

-lt.-cdor. av. Nicolae Lăzărescu	-comandant batalion
-md. slt. rez. Răzvan Djuvara	-medic
-sg.-maj. Vasile Nichita	-sanitar
-cpt. av. Cicerone Alexandrescu	-comandant Parcurile întrunite
-slt. Constantin Țânțăreanu	-subaltern
-plt. Nicolae Bot	-subofițer cu administrația
-smstr. cls. a 3-a Ion Ghilezan	-maistru
-cpt. av. Petre Mușat	-comandant Compania a 3-a Aerostație
-lt. Victor Popescu	-subaltern
-lt. Cornel Farcașiu	-subaltern
-plt.-maj. Constantin Novac	-subofițer cu administrația
-lt. Dorin Sculy	-comandant Compania a 4-a Aerostație
-slt. Alexandru Niculescu	-subaltern
-slt. Emilian Scurei	-subaltern
-plt.-maj. Ion Petcu	-subofițer cu administrația
-cpt. Iorgu Negrescu	-comandant Compania a 5-a Aerostație
-lt. Constantin Constantinescu	-subaltern
-lt. Ion Hodorog	-subaltern
-plt.-maj. Constantin Florea	-subofițer cu administrația
-cpt. Stelian Udrică	-comandant Compania a 6-a Aerostație
-lt. Petre Dragu	-subaltern
-slt. Cornel Banu	-subaltern
-plt.-maj. Florea Tobă	-subofițer cu administrația[359].

[358] *Ibidem*, f. 40.
[359] Dosar nr. 2, ff. 41 - 42.

La 18 octombrie 1941, lt. Constantin Constantinescu se detașează la Școala Politehnică din București, iar la 21 octombrie, Parcul batalionului se mută în cazarma Regimentului 18 Artilerie.

La 26 octombrie 1941, în urma ruperii lobilor, baloanele Companiilor a 4-a și a 6-a au fost schimbate, iar la 27 octombrie, Postul de comandă al batalionului se mută la Anadalchioi.

La 31 octombrie 1941, batalionul executase 1666,05 ore ascensiune (1334,25 ore ziua și 331,40 ore noaptea)[360].

La 1 noiembrie, în urma unei furtuni violente, balonul Companiei a 5-a este avariat și patru ostași sunt răniți, iar la balonul Companiei a 4-a se rupe V-ul anterior, reparația fiind făcută în trei ore de către militarii din parcul de aerostație.

În condițiile îndepărtării liniei frontului de teritoriul național și a apropierii iernii, la 8 noiembrie 1941, de acord cu comandamentul german, se procedează la modificarea dispozitivului batalionului, rămânând doar două companii, astfel: Compania a 3-a la Cumpăna în folosul Baterie de coastă „Tirpitz” și Compania a 4-a la Anadalchioi în folosul Bateriei pe C.F. Lange Bruno. Ostașii activi de la companiile 5 și 6 au fost repartizați la companiile 3 și 4, iar ostașii de rezervă au fost demobilizați. De asemenea, Parcurile 1 și 2 au fost demobilizate, rămânând numai un nucleu pentru a deservi cele două companii rămase, iar uzinele de hidrogen, compresoarele și materialele au fost transportate la sediul Flotilei.

În urma reorganizării, batalionul era structurat pe un grup comandă (3 ofițeri dintre care un medic, un subofițer sanitar și 10 trupă), două companii aerostație cu grup comandă, secția manevră, eșalonul II, secția auto și grup pază a.c.a. (cu câte 4 ofițeri, un subofițer și 100 trupă) și parcul cu atelier reparații baloane, atelier reparații telefonice, secția auto și administrația (2 ofițeri, un subofițer, un maistru și 25 trupă). În total, 13 ofițeri, 4 subofițeri, 1 maistru și 235 trupă[361].

În conformitate cu Ordinul Statului Major al Aerului nr. 10.800 din 1941 transmis cu Ordinul Flotilei de Aerostație nr. 1294 din 13 noiembrie 1941, companiile vor păstra un efectiv de 90 trupă, urmând ca restul până la efectivul control să plece, succesiv, în concedii de câte 30 zile, în ținută civilă, cu foi de drum și hrană rece până la localitatea de domiciliu.

În baza Ordinului nr. 1515 din 22 noiembrie 1941, lt. Ion Hodorog din cadrul Companiei a 5-a este mutat la Compania a 4-a, făcând rocada cu slt. Alexandru Niculescu.

---

[360] *Ibidem*, f. 48.
[361] *Ibidem*, ff. 51 - 53.

Compania a 6-a va înlocui în dispozitiv Compania a 3-a. P.C. al Batalionului și Parcului au fost stabilite la Anadalchioi. Compania a 3-a prelua cantonamentul, misiunile și zona de ascensiune a Companiei a 4-a, iar Compania a 6-a pe cea a Companiei a 3-a, deplasându-se pe jos de la Corbul la Cumpăna luând legătura cu Bateria de coastă „Tirpitz”. Companiile a 3-a, a 5-a și Parcul 2 Aerostație se vor înapoia la flotilă.

Încadrarea subunităților care rămân în Dobrogea este următoarea:

-cpt. av. Cicerone Alexandrescu	-comandant batalion
-md. slt. rez. Răzvan Djuvara	-medic
-sg.-maj. Vasile Nichita	-sanitar
-2 trupă	
-lt. Dorin Sculy	-comandant Compania a 4-a Aerostație
-lt. Ion Hodorog	-subaltern
-slt. Emilian Scurei	-subaltern
-plt.-maj. Ion Petcu	-subofițer cu administrația
-65 trupă	
-cpt. Stelian Udrică	-comandant Compania a 6-a Aerostație
-lt. Petre Dragu	-subaltern
-slt. Cornel Banu	-subaltern
-plt.-maj. Florea Tobă	-subofițer cu administrația
-65 trupă.	
-slt. Constantin Țânțăreanu	-comandant Parcul 1 Aerostație
-plt. Nicolae Bot	-subofițer cu administrația
-smstr. cls. a 3-a Ion Ghilezan	-maistru
-sg.-maj. Andrei Belej	-șofer-mecanic.
-22 trupă[362].	

Până la 9 ianuarie 1942 nu au fost semnalate probleme. În această zi, comandantul batalionului a primit ordin de a umfla baloanele în urma unei alarme pe mare și a fi puse la dispoziția bateriilor „Tirpitz” și Lange Bruno. Ulterior, ordinul a fost contramandat, rămânând în așteptare. În după-amiaza zilei, s-a primit ordin de a se umfla balonul Companiei a 4-a, iar la ora 20, acesta era ascensionat. În zilele următoare, s-au executat ascensiuni, cu rezultate minime, vizibilitatea pe mare fiind de maxim 1-2 km, în condițiile ninsorii dense, vântului și ceței. În ziua de 14 ianuarie, balonul a fost dezumflat și băgat într-un dormitor pentru dezghețare și împachetare.

În urma discuțiilor cu Comandorul Alexandru Stoianovici, comandantul Diviziei de Mare, s-a ordonat reluarea ascensiunilor la 15 aprilie 1942. S-au verificat materialele și s-a cerut dotarea cu două baloane

[362] *Ibidem*, f. 62.

și hidrogen. La 10 aprilie s-au primit baloanele, repartizate la Compania 4 Aerostație Observație, respectiv la Parcul 1 Aerostație Observație, ca rezervă, pentru ca la 11 aprilie să se mai ceară încă un balon.

La 15 aprilie 1942, s-a ordonat ca ascensiunile să înceapă la 21 aprilie, cu un balon în folosul Bateriei „Tirpitz” și un balon în regiunea Capul Midia. La 20 aprilie 1942, ascensiunile au fost din nou amânate pentru 15 mai 1942, iar Compania a 4-a s-a mutat de la Anadalchioi la Capul Midia. La 30 aprilie, compania a primit ordinul de strângerea și împachetarea materialului, fiind cantonată la Corbul de Jos (Gargalâcul Mic), făcându-se recunoașterea cantonamentului, locurilor de umflare și campare și punctelor de ascensiune.

În perioada 21-23 aprilie, au fost primite de la Turda, 8 vagoane de hidrogen, distribuite la cele subunități.

În perioada 1-5 mai 1942, s-a luat legătura cu cele două baterii de coastă, în folosul cărora urmau să acționeze: Bateria „Tirpitz” și Bateria 10, iar la 9 mai, batalionul a fost pus la dispoziția Grupării Artileriei de Coastă.

La 13 mai 1942, au sosit cpt. Florin Cociașu, lt. Aurel Manu și slt. Robert Zielinschi, încadrarea batalionului fiind următoarea:

-cpt. av. Cicerone Alexandrescu -comandant Batalion
-slt. av. Robert Zielinschi -adjutantul comandantului
-11 trupă.
-slt. Constantin Țânțăreanu -comandant Parcul 1 Aerostație
-plt. Nicolae Bot -subofițer cu administrația
-sg.-maj. mec. Andrei Belej -cu secția auto
-smstr. cls. a 3-a Ion Ghilezan -cu atelierele reparat vagoane
-sg.-maj. san. Vasile Nichita -sanitar
-75 trupă
-cpt. Stelian Udrică -comandantul Companiei a 2-a Aerostație
-cpt. Florin Cociașu -subaltern
-slt. Aurel Manu -subaltern
-slt. Cornel Banu -subaltern
-sg.-maj. Mircea Dumitriu -cu administrația
-127 trupă.
-cpt. Dorin Sculy -comandant Compania a 4-a Aerostație
-lt. Ion Hodorog -subaltern
-slt. Emilian Scurei -subaltern
-slt. Gheorghe Munteanu -subaltern
-plt.-maj. Ioan Petcu -cu administrația

-127 trupă[363].

În zilele următoare s-au întins și verificat circuitele telefonice cu bateriile și s-a continuat cu amenajarea cantonamentelor. Deși s-a dorit de către comandantul Diviziei 9 Infanterie, mutarea Companiei a 4-a de la Capul Midia la Valul lui Traian, acest lucru nu s-a mai realizat, argumentele privind greutățile unei noi deplasări fiind susținute și de Căpitanul de fregată Konneker.

La 27 mai 1942, se primește Ordinul nr. G 1152 de la Comandamentul Artileriei de Coastă germane, cu privire la orele de ascensiune ale celor două baloane. La ora 17, baloanele erau umflate și făceau ascensiunile de verificare, pentru ca de a doua zi să înceapă ascensiunile începând cu ora 04, pentru Compania a 2-a și ora 10,30 pentru Compania a 4-a. Până la 31 mai 1942, Compania a 4-a va executa 59 ore ascensiune, iar compania a 4-a 30 ore ascensiune[364].

La 7 iunie 1942, Compania a 2-a este inspectată de Comandorul av. Constantin Georgescu, comandantul Comandamentului Aero-Marinei, iar la 12 iunie, Compania a 4-a este inspectată de Contraamiralul Wurmbach, căpitanul de fregată Konneker și comandorul Alexandru Stoianovici. Contraamiralul Wurmbach împreună cu slt. Robert Zielinschi a executat o ascensiune de 20 minute.

La 14 iunie, în urma unei furtuni extrem de puternice, a fost rupt balonul Companiei a 2-a, care a fost schimbat în foarte scurt timp cu unul nou.

Locotenent-comandorul av. Nicolae Lăzărescu, comandantul Bazei Flotilei de Aerostație, execută o inspecție la Batalionul Dobrogea, între 14-20 iunie.

La 1 iulie 1942, a intrat în vigoare noua ordine de bătaie a batalionului:

-cpt. av. Cicerone Alexandrescu	-comandant Batalion
-slt. av. Robert Zielinschi	-stat major
-adj.șef Ion Petrea	
-9 trupă.	
-cpt. Gheorghe Ursenescu	-comandant Parcul 1 Aerostație
-plt. Nicolae Bot	-subofițer cu administrația
-sg.-maj. mec. Andrei Belej	-șef secție auto
-smstr. Ion Ghilezan	-șef Atelier reparat baloane
-sg. maj. san. Vasile Nichita	-sanitar

[363] *Ibidem*, ff. 77 - 78.
[364] *Ibidem*, f. 82.

-31 trupă

-cpt. Stelian Udrică	-comandant Compania a 2-a Aerostație
-cpt. rz. Florin Cociașu	-observator
-lt. Petre Dragu	-observator
-lt. rz. Aurel Manu	-observator
-slt. Cornel Banu	-observator
-md. slt. rz. Aurel Milicescu	-medic
-sg.-maj. Mircea Dumitriu	-subofițer cu administrația
-sg.-maj. mec. Gheorghe Tonceanu	-șef secție auto

-110 trupă

-cpt. Constantin Constantinescu	-comandant Compania a 4-a
-lt. Ion Hodorog	-observator
-lt. Emilian Scurei	-observator
-slt. Gheorghe Munteanu	-observator
-slt. rz. Nicolae Munteanu	-observator
-md. slt. rz. Camil Pamfil	-medic
-sg.-maj. mec. Vasile Ploșniță	-șef secție auto

-110 trupă[365].

Până la 1 iulie 1942, Compania a 2-a a executat 176 ore ascensiune, din care 72,10 ore de noapte, iar Compania a 4-a a executat 194,20 ore ascensiune pe timp de zi[366]. De asemenea, până la 31 iulie, Compania a 2-a a efectuat 91.30 ore ascesniune ziua și 88,45 ore noaptea, iar Compania a 4-a, 190 ore ziua și 24,30 ore noaptea[367].

În urma discuțiilor cu comandantul Grupării de Artilerie de Coastă germane, în noaptea de 31 iulie-1 august 1942, se execută un exercițiu de debarcare a inamicului în regiunea Capul Midia - Farul Tuzla, cu scopul de a se captura Bateria „Tirpitz”, iar trupele inamice să ocupe un cap de pod și să se infiltreze în zona Capul Midia. În acest sens, companiile au ascensionat începând cu ora 22,10, iar la ora 00,50 s-a dat semnalul de începere a exercițiului. Cele două subunități au acționat astfel:

-compania a 4-a având punctul de ascensiune al 3 km SE Corbul de Jos, în sprijinul Bateriei „Mircea” de la Capul Midia și a unui detașament de infanterie, a observat desantul maritim inamic la ora 01,40, după lansarea bărcilor la apă și ajungerea la țărm. Subunitatea și-a luat toate măsurile de prevedere cu instalarea de pândari, arme automate și stabilirea căilor de retragere. Balonul a fost coborât la ora 5.

---

[365] *Ibidem*, ff. 85 - 86.
[366] *Ibidem*, f. 87.
[367] *Ibidem*, f. 90.

-compania a 2-a a ascensionat tot la 22,10 în zona satului Lazu, fiind în sprijinul Bateriei „Tirpitz”. La ora 2,05 au fost observate ambarcațiunile inamice dispre Farul Tuzla spre Preventoriul Agigea, iar debarcarea s-a produs la ora 2,25, mici subunități ajungând în preajma bateriei. Balonul a fost coborât la ora 5.

Pentru modul cum au acționat, baloanele nefiind descoperite de inamic, s-au adus mulțumiri personalului batalionului de aerostație.

În perioada următoare, ascensiunile au continuat după programul stabilit, nefiind nimic de semnalat din punct de vedere operativ.

În luna august s-au executat de către compania a 2-a, 183, 45 ore pe timp de zi și 99 ore pe timp de noapte, iar de compania a 4-a, 96,20 ore pe timp de zi și 44 ore pe timp de noapte[368], în luna septembrie, compania a 2-a, 87,50 ore pe timp de zi și 66 ore noaptea, iar compania a 4-a, 104,30 ore ziua și 20 ore noaptea[369], în luna octombrie, compania a 2-a 114,20 ore ziua și 48,30 ore noaptea, iar compania a 4-a, 178 ore ziua și 62 ore noaptea[370].

La 10 noiembrie 1942, balonul Companiei a 2-a a fost avariat din cauza furtunii și temperaturii extrem de scăzute, fiind coborât și intrat în reparație, pentru ca la 16 noiembrie și Compania a 4-a să coboare balonul, din cauza condițiilor meteo nefavorabile.

În perioada 17-27 noiembrie 1942, companiile își amenajează cantonamentele de iarnă, compania a 4-a fiind mutată la Anadalchioi. Compania a 2-a va rămâne, la nevoie, la dispoziția Bateriei „Tirpitz”, urmând ca jumătate din efectivul celor două companii să plece în concediu. La 27 noiembrie se primește ordin de la comandamentul german, ca balonul companiei a 2-a să fie umflat și să înceapă ascensiunile începând cu 3 decembrie.

La 1 decembrie 1942, încadrarea batalionului era următoarea:

-cpt. av. Cicerone Alexandrescu -comandant batalion
-md. slt. rz. Radu Anastasiu -medic batalion
-cpt. Constantin Constantinescu -comandant Compania a 2-a Aerostație Observație
-lt. Cornel Farcașiu -observator balon
-slt. rz. Gheorghe Nicolau -observator balon
-plt.-maj. Nicolae Ilie -subofițer cu administrația
-sg.-maj. Gheorghe Tonceanu-șef secție mecanică auto
-80 trupă, din care 20 detașați de la Compania a 4-a.

---

[368] *Ibidem*, f. 91.
[369] *Ibidem*.
[370] *Ibidem*, f. 92.

-cpt. Iorgu Negrescu -comandant Compania 1 Aerostație Observație
-lt. Ioan Hodorog -ofițer informator
-slt. Emilian Scurei -observator balon
-plt.-maj. Ioan Petcu -subofițer cu administrația
-sg.-maj. Vasile Ploșniță -șef secție mecanică auto
-30 trupă.
-cpt. av. Cicerone Alexandrescu -girant comandant Parcul 1 Aerostație
-sg.-maj. mec. Andrei Belej -șef secție auto
-sg.-maj. san. Vasile Nichita -sanitar
-smstr. Ioan Ghilezan -șef atelier baloane
-20 trupă[371].

În luna noiembrie, compania a 2-a a executat 34,30 ore ascensiunea[372], iar în decembrie, 173 ore ascensiune[373].

În urma reorganizării, la 1 ianuarie 1943, batalionul a fost reorganizat, astfel:
-cpt. av. Cicerone Alexandrescu -comandant batalion
-lt. rz. Robert Zielinschi -adjutant batalion
-adm. plt. rz. Tehonaș Baroniac -secretar
-cpt. Iorgu Negrescu -comandant Compania 1 Aerostație Observație
-lt. rz. Dumitru Conciu -ofițer informator
-slt. Emilian Scurei -observator balon
-lt. rz. Vasile Popescu -observator balon
-lt. Cornel Farcașiu -observator balon
-md. cpt. rz. Chircor Torosian -medic
-sg.-maj. rz. Ioan Negoiță -ajutor șef secție manevră
-plt.-maj. Ioan Petcu -subofițer cu administrația
-sg.-maj. rz. Ion Anghel -comandant grup a.a.
-sg.-maj. Vasile Ploșniță -șef secție mecanică auto
-cpt. Constantin Constantinescu -comandant Compania a 2-a Aerostație Observație
-lt. Ioan Hodorog -ofițer informator
-cpt. Florin Cociașu -observator balon
-lt. rz. Aurel Manu -observator balon
-slt. rz. Gheorghe Nicolau -observator balon
-md. slt. rz. Radu Atanasiu -medic

---

[371] *Ibidem*, ff. 95 - 96.
[372] *Ibidem*, f. 95.
[373] *Ibidem*, f. 97.

-sg.-maj. rz. Nicolae Iordache -ajutor șef secție manevră
-plt.-maj. Nicolae Ilie -subofițer cu administrația
-sg.-maj. rz. Dumitru Gheorghiu -comandant grup a.a.
-smstr. clasa a 2-a Ioan Melinte -mecanic șofer macara
-sg.-maj. Gheorghe Tonceanu -șef secție mecanică auto
-cpt. rz. Radu Toroceanu -comandant Parcul 1 Aerostație
-cpt. Teodor Mareș -șef serviciu preparare hidrogen
-plt. rz. Ștefan Teodorescu -subofițer cu administrația
-smstr. Ioan Ghilezan -șef atelier baloane
-sg.-maj. Andrei Belej -șef secție auto[374].

Din cauza timpul nefavorabil ascensiunilor și de comun acord cu comandamentul german, balonul Companiei a 2-a este dezumflat, iar compania 1 și Parcul execută programul de instrucție, verificarea materialelor și amenajarea cantonamentelor.

La 18 februarie 1943, cpt. av. Constantin Constantinescu este mutat la Baza Flotilei 1 Aerostație, în locul său fiind numit lt. Ioan Hodorog.

În conformitate cu ordinul Diviziei de Mare, programul de ascensiuni urmează să înceapă cu 19 aprilie 1943, între orele 4,30-7,30 și 16-19, având ca misiune: supravegherea generală pe mare și litoral, semnalarea și identificarea fiecărui vas observat, semnalarea lansărilor de parașutiști inamici și a eventualelor debarcări de trupe cu ajutorul aeronevelor, reglaj și control de tir în folosul Bateriilor de coastă „Mircea” (Compania 1) și „Tirpitz” (Compania a 2-a).

În conformitate cu Î.D.R. nr. 765 din 23 mart. 1943[375], sunt avansați, astfel: pe data de 20 martie 1943 la gradul de locotenent-comandor: cpt. Cicerone Alexandrescu (cu vechimea de la 31 octombrie 1942) care este mutat la Flotila 1 Bombardament, și la gradul de căpitan: lt. Ioan Hodorog și Cornel Farcașiu.

Ordinea de bătaie se modifică astfel:
-cpt. av. Ion Hodorog -comandantul Batalionului
-cpt. Cornel Farcașiu -comandantul Companiei 1
-cpt. rz. Florin Cociașu -observator
-lt. Aurel Manu -observator
-lt. Emilian Scurei -comandant Compania a 2-a
-lt. rz. Dumitru Conciu -observator
-slt. rz. Gheorghe Nicolau -observator
-lt. rz. Robert Zielinschi -comandant Parc aerostație.

---

[374] Dosar nr. 1, f. 140.
[375] „Monitorul Oficial” nr. 70 din 24 martie 1943.

În luna aprilie, Compania 1 a executat 70 ore ascensiune, iar Compania a 2-a 79,40 ore ascensiune[376], în luna mai se execută 108,50 ore, respectiv 155,55 ore ascensiune pe timp de zi[377]. În luna iunie s-au executat de Compania 1, 84 ore ascensiunea ziua, iar de către Compania a 2-a, 75,30 ore ascensiune ziua și 11,30 ore noaptea[378]. În luna iulie, Compania 1 execută 68,40 ore pe timp de zi și 20 ore noaptea, iar Compania a 2-a 97 ore ziua și 72,40 ore noaptea[379], iar în luna august s-au executat de către Compania 1, 70 ore ascensiune ziua și 14 ore noaptea, iar Compania a 2-a 162 ore ziua[380].

În conformitate cu Ordinul Flotilei 1 Aerostație nr. 7457 din 18 august 1943, începând cu 25 august 1943, la comanda Batalionului 1 Aerostație Observație este numit cpt. av. Iorgu Negrescu.

În urma uraganului însoțit de precipitații atmosferice puternice, din noaptea de 1/2 septembrie 1943, balonul Companiei 1 a fost distrus.

La 20 septembrie 1943, au loc modificări de personal, astfel: lt. Cornel Banu este repartizat la Compania a 2-a, iar lt. rz. Dumitru Conciu este mutat la Compania 1, iar la 25 septembrie, slt. rz. Ion Secăreanu este numit adjutant al Batalionului.

În ziua de 23 septembrie 1943, balonul Companiei 1 seria P.D. nr. 24 se rupe din cauza unei furtuni puternice, iar la 25 sept. Compania a 2-a execută ascensiuni pentru reglajul tirului în folosul Bateriei „Tirpitz”, cu rezultate foarte bune.

În ziua de 28 septembrie 1943, în urma unui bombardament aerian inamic, militari din Compania a 2-a, împreună cu o subunitate de infanterie română și una germană a capturat unul dintre membri echipajului unui avion doborât. Alți doi aviatori, opunând rezistență și nevrând să se predea, au fost împușcați.

În luna septembrie 1943, Compania 1 Aerostație a efectuat 58 ore ascensiune ziua și 18 ore noaptea, iar Compania a 2-a a efectuat 115,30 ore ziua și 16,30 ore noaptea[381]. În luna octombrie, Compania 1 a efectuat 105 ore ascensiune ziua, iar Compania a 2-a a efectuat 141,30 ore ziua și 14,30 ore noaptea[382].

---

[376] Dosar. nr. 2, f. 101.
[377] *Ibidem*, f. 105.
[378] *Ibidem*, f. 108.
[379] *Ibidem*, f. 111.
[380] *Ibidem*, f. 122.
[381] *Ibidem*, f. 127.
[382] *Ibidem*, f. 132.

În 18 noiembrie 1943, Compania 1 se mută de la Corbul de jos la Anadalchioi. În luna noiembrie, Compania 1 a efectuat 88,40 ore ascensiune, iar Compania a 2-a, a efectuat 91 ore ascensiune[383], iar în luna decembrie, Compania a 2-a a efectuat 64,15 ore ascensiune în folosul Bateriei „Tirpitz”[384].

În lunile decembrie 1943-ianuarie 1944, efectivele batalionului execută programul de instrucție tactică și tehnică, revizia materialului și fac amenajările cantonamentului în vederea începerii ascensiunilor, avându-se în vedere timpul favorabil.

În condițiile în care trupele sovietice se aflau tot mai aproape de granițele țării și se aflau în plină ofensivă pentru eliberarea Crimeei, au fost luate și primele măsuri pentru apărarea Dobrogei atât în fața unor atacuri ale navelor sovietice sau debarcarea unui desant maritim cât și pentru apărarea împotriva atacurilor aviației sovietice. Astfel, în baza Dispozițiunilor Diviziei 9 Infanterie nr. 31396 din 1944 și a Ordinului Comandamentului Litoralului Maritim nr. 6086 din 8 martie 1944, Secret, se ordonă:

-Compania 1 Aerostație se va deplasa de urgență la Corbul de Jos unde va organiza un punct de sprijin bine întărit pentru a asigura spatele Capului Midia;

-Compania a 2-a Aerostație de la Cumpăna se va organiza urgent în punct de sprijin întărit pe locul unde se găsește[385].

La 18 martie 1944, batalionul se află în dispozitivul de luptă ordonat, iar începând cu 25 martie începe umplerea baloanelor cu hidrogen. Începând cu 31 martie, ascensionează numai Compania a 2-a. În luna martie, Compania a 2-a a efectuat 29,15 ore ascensiune ziua[386].

Începând cu 1 aprilie 1944, companiile execută ascensiuni după programul stabilit de „Der Deutsche Artillerie Kommandeur”.

La 8 aprilie, Gruparea Tactică Constanța, prin Ordinul nr. 200, Secret, face cunoscut că pe timpul unui atac inamic terestru, compania a 2-a va acționa în același mod cu bateriile în folosul cărora ascensionează și cu unitățile terestre. În cazul retragerii acestora, Compania a 2-a va rămâne în ansamblul apărării. Dacă un atac inamic se produce din spate, compania va rezista pe loc până la intervenția rezervelor din afară[387].

---

[383] *Ibidem*, f. 140.
[384] *Ibidem*, f. 149.
[385] *Ibidem*, f. 166.
[386] *Ibidem*, f. 168.
[387] *Ibidem*, f. 170.

Prin Ordinul de operații nr. 5 din 13 aprilie 1944, strict secret, Gruparea Artileriei de Coastă, comunică batalionului situația operativă cu următoarele misiuni:

-supravegherea litoralului Maritim și a Mărei până la limita de vedere, informând asupra apariției țintelor navale;

-observarea loviturilor tragerilor bateriilor de coastă româno-germane la Mare și reglarea tragerilor la uscat a bateriilor costiere și terestre din zonă[388].

Companiile acționau în folosul bateriilor „Mircea" și „Tirpitz", fiind amplasate astfel încât să poată supraveghea atât marea și litoralul, cât și zona terestră din spatele bateriei, asigurându-se protecția baloanelor împotriva tirului naval și bombardamentului aerian inamic.

Ascensiunile s-au desfășurat fără evenimente, Compania 1 efectuând în luna aprilie 89 ore ziua și în luna mai, 107 ore ziua și 7 ore noaptea[389], iar Compania a 2-a, în aprilie 108,45 ore ziua și în luna mai 95,30 ore ziua și 21,30 ore noaptea[390].

La 22 iunie 1944, batalionul intră în subordinea operativă a Regimentului de Artilerie Marină din cadrul Comandamentului Litoralului Maritim și Fluvial, aflat sub comanda comandorului Nicolae Cristescu, iar la 24 iunie se primește Ordinul de operații nr. 1, cu aceleași misiuni, dar cu precizarea că în caz de de debarcare inamică, intră în sistemul de apărare apropiată terestră, fără a neglija misiunea principală de observare. În apărarea Litoralului, linia principală de rezistență este chiar malul mării.

Zona de apărare este împărțită în trei sectoare tactice: Năvodari, Constanța și Mangalia. Postul de comandă al Regimentului de Artilerie Marină și al Grupării de Artilerie de Coastă este situat la P.C. al Bateriei „Tirpitz".

La 26 iunie 1944, lt. rz. Robert Zielinski este numit la comanda Parcului de Aerostație, în locul cpt. Adrian Scrobohaci, mutat în cadrul flotilei. În urma folosirii excesive a baloanelor s-a constatat că aceste nu mai prezintă stabilitate, pierzând 30-40 tuburi de hidrogen pe zi, în acest sens intervenindu-se la flotilă pentru primirea altor baloane.

În luna iunie, Compania 1 a executat 73 ore ascensiune ziua și 9 ore noaptea, iar Compania a 2-a a efectuat 65,30 ore ziua și 8,30 ore noaptea[391].

Prezența tot mai masivă a forțelor navale și aeriene sovietice a făcut ca factorii de decizie să retragă la flotilă efectivele și materialele

---

[388] *Ibidem*, f. 172.
[389] *Ibidem*, ff. 175, 179.
[390] I*bidem*.
[391] *Ibidem*, f. 185.

Batalionului de Aerostație Observație Dobrogea. A fost o decizie bună, luată la timp, în condițiile în care peste puțin timp, odată cu schimbarea de orientare politică și militară luată la 23 august 1944, efectivele aerostației care lucrau alături de armata germană, în special artileria de coastă, ar fi putut avea o situație incertă.

Perioada următoare va fi de rău augur pentru aerostația română. Începând cu 1 noiembrie 1944, Flotila de Aerostație va rămâne cu un batalion aerostație (cu o companie aerostație observație, o companie aerostație protecție și un parc aerostație observație), pentru ca, la 15 decembrie 1944, Flotila de Aerostație să se transforme în Baza de Specialități Aeronautice, iar pe data de 1 martie 1945, unitățile de aerostație să se desființeze.

Ca o concluzie, se poate afirma că în toată perioada în care au activat în apărarea Dobrogei, militarii din aerostația română, și-au făcut pe deplin datoria, cu miile de ore ascensionate ziua și noaptea, pe timp favorabil sau în condiții meteo nu tocmai prielnice, scrutând întinderile Mării Negre până la limita vizibilității pentru liniștea ce a domnit peste aceste frumoase meleaguri, dar și făcând dovada unei foarte bune pregătiri de specialitate, mai ales pe timpul exercițiilor și tragerilor artileriei de coastă române și germane, primind laudele binemeritate din partea aliatului nostru. Și un fapt nu lipsit de importanță, pe tot timpul campaniei militarii aerostațieri care au acționat pe meleagurile dobrogene nu au suferit nicio pierdere umană.

AEORSTATION STRUCTURES AND THEIR CONTRIBUTION IN THE DEFENSE OF DOBRUDJA 1941-1944

-abstract-

Key Words: Romanian military aerostation, Second World War, Dobrogea, Black Sea, artillery Romanian and German coast, „Tirpitz” Battery.

Although it seemed that it was no longer found in a modern war, the Romanian military aerostation proved that it found resources to participate in the country's defense effort, receiving various uses in the Second World War. The longest participation was the observation aerostation structures, in the area of Dobrogea, in the period 1939 - 1944. The aerial observers did their duty, both for observing the expanses of the Black Sea to detect various Soviet ships, and for regulating the firing of the artillery Romanian and German coast, especially the „Tirpitz” Battery.

RECHIZIȚIONAREA MOTONAVEI „PRAHOVA” ȘI SOARTA MARINARILOR ROMÂNI DIN ECHIPAJUL ACESTEIA

Col.(rtr.) prof. univ. dr. Ion GIURCĂ[*]

Anii celui de Al Doilea Război Mondial au fost marcați de evenimente dintre cele mai nedorite pentru România, între care și pierderea aproape în totalitate a flotei comerciale, formată din nave aparținând companiei de stat Serviciul Maritim Român, Societății „Steaua Română" și unor armatori, cei mai reprezetativi fiind Alexandru Vlasov și Spiridon Valssopol.

În contextul evoluției situației politice și militare după 1 septembrie 1939, navele comerciale românești care navigau în Marea Mediterană și operau în porturile Alexandria, Port Said, Haifa, Marsillia, Genoa, Izmir, Pireu și Istambul au fost supuse unor controale abuzive din partea autorităților de la Londra, care acționau în totală contradicție cu legislația în privința navigației în apele internaționale.

După ocuparea de către trupele germane a celei mai mari părți a Europei Occidentale, în contextul orientării politice a României spre Germania și aderării la Pactul Tripartit, reacția Marii Britanii și SUA a fost fermă și irevocabilă în privința navelor românești aflate în porturile din Egipt și Palestina sau în cele nord-americane, fiind inițial reținute apoi rechiziționate prin invocarea legislației din aceste două state.

Navele comerciale care au rămas în apele teritoriale românești au fost închiriate comandamentului naval German de la Varna, iar pe durata războiului au fost utilizate pentru nevoile de transport ale armatei germane și române, marea lor majoritate fiind scufundate de către submarinele și aviația sovietică.

Toate încercările autorităților române, în anii războiului și după, de a recupera navele sau contravaloarea celor scufundate, s-au soldat cu un eșec. Doar armatorii au reușit să recupereze unele nave sau contravaloarea lor, după procese îndelungate intentate autorităților britanice și nord-americane.

Între navele comerciale care navigau sub pavilion românesc s-a aflat și motonava „Prahova”, care în anul 1940 aparținea lui Alexandru Vlasov. Nava fusese construită de către firma „Armstrong Whitwort & Co. Ltd.” din Newcastle, fiind terminată şi intrată în serviciu la 4 martie 1922, având ca destinație „Prima Societate Naţională de Navigaţie”, înfiinţată la 27

[*] Universitatea Hyperion din Bucureşti.

noiembrie/10 decembrie 1913 sub preşedinţia lui Anghel Saligny, care și-a început activitatea la 1/14 martie 1914, cu puțin timp înainte de izbucnirea Primului Război Mondial.

Nava era destinată să execute transporturi de mărfuri, în special cereale, de la Brăila și Galați către diferite porturi din Europa Occidentală. Dificultățile de navigație pe Brațul Sulina, unde dragajul nu se executa conform nevoilor pentru navele maritime, cât de apariția sloiurilor pe Dunăre în lunile de iarnă, au generat mari pierderi companiei.

Alexandru Vlasov achiziționează și exploatează profitabil nava „Prahova"

În condițiile în care statul român nu a subvenționat „Prima Societate Naţională de Navigaţie", aceasta devenind insolvabilă, în anul 1933 nava „Prahova", împreună cu „Oltul" şi „Siretul", a fost achiziţionată de către Alexandru Vlasov la preţuri considerate avantajoase: Prahova - 6 575 320 lei, Oltul - 7 508 250 lei, Siretul - 1. 981 200 lei.[392]

Navele au fost utilizate în principal pentru transportul cărbunelui provenit din Polonia către Turcia, Grecia şi Italia, pentru ca începând cu anul 1936 să opereze și în Atlanticul de Sud către porturile de pe coasta de est a Americii de Sud, în special cele din Argentina și Brazilia.

Pe durata exploatării, nava „Prahova" și echipajul acesteia, format din marinari români și străini, s-a confruntat cu diverse situații critice. La 4 noiembrie 1937 agenția Rador transmitea de la Berlin știrea că vaporul „Prahova", care eșuase în largul portului Kiel, a putut fi pus din nou pe linia de plutire prin propriile sale mijloace, plecând spre Lübeck. Știrea publicată de către ziarele din București, a provocat îngrijorare la Brăila, unde se îmbarcaseră cei mai mulți membri ai echipajului, cât și alte persoane.

Nava plecase de la Brăila în ziua de 22 mai 1937, cu o încărcătură de 7000 tone de cereale pentru Mexic, fiind după unele date supraîncărcat. Conform unei ştiri transmisă de la Brăila, *„ Din scriptele căpităniei portului rezultă că la plecarea din Brăila pentru voiajul în Mexic, „Prahova" îmbarcase ca membri în echipaj 14 persoane, majoritatea lor fiind din oraşul nostru, în frunte cu d. Aurel Ligoa, comandantul vasului, domiciliat în str. Polonă şi fiica sa, Zoe; de asemenea mai erau îmbarcaţi: Florea Bălănică, Dumitru Angheluţă, Teofil Dumitrescu, Spiridon Petrescu H. Panasîuc, N. Teodorescu, Lacne Valeriu, Matei Ştefan, Barbu Farcaş, Puia Dumitru, Mihai Lamovei, Boboc Stignei şi Horia Budescu. Ofiţerii*

[392] *Argus*, Organ zilnic al comerțului, industriei și finanțelor, Anul 24, Nr. 6272, 5 noiembrie 1934, p. 2.

vaporului sunt d-nii: Niculae Dumitrescu, Niculae Dumitriu şi Tassos Harvalias, precum şi Nicolae Amorţilă, asistent, Constantin Tomescu, telegrafist, Const. Moroşanu, mecanic. Împreună cu soţia sa Elena, Stan Gh. al doilea mecanic, Leianche Catol cambuzier şi câţiva greci şi polonezi. O parte din membrii echipajului însă s-au repatriat acum câtva timp, unii revenind în ţară cu alte vapoare, iar alţii cu trenul. Rudele celor cari se găseau pe vaporul „Prahova" aşteaptă cu înfrigurare amănunte asupra naufragiului "[393].

După incidentul din portul Kiel, în timp ce nava executa cursa spre Pireu, în apropiere de Gibraltar a fost oprită de un vas aparţinând naţionaliştilor spanioli şi controlat. La Pireu, unde nava a ajuns în siguranță, se discuta despre schimbarea pavilionului românesc al acesteia cu unul grecesc. La aflarea acelei ştiri, cinci marinari de la bordul „Prahova" au solicitat debarcarea, fiind aduși în țară cu vaporul „Regele Carol I”. Ajunşi la Constanța în ziua de 8 noiembrie 1937, marinarii au declarat că motivul solicitării debarcării a fost ştirea că, *„vaporul va face mai multe voiajuri în Spania comunistă şi că statul român, nepermiţând acest lucru, agenţia a hotărît să schimbe pavilionul"*[394].

Problemele pentru această navă, ca de altfel pentru toate cele care efectuau transporturi în apele internaționale, s-au complicat odată cu declanșarea celui de Al Doilea Război Mondial, mai ales în primăvara anului 1940 când centrul de greutate al operațiilor militare era Europa Occidentală, Marea Nordului și Oceanul Atlantic.

La 20 mai 1940, când deja se profila victoria Germaniei pe frontul din vestul Europei, nava a ridicat ancora din portul Genoa, ajungând la 9 iunie 1940 în SUA, la Hampton Roads (Virginia), de unde a plecat imediat la New York, portul Charleston, pentru descărcarea mărfurilor de la bord.

În timp scurt, după ce a fost încărcată cu mărfuri la Charleston, nava „Prahova" a plecat în cursă la Los Angeles, trecând prin Canalul Panama, apoi a navigat în lungul coastei de vest a SUA. La 17 decembrie 1940 nava a intrat în coliziune cu un alt vapor, fiind grav avariată şi trimisă pentru reparaţii în docul San Pedro, pentru ca apoi să fie transferată unui armator de la „Alvion Steamship Company”, context în care denumirea acesteia a fost schimbată în „Tropicus”, la bordul ei fiind arborat pavilionul statului Panama.

---

[393] *Salvarea vaporului „Prahova*, în *Dimineața*, Anul 33, Nr. 11122, 6 decembrie 1937. p. 9.

[394] *Cinci marinari depe vaporul „Prahova“ şi-au cerut debarcarea în portul Pireu. Ei nu vor sa meargă in Spania comunistă,* în *Universul*, Anul 54, nr. 313, 13 noiembrie 1937, p. 3.

A fost momentul în care nava şi-a pierdut definitiv identitatea românească. Prin acestă acţiune Alexandru Vlasov a încercat să salveze nava de la o eventuală rechiziţie din partea SUA, în contextul creat după Conferinţa Pan-Americană de la Rio de Janiero, din ianuarie 1942, în cadrul căreia 19 din cele 21 de state participante au semnat la 28 ianuarie „Actul final", care prevedea ruperea relaţiilor diplomatice cu statele Axei.[395]

La 8 septembrie 1942 nava „Tropicus" a fost rechiziţionată de către autorităţile SUA, echipajul românesc fiind internat, a fost redenumită „Cloverbank", utilizată pe toată durata războiului pentru transporturi maritime, conform planurilor „American War Shipping Commision". După încheierea războiului, nava a fost trecută în compunerea companiei „CIA. Argentina de Navigación de Ultramar", efectuând transporturi comerciale între Argentina și Brazilia.

Argumentele autorităților din SUA pentru rechiziționarea navei, prezentate mai târziu lui Alexandru Vlasov, se regăsesc în documentele oficiale ale executivului nord american, fiind oarecum asemănătoare cu cele din cazul cargoului „Mangalia": *„ Întrucât titlul navei „S/S Tropicus" din registrul argentinian a fost rechiziționat în temeiul actului de 6 iunie 1941, modificat, la sau în jurul datei de 31 iulie,1942; și*

Întrucât Secțiunea 3, litera (b) din actul aprobat la 24 martie 1943 (Legea publică 17, al 78-lea Congres; prevede în parte după cum urmează: (b) Administratorul, War Shipping Administration, poate stabili în orice moment înainte de plata integrală sau depozit în plin cu Trezorierul Statelor Unite, sau plata sau depozitul de 75 la sută de justă compensație pentru proprietarul oricărei nave al cărui titlu care a fost rechiziționat în conformitate cu secțiunea 802 din Actul Marinei Comerciale, 1936, modificat, sau actul din 6 iunie 1941, nu este cerut de Statele Unite și după aceasta a fost luată o decizie și acestă notificare a fost publicată în US Federal Înregistrate, o astfel de navă va fi considerată a fi fost rechiziționată în toate scopurile de la data luării hotărârii inițiale: cu condiția, totuși, că nu se va lua o astfel de hotărâre cu privire la orice vas după expirarea unei perioade de două luni după încheierea înapoierii a unei astfel de nave conform titlului rechiziție decat cu acordul proprietarului; și

[395] *Final Act of the Thrid meeting of the ministers of Foreign Affairs of the American Republic, Rio de Janeiro***,** Brazil, *January* 15, to ***28***, *1942***,** http://www.oas.org/council/meetings%20of%20consultation/actas/acta%203.pdf.

Întrucât nici suma integrală, nici 75 la sută de compensare justă pentru o astfel de navă nu a fost plătită sau depusă cu Trezorierul Statelor Unite; și

Întrucât fostul proprietar al suspusei nave a consimțit la o hotărâre la utilizarea vasului nu mai este cerută de Statele Unite şi către întoarcerea navei și transformarea rechiziției de titlu asupra acesteia la rechizitionarea folosirii acestuia în conformitate cu actul aprobat la 24 martie, 1943, și

Întrucât secțiunea 202 din actul din iulie 8 1946, prevede că, începând cu 1 septembrie 1946 și continuând doar în perioada care se încheie la 31 decembrie 1946, „toate funcțiile, puterile și îndatoririle navei de război Administrație, inclusiv toate cele din prim-plan prevederile prezentului act referitoare la Administrația menționată sunt prin prezenta transmise și vor fi exercitate de către Comisia Maritimă a Statelor Unite sub aceleași autorități legale și sunt supuse aceloraşi condiții și limitări care nu sunt altfel modificate de prevederile prezentului act referitoare la administrația menționată, după caz la Administrația de Navigație de Război pe 30 august 1946 și Expediția de Război, Administrația va înceta să mai existe de la 1 septembrie 1946";

Acum, aşadar, eu, A. J. Williams, Secretarul Comisiei Maritime a Statelor Unite ale Americii, prin prezenta certificăm că la 19 decembrie 1946, Comisia Maritimă a Statelor Unite ale Americii, acționând în temeiul actului aprobat la 24 martie 1943 (Legea publica 17, Al 78-lea Congres), a stabilit că nu este necesară proprietatea asupra navei respective de către Statele Unite şi că din şi după data publicării prezentei în Registrul Federal, utilizarea mai degrabă decât titlul unei astfel de nave va fi considerat a fi fost rechiziționat "[396].

Vaporul a fost returnat lui Alexandru Vlasov abia în anul 1947, după ce i-a fost redat numele de „Tropicus", în baza unui document emis de către Comisia Maritimă a Statelor Unite ale Americii, intitulat „Depunere de justă compensație", în care se arăta că: „*Se notifică prin prezenta că la 17 ianuarie 1947, Comisia acționând în temeiul actului din 6 iunie 1941, Legea Publică 101, 77 - a Congresul (55 Stat. 242), astfel cum a fost modificat, în special prin secțiunea 3 litera (a) din act din 24 martie 1943, Legea publică 17, 78-a Congres (57 Stat. 45), a depus la Trezorieria Statelor Unite ale Americii suma de 250.000,00 USD drept compensație pentru folosirea navei „Tropicus", din Registrul argentinian, care a fost rechiziționată la Los*

[396] The National Archives of the United States, *Federal Register*, Volume 12, Number 19, Washington, Tuesday, January 28, 1947, p. 564.

Angeles, California, conform actului menționat din 6 iunie 1941, modificat la 31 iulie 1942.

În conformitate cu secțiunea 3 (a) menționată în actul din 24 martie 1943, titularul oricărei creanțe valabilă pe cale de ipotecă, de garanție sau atașament de garanție asupra respectivei nave sau a oricărei stipulații aferente acesteia într-o instanță din Statele Unite, existent la momentul unei astfel de solicitări, justiția poate începe în termen de șase luni de la publicarea prezentului aviz în Registrul Federal și menține în tribunalul districtual al Statelor Unite în a cărui custodie a fost luată o astfel de navă sau în a cărui jurisdicţie teritorială se află nava la momentul rechiziției"[397].

Reintrată în posesia lui Alexandru Vlasov, nava a fost încadrată cu un nou echipaj, a plecat spre Europa, ajungând la 17 august 1947 în portul Genoa și reintegrată în compania SITMAR (Società Italiana Trasporti Marittimi).[398]

Având în vedere solicitările mari în privința transporturilor de pasageri (emigranți, foști prizonieri de război) Alexandru Vlasov a decis transformarea şi modernizarea navei, cu destinație transport pasageri, căreia i-a dat numele de „Castelverde”, în amintirea unei alte nave, cu acelaşi nume, torpilată de către un submarin britanic la 14 februarie 1942, în timp ce efectua o cursă de la Neapole la Tunis.

În anii care au urmat, vaporul a navigat doar în apele mărilor europene. Schimbările în structura companiei SITMAR, care au avut în vedere şi modernizări ale navelor, a determinat proprietarul să schimbe din nou denumirea navei, astfel că începând cu 16 mai 1950 a primit numele de „Castelmarino”, pe care l-a păstrat până la scoaterea din serviciu, la 9 august 1953.

Principala linie maritimă pe care a fost utilizată nava, Marea Britanie-Australia, s-a dovedit rentabilă, fiind destinată transportului de emigranți, fapt ce a asigurat companiei lui Alexandru Vlasov profituri uriașe. Așadar, nava „Prahova”, care a avut după 1940, succesiv, numele de „Tropicus’’, „Cloverbank’’, „Castelverde’’ şi „Castelmarino’’, nu a mai revenit în apele teritoriale româneşti, precum nici proprietarul său, care a avut-o în atenţie şi exploatare timp de 30 de ani.

Prezența navei „Prahova" în apele teritoriale ale SUA

Ajunsă în porturile din SUA, nava „Prahova" și membrii echipajului, în frunte cu comandantul acesteia, s-a aflat în situații diferite generate de

---

[397] *Ibidem.*

[398] Pe larg în, *Plowman, Peter (2004). The SITMAR Liners: Past and Present. Dural, NSW: Rosenberg Publishing. ISBN 1877058254.*

factori obiectivi și subiectivi, cărora oficialitățile române de la Washington și New York, împreună cu cele din țară au căutat soluții legale și umane pentru rezolvare.

În iunie 1940, când se afla la Charleston, echipajul navei „Prahova, aflată sub comanda căpitanului de cursă lungă Alexandru Tiufiev, includea 9 iugoslavi și 15 români:

Nr. crt.	**Numele și prenumele**	**Funcția**	**Nr. crt.**	**Numele și prenumele**	**Funcția**
1	Moroșanu Constantin	Mecanic șef	9	Petrov Anton	Focar
2	Moldoveanu G. Nicolae	Ofițer 2	10	Hacman Ioan	Focar
3	Antonenco Nicolae	Șef de echipaj	11	Slobozeanu Ioan	Focar
4	Zamfiropol Constantin	Lemnar	12	Trofanici Ioan	Cărbunar
5	Osip Mihai	Timonier	13	Timbal Filip	Cărbunar
6	Scăunaș Haralambie	Timonier	14	Filip Hefiet	Bucătar
7	Sass Rudolf		15	Chițu Aurel	Ospătar
8	Eremia Ioan	Focar			

În ziua de 25 iunie 1940, membrii echipajului au solicitat comandantului navei „*a ne preschimba salariul de bază cu accesoriile cuvenite, în dolari, cerând și restul până la completarea unui salar de 90 (nouă zeci) dolari lunar. Deci în cazul că nu suntem satisfăcuți, vă rugăm a ne repatria în țară. Tot ceea ce ne face să cerem acest salariu este datorită condițiunilor de trai prea scump. În cazul că se aprobă cerem reînoirea contractelor prevăzând salariul stabilit în condițiile de trai* " [399].

Având în vedere că cererea nu a fost rezolvată în aceeași zi, cei 9 marinari iugoslavi au părăsit nava, fiind reținuți imediat de către autoritățile nord-americane de la Serviciul imigrări, aspect despre care consulul Iugoslaviei la New York a fost informat imediat. Urmare a situației create, la 26 iunie 1940 D.M. Stanoievici s-a adresat consulului României, căruia i-a solicitat să intervină la autoritățile SUA pentru rezolvarea situației dificile în care se aflau cei 9 marinari. În aceeași zi Dr. Andrei Popovici a răspuns lui D.M. Stanoievici, informându-l despre existența unor nemulțumiri în

[399] Arh. MAE, *fond Washington, România-SUA, probleme economice*, Vol. 158, f.f.n.

rândul echipajului în privința salarizării, cât și despre faptul că deși ,,Prahova" era un un vas comercial român, problema adusă în atenție nu intra în competența Consulatului României, transmițându-i prevederile Ordinului executiv nr. 8430, din 5 iunie 1940, care prevedea că: ,,*Un marinar străin este obligat să prezinte un document de identificare de călătorie de forma unui pașaport, care să arate naționalitatea și identitatea sa și să-și ia amprentele digitale, înainte de a coborî la țărm pentru orice scop. Documentul de călătorie va fi predat autorităților de imigrare de către fiecare marinar în momentul debarcării și returnat acestuia la cererea personală la momentul plecării"* [400].

În acord cu acele prevederi, consulul român considera că: ,,*...este evident că, deoarece există o problemă de prezentare a documentului de călătorie, naționalitatea și identitatea marinarilor iugoslavi, problema rămâne exclusiv în jurisdicția dumneavoastră. Desigur, dumneavoastră sau reprezentantul dumneavoastră aveți autoritatea mea de a merge la bordul SS Prahova pentru a soluționa această problemă cu cetățenii dumneavoastră"*[401].

Pentru a se discuta solicitarea de mărire a salariului, pentru ziua de 1 iulie 1940 comandantul navei a invitat la o ședință în salonul vaporului pe T. Tănăsescu – delegatul Consulatului României la New York și membrii echipajului. Conform procesului verbal întocmit, semnat de către comandant, mecanicul șef, ofițerul 2 și reprezentanul consulatului român: ,,*Cu toții au declarat că dacă nu li se dă salariul cerut în scris, nu continuă serviciul și nu vor să rămână ambarcați, cerând pașapoarte sau certificate de călătorie în țară. Li s-a atras atențiunea că sunt înrolați cu contract nedeterminat și li s-a citit Art. 5 din Codul Maritim Comercial, care prevede că cheltuielile de repatriere cad în sarcina lor. Cu toții au declarat că suportă totul după lege. Domnul comandant a explicat la fiecare în parte că salariul contractat, va fi plătit în lire sterline la schimbul de 4 dolari, iar mărirea salariului se va face după cum se va stabili de onor Ministerul Marinei Comerciale și Aerului și de Armator, totuși nu au acceptat și au cerut insistent debarcarea*."[402]

Situația creată a fost comunicată la București de către Andrei Popovici, de unde Cezar Ioanițiu, directorul Marinei Comerciale Române (MCR) a transmis la 10 iulie 1940: ,,*Rog puneți în vedere echipajului vaporului Prahova inclusiv ofițerilor actualmente la Charleston să continue*

---

[400] The National Archives of the United States, *Federal Register*, Vol. 5, Number, 111, p. 2146.
[401] Arh. *MAE, fond Washington, România-SUA, probleme economice*, Vol. 158, f.f.n.
[402] *Ibidem.*

imediat voiajul, respectând contractele de înrolare existente conform normelor de salarizare stabilite la căpitănia Constanța. Contrar vor fi considerați ca dezertori și sancționați în conformitate cu prevederile legii speciale din 4 aprilie 1940"[403]. Comandantului navei îi erau transmise prevederile legii invocate, care avea prevederi clare în privința situației create în urma cererilor formulate de către membrii echipajului: „*În vremuri excepționale pentru a asigura bunul mers al transporturilor pe apă, MAM va putea decide toate măsurile necesare cu privire la obligațiunile de serviciu ale personalului vaselor sub pavilion român și menținerea contractelor de înrolare existente, pe termenul pe care-l va fixa; înlăuntrul acestui termen fixat de către MAM nici armatorii, nici personalul navigant nu va putea denunța contractele și debarca fără autorizația MAM. Părăsirea serviciului înainte de expirarea termenului fixat de MAM, sau fără aprobarea acestuia constituie o dezertare și va fi sancționată conform prevederilor acestui articol și respectiv art. 28 din prezenta lege"*[404].

Erau transmise, de asemenea, unele prevederi dintr-o lege din 21 februarie 1907, iar comandantului navei i se cerea să prezinte aceste aspecte membrilor echipajului vaporului „Prahova". Starea de spirit a echipajului era determinată și de situația creată ca urmare a ocupării Basarabiei și nordului Bucovinei de către armata sovietică, mulți dintre marinari fiind din teritoriile cedate în iunie-iulie 1940.

Trimis de către Consulul României la New York pentru a încerca să apalaneze diferendul creat, T. Tănăsescu raporta după efectuarea vizitei la bordul navei: „*Este imposibil să te înțelegi cu ei, cererea lor trebuie satisfăcută și nimic mai mult. Vrea toți salariul să le fie mărit. După câte am înțeles și ofițerii vor înainta aceeași cerere. Căpitanul vrea ca basarabenilor și celui din Bucovina să le prelungim sau să le eliberăm câte un pașaport. Voi urma instrucțiunile pe care mi le-ați dat, prelungind pentru regățeni certificatele de călătorie celor care au livret de marinar, iar cererile celorlalți, basarabenilor și bucovinenilor, le voi aduce cu mine la New York să decidă legația de soarta lor* "[405].

Situația la bordul navei pare să fi scăpat de sub controlul comandantului, dovadă fiind evenimentele consemnate în documentele din anii 1940-1941.

Ofițerul George Angelescu – un rebel la bordul navei

Tonul actelor de indisciplină a fost dat, oarecum neașteptat și nefiresc, de către un marinar cu rang de Ofițer 3. Pentru perioada 26 septembrie

---

[403] *Ibidem.*
[404] *Ibidem.*
[405] Arh. MAE, *fond Washington, România-SUA, probleme economice*, volumul 158, f.f.n.

1940-1 februarie 1941 în Jurnalul de bord al navei este consemnată activitatea lui George Angelescu, elev stagiar care a comis mai multe acte de indisciplină, care au constat în părăsirea repetată a navei fără aprobare, refuzul de a intra în serviciul planificat, fapte pentru care a fost sancționat conform regulamentelor în vigoare. Disputele între comandantul navei și

George Angelescu au apărut încă de la 8 februarie 1940, când la Genova între cei doi a fost încheiat un contract de muncă, în prezența consului României, în conformitate cu prevederile Codului Maritim.

Documentele depuse la dosar, extrasul din Jurnalul de bord, evidențiază acte de indisciplină ale ofițerului și pe teritoriul SUA, fapt ce a determinat și intervenția unui ofițer al Serviciului American pentru Imigrări, care a solicitat comandantului navei reținerea la bord a marinarului român.
Din datele aflate în dosarul de judecată rezultă că în timp ce nava era andocată la Buenos Aires, directorul MCR a transmis căpitanului navei prin radio de la București ordinul de debarcare și repatriere a lui George Angelescu împreună cu alți patru marinari, pentru a fi diferiți Tribunalului Maritim și judecați pentru fapte de indisciplină și instigare la revoltă. Ordinul a fost ulterior respins. George Angelescu a cerut eliberarea de pe navă la 4 decembrie 1940, în timp ce nava se afla la ancoră la San Pedro, California. La 6 decembrie 1940, comandantul navei l-a informat pe solicitant că, în conformitate cu legea română, nu are puterea de a-l elibera fără autorizația MAM din România și că solicita o astfel de autoritate. Toate cererile de natură financiară ale lui George Angelescu au fost transmise de către comandantul navei Legației Române de la Washington D.C., pentru a le prezenta autorităților competente din România.

La 15 decembrie 1940 George Angelescu i-a adresat o scrisoare comandantului navei „Prahova", în care arăta: *„Numai debarcarea este soluția pentru rezolvarea problemei. De aceea domnule căpitan, cred că dacă mi-am amânat debarcarea nu am motiv pentru câteva zile mai mult sau mai puțin. Mai mult, nu am intenția de a lua un nou loc de muncă pe o altă navă indiferent de același pavilion sau nave neutre. Vine timpul pentru licența mea. După ce voi termina această școala, cât și carantina, poate dacă drumurile maritime vor fi mai libere pentru navigație voi pleca în România. Voi fi mai mult decât bucuros și pentru prima dată în timpul serviciului meu sub comanda dumneavoastră să clarific această debarcare, în curând și cu patern spirit pentru că în același timp vă cer și ajutorul, dându-mi posibilitatea să fiți mulțumit acum și mai departe”*[406].

[406] *Ibidem*, pp. 422-423.

Pentru actele sale de indisciplină, la 3 ianuarie 1941, conform aprobării Directorului MCR, comandantul navei l-a suspendat din servicu pe George Angelescu „*...avand în vedere necazurile cu Angelescu și din cauza repetării infracțiunilor și a lipsei de cooperare și avand în vedere că a trebuit sa angajez un paznic să-l supravegheze pe Angelescu, și ca om care și-a pierdut încrederea pe care i-a dat-o Autoritățile pentru Imigrări.*”[407]

Comportamentul lui George Angelescu a făcut obiectul multor discuții și unei ample corespondențe între comandantul navei „Prahova", Andrei Popovici și Coste Brutus - însărcinatul cu afaceri ad interim al României în SUA. După unele sesizări ale lui Coste Brutus la Ministerul Afacerilor Străine (MAS) de la București, Andrei Popovici ar fi întreprins activități care depășeau atribuțiile sale și ar fi acționat în favoarea unor proprietari de nave sub pavilion românesc, sau a unor persoane fizice și juridice implicate în achiziționarea navei „Mangalia" reținută în SUA.
Deși la 2 ianuarie 1941, Serviciul American de Imigrare și Naturalizare a ordonat proprietarilor „Prahova” să rețină la bord în toate porturile Statelor Unite și să-l expulzeze din Statele Unite pe reclamant ca marinar de rea credință, cinci zile mai târziu ordinul a fost anulat, astfel că la 13 ianuarie 1941, comandantul navei, a aprobat în scris debarcarea lui George Angelescu și repatrierea pe cheltuiala proprietarului.

Raporturile de serviciu între George Angelescu și proprietarul navei „Prahova ", aflată la San Pedro, au fost întrerupte la 20 ianuarie 1941, când ofițerul, în pofida actelor de indisciplină comise, a transmis comandantului următoarele: „*Eu, subsemnul George Angelescu, al 3-lea ofițer la bordul ss. Prahova, sub comanda dumneavoastră, cu privire la anunțul dvs. că ați primit dispoziție pentru debarcarea mea prin aceasta, vă reamintesc că drepturile mele de compensare stabilite prin reglementările maritime, ca urmare a eliberării, sunt următoarele:.....*
Suma de 1222, 50 $, ca totalitatea drepturilor mele de plată, vă rog să-mi plătiți în aceeași zi de 21 ianuarie 1941, fixată pentru externare. În caz contrar, a refuzului de a-mi plăti această sumă, voi fi obligat să solicit ajutorul și asistența Curții de Justiție a SUA"[408].

Situația creată a fost oficial anunțată de către Brutus Coste, care la 22 ianuarie 1941 a transmis comandantului Alexandru Tiufiaev o adresă cu următorul conținut: „*Legația României atrage atenția membrilor echipajului vasului „Prahova" că acest vas a încetat a naviga sub pavilion românesc. Din această cauză autoritățile consulare române nu vor mai fi în*

[407] *Ibidem*, p. 422.
[408] Arh. MAE, *fond Washington, România-SUA, probleme economice*, volumul 158, f.f.n.

măsură să ocrotească ca în trecut pe membrii români ai echipajului. Membrii echipajului să nu piardă din vedere că vasul va putea avea ca destinație, în viitor, țări în care România nu are reprezentanți consulari. Așa fiind, Legația României din Washington sfătuiește pe acei din membrii echipajului care doresc a se înapoia în țară să o facă acum. Armatorul s-a obligat a suporta cheltuielile de repatriere ale echipajului. Fiecare membru al echipajului are dreptul la: 1. Plata biletului de tren din portul American în care se află până la portul de îmbarcare spre Europa; 2. Plata biletului de vapor cl. a III-a dintr-un port American până într-un port din Portugalia sau Spania, pe un vapor navigând sub pavilionul Statelor Unite, Portugaliei sau Spaniei; 3. Plata biletului de tren clasa III de la portul portughez sau spaniol de debarcare și până în localitatea din România unde marinarul domiciliază; 4. Plata hranei pe 30 de zile cât ar putea să dureze călătoria "[409]. Conținutul adresei trebuia adus la cunoștința membrilor echipajului, care trebuiau să semneze de luare la cunoștință, scrisoarea cu semnăturile urmând a fi trimisă urgent la Washington.

Având în vedere că comandantul navei nu a primit aprobarea autorităților române pentru debarcarea solicitantului, acesta nu a fost eliberat, rămânând la bordul vasului. Față de cerințele financiare ale lui George Angelescu, proprietarul navei „Prahova”, și-a exprimat acordul să-i plătească suma de 400 de dolari cash, toate cheltuielile de repatriere, inclusiv 60 de dolari pentru hrană și să-i asigure o poliță de asigurare de viață de 2 500 de dolari. Banii pentru aceste cheltuieli urmau să fie depuși la Consulatul României de la New York timp de șase luni și returnați proprietarilor dacă solicitantul nu se întoarcea în România. Informat despre ofertă, ofițerul a refuzat să o accepte.

Judecătorii americani ai cauzei au constatat că decizia comandantului navei „Prahova" din 3 ianuarie 1941 de a-l concedia și tăia salariul lui George Angelescu, nu a fost o ruptură, că „*relația creată prin acordul din 8 februarie 1940 a continuat să existe până când nava a încetat să mai arboreze pavilionul românesc*"[410].

Rămas la bordul navei, deși inițial a refuzat mărirea de salariu, George Angelescu a primit suma de 95 dolari pe lună, așa cum ceruseră majoritatea membrilor echipajului. Vânzarea navei a constituit un motiv pentru debarcarea lui George Angelescu, să solicite și să primească debarcarea, cât și dreptul de a i se plăti sporul de patru luni prevăzut de legea română în cazul demiterii înainte de data expirării contractului,

---

[409] *Ibidem.*
[410] *Ibidem*, p. 424.

conform Codului Comercial Maritim, Art. 551 și 552, care prevedea că: *„Dacă, în timpul călătoriei, nava este vândută, personalul echipajului are dreptul la întoarcerea în patrie pe cheltuiala navei și la plata salariilor. Dacă concedierea are loc în afara apelor patriei, indemnizația este egală cu o lună de salariu pe durata prezenței în patrie, pe coasta europeană a Mării Negre; la două luni de salariu pe coastele Mării Mediterane și pe celelalte coaste ale Mării Negre; la patru luni de salariu pe orice alte coaste. În niciunul dintre cazurile de mai sus, Căpitanul nu este îndreptățit să pretindă restituirea indemnizațiilor de la proprietarii navei dacă aceștia nu și-au dat acordul la concediere. Nici o despăgubire care i se datorează marinarului concediat înainte de închiderea registrului*”.[411]

Judecătorii, poate subiectiv, și-au exprimat dezacordul față de prevedererile celor două articole, invocând chestiuni de natură lingvistică și interpretarea traducerii prevederilor Codului Comercial Român.

Prin urmare, judecătorii cauzei au considerat că petentul nu era îndreptățit la vreun salariu pentru concediile cumulate de două luni câștigate în perioada de patru ani de serviciu pentru proprietarii „Prahovei”, pe acea navă și pe „Oltul”, de pe care era transferat, cu o rată de cincisprezece zile pe an.

Deși fusese debarcat la 3 ianuarie 1941, George Angelescu invoca cadrul legislativ din perspectiva faptului că la 25 ianuarie 1941 „Prahova” a încetat să mai arboreze pavilionul românesc și putea fi debarcat, ceea ce nu s-a întâmplat, astfel că a continuat să pretindă anumite drepturi salariale, marinarul devenind îndreptățit la debarcarea sa, conform legislației americane. Prin urmare, petentul solicita judecătorilor americani să oblige proprietarii să-i plătească bani în locul repatrierii. Totuși, judecătorii considerau că nu se justifica modificarea termenilor contractului fără acordul proprietarilor. Se evidenția faptul că autoritățile române din SUA și armatorul au întreprins aranjamente pentru repatrierea membrilor echipajului de pe o navă pe care urmau să o părăsească. Deși lui George Angelescu i s-a oferit repatrierea, acesta a refuzat în mod repetat să respecte cerințele și să obțină vizele corespunzătoare. Concluzia judecătorilor americani a fost că autoritățile române și armatorul au făcut totul pentru a satisface cerințele petentului, cu respectarea cadrului legal românesc, dar acesta a refuzat ofertele, invocând legi românești și americane, care excedau situațiile în care nava și persoana sa s-au aflat.

Edificator în acest sens este un răspuns al lui Coste Brutus la un raport al lui Andrei Popovici din 11 martie 1941, în legătură cu scrisoarea

[411] *Ibidem*, p. 425.

nr. 252/CP din 22 ianuarie 1941 transmisă comandantului navei „Prahova", care ar fi fost răstălmăcit de către consulul României la New York. La 12 martie 1941 Coste Brutus îi transmitea lui Andrei Popovici: „*Prin acea scrisoare mă mărgineam să dau membrilor echipajului vasului Prahova sfatul de a se înapoia acum în România dacă au intențiunea s-o facă și arătam obligațiunile pe care armatorul le-a luat față de marinarii care vor dori să fie repatriați. Nu am dat ehipajului ordin de repatriere, nici n-am făcut o înșirare limitativă a drepturilor lor față de armator. Nici-o lege nu-mi acorda dreptul să ordon unor cetățeni liberi înapoierea în țară sau dreptul de a modifica contractele în vigoare între marinari și armator. Înainte de eliberarea certificatului de radiere am cerut căpitanului Tiufaev să certifice că toate drepturile echipajului au fost achitate la zi. Am primit scrisoarea sa în acest sens. Constat acum că am fost indus în eroare"*[412].

Coste Brutus constata că Andrei Popovici își depășise atribuțiile, care îi permiteau doar să sprijine reprezentantul armatorului pentru procurarea pașapoartelor și vizelor pentru marinarii care urmau a fi repatriați, acuzând pe consul că a pus la dispoziția căpitanului navei „ *documente de natură a aduce cele mai grave prejudicii membrilor echipajului în acțiunea lor legală în fața tribunalului competent. Mai mult, ați asociat, fără niciun temei, Legația la acțiunea Dv. afirmând că George Angelescu refuză să se supună ordinului de repatriere și a calomniat nava pentru 1222,00 $, susține că nu se supune a ceea ce Legația Regală Română și acest birou consideră drept datoriile sale*"[413].

Neprimindu-și la timp drepturile financiare solicitate, George Angelescu a sesizat autoritățile judiciare din SUA, care au întreprins cercetarea cuvenită față de reclamație, cât și pe cea depusă de către Dolphin Company, Inc. pentru calomnie la adresa conducerii navei. Deși inițial reclamantul solicita suma de 1222, 50 $, ulterior a cerut 1176 $, demersul său fiind respins la 3 aprilie 1941 de către „*onorabilul James Alger Fee, aflat în districtul nostru.*"[414] Argumentul pentru respingerea solicitării reclamantului a fost acela că „*acuzatorul și-a încălcat contractul prin neexecutarea cu fidelitate a muncii sale și că ar trebui să i se refuze recuperarea din cauza nerespectării condițiilor de eliberare și repatriere stabilite de Legația Regală Română a Statelor Unite* "[415].

---

[412] *Ibidem.*
[413] *Ibidem.*
[414] *The Prahova*, United States District Court, SD California, Central Division, 15 april 1941, p. 420.
[415] *Ibidem*, p. 421.

Cazul George Angelescu este un exemplu tipic fie de consecvență a unui om de a-și apăra drepturile, în pofida comportamentului său discutabil, fie unul prin care se obstrucționa activitatea reprezentanților României în SUA, care aveau atât de multe probleme de rezolvat în contextul noului curs al relațiilor bilaterale dintre cele două state.

Epopeea unor membri ai echipajului navei „Prahova"

Dacă în final nava a avut o soartă bună, rezistând vitregiilor războiului și a fost retrocedată proprietarului, situația marinarilor români membri ai echipajului a fost tristă, aceștia fiind concediați de către noul proprietar, apoi internați în diferite lagăre de prizonieri.

Prizonieri în Bermuda

Patru membri ai echipajului-Petrov Anton, Sass Rudi (Rudolf), Scăunaș Haralambie și Boancă Dumitru, conform contractului cu armatorul, la solicitarea lor și pe banii fostului proprietar, au plecat spre țară din SUA cu nava spaniolă „Esperanța Bay", escortată în permanență de un crucișător britanic, dar au fost internați la 4 mai 1941 de către autoritățile nord-americane în Bermuda, un arhipelag situat la circa 1100 km. nord-est de Cuba.

Pe insula Paget fusese înființat un mic lagăr de prizonieri, în care au fost internați și cei patru marinari români, a căror situație a fost comunicată la 8 mai 1941 însărcinatului cu afaceri al României la Washinghton de către ambasada Spaniei în SUA, din care rezultă că aceștia fuseseră debarcați în portul militar San Jose, în Bermuda, de pe nava „Marques de Comillas",[416] reținută de către Amiralitatea engleză.[417]

O informație despre marinarii români internați în Bermuda a fost transmisă Legației România la Roma la 2 noiembrie 1942 de către cetățeanul italian Ugo Bernardo, repatriat în Italia, care a fost rugat să înștiințeze legația română care, la rândul său, să înștiințeze familiile acestora din România *„că se află în perfecta sănătate, că nu mai au de mult vești de la familii și că roagă familiile lor să nu fie îngrijorate pentru dânșii* "[418].

---

[416] Navă de pasageri construită în 1928 de către „Soc. Espanola de Construcion Naval, El Ferrol" pentru Compania Transatlantica Espanola, Barcelona. Modernizată în anul 1941 a fost în serviciu până în anul 1961 când a fost distrusă în urma unui incediu în portul El Ferrol.

[417] Arh. MAE, *fond Washington, Problema România-SUA probleme militare*, vol. 172, dosar Corespondența privind transportul de materiale pentru nevoile armatei din SUA în România, telegramă în legătură cu începerea stării de război ăntre România și URSS. 1940-1942, f.f.n.

[418] Arh. MAE, *fond 71/1939 E 9*, vol. 121, f. 243.

Despre viața celor internați în Bermuda există unele informații, rezultate din raportul unui membru al Comitetului Internațional al Crucii Roșii (CICR)-J. Sulzer, care a vizitat lagărul la 29 iunie 1945, document transmis și Crucii Roșii Române (CRR). În Bermuda exista un lagăr cu 13 bărbați, dintre care patru români, marinari pe fosta navă „Prahova": Petrov Anton – născut la 16 august 1908 la Valea Persicilor, lângă Tighina; Sass Rudi (Rudolf) – născut la 20 mai 1905 la Galați; Scăunaș Haralambie născut la 10 ianuarie 1907 în Piatra; Boancă Dumitru – născut la 3 septembrie 1891 la Ostrovul Mare.

Lagărul era amenajat într-o fostă fortăreață de pe Insula Paget, lângă St. George, înconjurată cu sârmă ghimpată. Conform aprecierii funcționarului CICR spațiile de cazare erau săpate în pământ, protejate cu piatră și plăci de oțel, aveau instalație electrică și mijloace de stingerea incendiilor. Marea problemă o constituia umiditatea ridicată, greu de suportat de către prizonieri în special pe timp de iarnă, majoritatea lor fiind afectați de reumatism. Temperaturile în cameră erau scăzute în lipsa sobelor și a combustibilului, iar apa curgea în permanență din tavane. În cameră existau paturi de lemn, saltele și perne, doar un cearceaf care era schimbat o dată la două săptămâni. Lagărul nu dispunea de infirmerie, pentru asistență medicală bolnavii fiind transportați la spitalele de pe alte insule din arhipelag, la aprecierea medicului militar care efectua vizite săptămânale. Hrana era preparată zilnic de către unul dintre prizonieri prin rotație, aceștia *„...primesc rația de mâncare obișnuită a armatei, ceea ce pare suficientă, aproximativ o livră*[419] *de unt și șase livre carne zilnic pentru tot lagărul. Primesc pâine proaspătă din belșug, dar lipsesc fructele. Întreaga insulă a dus lipsa fructelor în ultimii ani. Cei care doresc legume au dreptul de a lucra într-o grădină de legume, în afara lagărului. Aceștia primesc 5 pence pe oră în schimbul muncii lor. În plus, prizonierii cresc găini, rațe și iepuri, variindu-și astfel mesele. Pescuitul este permis în unele perioade*."[420]

Hainele erau realizate prin forțe proprii, în condițiile în care cele pe care le deținuse la reținere fusese confiscate și depozitate de către autoritățile militare. Ca urmare a intervenției lui J. Sulzer, autoritățile americane au promis repararea încălțămintei și returnarea hainelor. S-a constatat neasigurarea săpunului, prizonierii fiind nevoiți să-l procure singuri. În timpul liber prizonierii aveau permisiunea să înoate și să pescuiască timp de o oră în fiecare zi, să citească cărți și reviste, puține la

---

[419] *Livra*, unitate de măsură a greutății, utilizată la acea dată în state anglo-saxone, reprezentând 0, 45339237 kg.

[420] Arh. Societatea Națuinală Crucea Roșie Română, *fond Căutări persoane*, dosar nr, 3, f. 7.

număr. S-a constatat că lipseau mijloacele de informare asupra evoluției situației politice și militare internaționale, dar prizonierii aveau acces la serviciul religios la St. George, prilej de contact cu alte persoane.

În lagărul de prizonieri de la Toft Hall Kuntsford

După încheierea războiului, urmare a mai multor demersuri pe căi oficiale, cei patru marinari români au fost transferați în Marea Britanie, unde au sosit la 10 decembrie 1946, fiind trimiși în lagărul de prizonieri de la Toft Hall Kuntsford[421], situat la est de Liverpool, unde se aflau internați 1516 prizonieri, în mare majoritate germani, cât și un număr mic de oameni din 26 de state ale lumii, care se considera că lucrase pentru naziști în timpul războiului. Lagărul dispunea de 20 de barăci pentru personalul administrativ și de pază, 58 de barăci pentru prizonieri.[422] Statutul marinarilor români în lagărul din Marea Britanie a fost cel de prizonier de război, astfel că rezolvarea situației lor era complicată, în acest sens funcționarii Legației române și reprezentantul CRR de la Londra au fost solicitați să mijlocească eliberarea lor și trimiterea în țară.

În ziua de 27 martie 1947 prizonierii români au fost vizitați de către colonelul Douglas Căpităneanu, reprezentantul CRR la Paris și Londra, care a verificat documentele de care dispuneau și a constatat că toți aveau act de naționalitate, livret militar și de marinar. Mai constatase că autoritățile britanice erau dispuse să-i elibereze cu condiția ca Legația română să le asigure fonduri bănești, 20 pence pe zi, care să le asigure cazarea și hrănirea la „Casa Marinarilor” din Liverpool până la îmbarcarea pe un vapor, lucru posibil în condițiile existenței unei agenții de recrutare pentru marinari și a unor cereri din partea companiilor de navigație.

La 5 mai 1947, în numele celor patru marinari români de pe nava „Prahova", Sass Rudolf scria șefului Legației române de la Londra următoarele: „*Văzând Domnule Ministru că nu avem posibilitatea de a fi repatriați curând în România, venim cu respect a vă ruga a face intervenție pe lângă Ministerul de Război englez a ne da posibilitatea a fi îmbarcați pe vasele Națiunilor Unite, având în vedere că pacea cu România a fost semnată la 10 februarie 1947. Totodată și după promisiunea D-lui colonel Căpităneanu că vom fi eliberați sau îmbarcați, rugăm domnule ministru foarte mult a vă gândi că fiind eliberați noi putem ajuta și familiile noastre. Sperăm domnule ministru că veți lua în considerație cererea noastră,*

---

[421] *POW Camp 2 Toft Hall Inspection Report Foreign Office Inspection Report held in the UK,* National Archives at Kew, *File Referance FO 939/85.*

[422] Pe larg în, *Prisoner of war camps (1939-1948)*, Project report by Roger J.C. Thomas, English Heritage, 2003.

aşteptând un răspuns favorabil în scurt timp, după 6 ani de viaţă de prizonieri." [423]

În lipsa unui răspuns imediat, sau ca măsură de prevedere, la 13 mai 1947, în numele marinarilor din lagărul de internare „Nr.2 POW Toft Hall Camp, Kuntsford", Sass Rudolf i-a scris lui Radu Franasovici în legătură cu situaţia personalului român după vânzarea navei „Prahova" în portul San Pedro, California, reluând solicitarea unor fonduri băneşti: „*În urma acestei vânzări noi am fost repatriaţi de reprezentantul Societăţii şi cu asigurarea onor Legaţiei române din Washington DC că vom ajunge în ţară, după cum vedeţi noi nu am ajuns în ţară, legătură cu această Societate nu mai avem de 6 ani de zile şi nici nu ştim dacă Societatea mai există întrucât toate vapoarele au fost vândute. Întrucât noi nu avem posibilitatea a ne pune în legătură cu direcţia acestei societăţi, respectuos venim a vă ruga să binevoiţi a face dumneavoastră intervenţia necesară pentru a obţine întreţinerea noastră, în caz că nu puteţi obţine declaraţia Societăţii „Alex. Vlasov" rugăm să binevoiţi a depune dumneavoastră suma cuvenită pentru noi, până când ne vom îmbarca, prin concursul dumneavoastră şi al autorităţilor engleze, făcându-se un contract între noi şi dumneavoastră a vă restitui suma depusă pentru noi*"[424].

La 1 iulie 1947 R. Franasovici a transmis la Bucureşti datele privind situaţia celor patru marinari români, inclusiv interogatoriile completate conform cerinţelor, rugând pe Gheorghe Tătărescu: „*...să binevoiţi a dispune să mi se comunice dacă autorităţile competente din România sunt de acord să eliberez sus numiţilor actele necesare călătoriei şi totodată dacă Legaţia României este autorizată a plăti drumul lor până în ţară*." [425]

Cu toate intervenţiile la Bucureşti, la 1 septembrie 1947 situaţia celor patru marinari români nu era rezolvată, dovadă fiind o altă scrisoare pe care Sass Rudolf a adresat-o ministrului României la Londra: „ *Bine ştiţi D-le Ministru suntem în al şaptelea an de internare, care familiile noastre se zbat în cea mai neagră mizerie din cauza lipsei de mijloace, singura lor speranţă eram noi. Avem informaţie că afară se simte mare nevoie de marinari, deci cu ajutorul dumneavoastră şi puţină voinţă, ne-am putea plasa în scurt timp, asigurându-vă încă odată că toate cheltuielile ce se va face cu această ocazie le vom suporta noi*"[426].

În acelaşi timp, la 15 septembrie 1947 colonelul Douglas Căpităneanu intervenea la ministrul României la Londra pentru a oferi celor

---

[423] *Ibidem*
[424] *Ibidem*
[425] *Ibidem*
[426] *Ibidem*

patru marinari români un sprijin financiar, în condițiile în care se angajau ca în momentul când vor fi încadrați pe o navă comercială vor returna suma. Rezoluția lui R. Franasovici a fost aceea de a se interveni la Comitetul Marinarilor din Marea Britanie pentru eliberarea certificatelor necesare angajării. Repatrierea marinarilor români aflați în Marea Britanie era complicată și de către autoritățile române, în condițiile în care la conducerea MAS fusese numită Ana Pauker.

O situație aparte s-a creat pentru marinarul Petrov Anton, care, fiind născut în Valea Perji-Nouă, județul Tighina, cu două surori și un frate la Constanța, avea mari probleme în legătură cu naționalitatea, având în vedere că teritoriul dintre Prut și Nistru fusese încorporat URSS, iar situația românilor din acel spațiu era în atenția și controlul Comisiei pentru Aplicarea Armistițiului din septembrie 1944.

Pentru clarificarea situației sale s-a intervenit prin CRR la colonelul Douglas Căpitănescu, care trebuia să rezove solicitarea formulată la 3 octombrie 1947 de către Petrov Anton, pe baza acelui interogatoriu. Scrisoarea transmisă ministrului român în capitala Marii Britanii este impresionantă și edificatoare pentru situația marinarului nostru: *„Domnule ministru. Subsemnatul Petrov Anton, de naționalitate român, de profesie navigator, cu respect vă rog să binevoiți a-mi lua în considerație această cerință. Am ieșit din țară în 1940 cu vaporul Prahova cu aprobarea ministerului român și recunoscut de toate autoritățile competente române. Plecat din USA în 1941cu un vapor spaniol ca pasager și făcut prizonier de englezi în insula Bermuda, după cum cred că v-a informat domnul colonel Căpităneanu, care ne-a investigat aici în lagăr, după șase ani și șase luni de suferință, cu speranța că voi fi repatriat în țară, abia acum am primit o informație de la Ministerul de Război englez că nu pot fi repatriat în România deoarece guvernul nostru nu mă recunoaște de român. Nu pot înțelege care ar fi cazul nerecunoașterii! Sunt ieșit din România cu aprobarea tuturor autorităților noastre. Posed pașaport românesc, carnet de navigator românesc, livretul militar care vi-l trimit alăturat cu actul de naționalitate, drept care vă rog să binevoiți a le consulta dacă sunt cetățean român sau nu. Vă rog în urma cercetării actelor mele trimiteți-le înapoi. Cu speranță căci îmi veți satisface cerința, primiți d-le Ministru profundul meu respect pe care vi-l port.”*[427]

Urmare la solicitarea lui Petrov Anton, R. Franasovici a cerut să i se prezinte dosarul petentului, fără ca în perioada care a urmat să întreprină ceva concret.

---

[427] *Ibidem*

La 22 decembrie 1947, Legația Marii Britanii la București, în baza instrucțiunilor primite de la Londra, a transmis o Notă verbală MAS al României, prin care: *„...are onoarea a cere guvernului român să accepte 3 marinari din marina comercială, pentru repatriere. Acești marinari comerciali sunt internați, veniți în Marea Britanie din Bermuda, în februarie 1946. Toate detaliile privind acești trei oameni și pe încă unul* (Petrov Anton, n.n.) *au fost trimise atunci reprezentantului român la Londra, dar nu ni s-a comunicat nimic în această chestiune. Acești trei oameni sunt: SASS RUDOLF, SCĂUNAȘ HARALAMBIE și BOANCĂ DUMITRU. Ei au semnat declarații că doresc să se întoarcă în România. Se crede că reprezentantul român la Londra spera că acești oameni vor găsi ocupații pe vapoarele comerciale care pleacă din porturile Angliei. Totuși, nu se crede că Ministerul de Interne este dispus să elibereze pe acești oameni în Regatul Unit și în orice caz este deja un surplus de marinari comerciali în Regatul Unit*”[428].

O lună mai târziu, la 20 ianuarie 1948, sub semnătura Elenei Georgescu-șeful Diviziunii Afaceri Consulare și V. Vartanian-șeful Direcției Consulare, se transmitea la Londra o copie din „Nota verbală nr. 172/ 1947” a Legației britanice la București, care solicita: *„…să mi se comunice dacă acel Oficiu diplomatic a trimis Ministerului vre-un raport cu privire la repatrierea marinarilor Sass Rudi, Scăunaeș Haralambie și Boancă Dumitru și în caz afirmativ să mi se înainteze o copie de pe raportul respectiv. Totodată, vă rog să mă informați asupra situației actuale a acelor marinari*”[429]. La 4 martie 1948, aflat în continuare la „Toft Hall Camp Knutaford”, Sass Rudolf s-a adresat colonelului Douglas Căpităneanu în numele grupului de marinari, mai puțin Petrov Anton, cu rugămintea de a fi informați asupra modului de soluționare a cererilor formulate cu un an în urmă. Reprezentantului CRR la Paris și Londra i se comunica: *„...noi am cerut acum câtva timp a fi îmbarcați pe vasele Națiunilor Unite și ni s-a spus dacă avem permisul de la The National Union of Seaman suntem liberi. De la War Office am avut informație de la Union că putem fi îmbarcați pe vase sub 2000 tone și War Office nu ne admite. Suntem foarte curioși care este cauza de nu putem fi eliberați. Gândiți-vă D-le colonel că sunt 7 (șapte) ani de zile de când facem această viață mizerabilă, știind că suntem nevinovați cu nimic. Totodată, vă rugăm foarte mult a ne da o îndrumare ce trebuie să facem*”[430].

---

[428] *Ibidem*
[429] *Ibidem*
[430] *Ibidem*

În baza solicitării MAS de la București, posibil și a demersului colonelului Douglas Căpităneanu, la 21 aprilie 1948 Zevedei Barbu, consilierul Legației române de la Londra, solicita celor patru marinarari români: *„...vă rugăm, pentru îndeplinirea formalităților cerute de autoritățile din țară, să ne completați de urgență interogatoriile și formularele anexate. Imediat ce vom avea un răspuns vi-l vom comunica*."[431] Peste o săptămână Zevedei Barbu confirma în scris marinarilor despre primirea documentelor și trimiterea lor „autorităților românești competente", mai puțin a celor ale lui Petrov Anton, solicitând să i se comunice situația sa. Trimiterea și primirea documentelor la București este confirmată de raportul ministrului României la Londra adresat Anei Pauker în aceeași zi, din care rezulta că: *„...în arhiva existentă la acest oficiu, Serviciul consular, nu se găsește vreo copie din care să rezulte că s-ar fi trimis un raport MAS cu privire la repatrierea marinarilor români, prizonieri de război: Sass Rudolf, Scăunaș Haralambie și Boancă Dumitru. Am găsit în arhiva serviciului consular 3 scrisori ale marinarilor sus menționați, pe care le anexăm, prin care cereau repatrierea, sau ajutor pentru a se înapoia în țară*"[432].

Raportul era inexact, știut fiind faptul că în vara anului 1947 se intervenise la București în legătură cu situația celor patru marinari români. Ana Pauker era informată despre faptul că de situația marinarilor s-a ocupat reprezentantul CRR, fără a se lua vreo măsură, despre faptul că cei trei marinari se aflau în continuare în lagărul de prizonieri de la „Toft Hall Knutsforfd". Despre situația lui Petrov Anton, la 5 mai 1948 Rudolf Sass i-a scris consilierului Legației române la Londra că: *„..dânsul se află tot în același lagăr cu mine, dar după informațiile ce le am, cred că a renunțat de a mai fi repatriat în țară, informații mai precise puteți avea de la Comisiunea Română care a fost aici în lagăr pe data de 4 mai a.c., sau de la comandantul câmpului Toft Hall Camp* "[433].

La 16 iunie 1948, Zevedei Barbu s-a adresat Biroului de Război din Londra în legătură cu situația celor trei marinari români, comunicându-i că: *„...guvernul Republicii Populare Române consideră că acești prizonieri de război au pierdut cetățenia română, datorită faptului că în timpul războiului au luptat în rândurile armatei germane împotriva Națiunilor Unite. Stabilirea acestui fapt este încă neclară în ceea ce privește următoarele persoane care, potrivit informațiilor de care dispunem, nu au luptat în rândurile Armatei Germane împotriva Națiunilor Unite: Sass Rudolf,*

[431] *Ibidem*
[432] *Ibidem*
[433] *Ibidem*

Scăunaș Haralambie, Boancă Dumitru”[434]. Cu siguranță, cei patru marinari de pe nava „Prahova" nu acționaseră vreodată împotriva statelor care constituiseră Națiunile Unite, dar interpretările le erau defavorabile.

Chestiunea posibilității pierderii cetățeniei române de către cei patru marinari români pare să fi fost cunoscută de către aceștia, în condițiile în care aveau acces la presa britanică de unde aflau informații din țară, unele exacte, altele deformate, în condițiile în care începutul „războiului rece” își făcea efectele, cu aspectele sale pozitive și negative asupra moralului lor.

Problema pierderii cetățeniei române de către prizonierii aflați în Marea Britanie era mai complicată și viza pe toți românii aflați în lagăre de internare. Totuși, situația celor patru marinari români nu se încadra în prevederile „Legii nr. 162", astfel că de la Londra se solicita repatrierea lor imediată, întrucât conform unei decizii a guvernului britanic, la 15 iunie 1948 toate lagărele de prizonieri din Anglia se desființau.

Lagărul de prizonieri „Toft Hall Knutsforfd" unde au fost internați marinarii români de pe nava „Prahova” a funcționat până la sfârșitul anului 1948, dar, din păcate, situația lor nu rezultă. Se pot lansa doar două ipoteze posibile: revenirea lor în țară sau angajarea la societăți străine de navigație după eliberare.

THE REQUISITIONIN OF THE MOTOR SHIP PRAHOVA AND THE FATE OF ITS SAILORS

-abstract-

Key Words: authorities, country, crew, legation, prisoner, repatriation, Romanian, ship,

In the years 1940 and 1941, Romanian commercial ships, belonging to the state and some shipowners, were initially detained, then requisitioned by the military authorities in Great Britain and the USA. The motivation, later given, was the legislation in the two states regarding merchant ships belonging to states considered enemies. The case of the Prahova ship is a special one, it belongs to a shipowner. The requisitioning of the ship has an interesting history, as well as the fate of the Romanian sailors on board. In the USA, in Bermuda and in Great Britain, Romanian sailors faced some of the most difficult situations. The painful part was that of the period 1946-1948, when, despite all the efforts undertaken, they failed to obtain repatriation.

[434] *Ibidem*

S.O.E. ÎN ROMÂNIA ÎN VREME DE RĂZBOI. CAZUL CĂTĂLIN VLĂDESCU-OLT

Dr. Marian ZIDARU[*]

În luna octombrie 1943 viceconsulul român din Istanbul (Constantinopole) a abordat S.O.E. cu planuri pentru o acțiune militară în România, susținută de un grup de generali și de o mare parte din ofițerii superiori din armată. Purtătorul de cuvânt al grupului, un colonel la comanda unui depozit de regimental din București, l-a informat pe viceconsul că grupul era dispus să-l răstoarne pe Antonescu printr-o lovitură de stat dirijată în numele regelui. Planurile de arestare a lui Antonescu se spunea că sunt complete și că grupul dorea să stabilească ora zero și să aranjeze planurile de angajare sub îndrumarea britanică.[435] S.O.E. au colaborat cu Vice - Consulul în trecut și aveau completă încredere în el. Acesta, la rândul său, garanta pentru purtătorul de cuvânt al grupului. Trei generali importanți erau implicați.

Boxshall a avut două întâlniri cu Cătălin Vlădescu-Olt și a discutat cu el în principal despre posibilitatea unei lovituri de stat în România, ca urmare a informațiilor pe care le-a adus pe această temă. Esența convorbirilor a fost trimisă la Londra, Boxshall a scris*: „Deocamdată, nu prea mai sunt multe de adăugat la această poveste, în afară de faptul că doresc să subliniez că ar trebui să acordăm toată atenția necesară acestui plan, având în vedere că ne-a fost adus de Cătălin Vlădescu-Olt. Întotdeauna am avut o părere bună despre acest colaborator și astăzi, mai mult ca niciodată, sunt complet convins de buna sa credință…”*, Colonelul Black i-a cerut în mod special lui Cătălin Vlădescu-Olt să nu-i divulge numele pentru moment. După cum se menționează în telegramă, Black era rudă cu Ion Christu și se știa că Vlădescu-Olt avea toată încrederea lui Ion Christu și că, prin acest canal, planul propus de colonelul Black și de grupul său va ajunge la cunoștința britanicilor. Black l-a contactat pe Cătălin Vlădescu-Olt doar cu două sau trei zile înainte de plecarea acestuia din urmă din România și, prin urmare, nu au putut avea decât două întâlniri. Cătălin Vlădescu-Olt, a reușit chiar și în timpul acestor întâlniri, să îl convingă pe Black că, dacă nu se va putea stabili o metodă de comunicare mai rapidă

---

[*] Conferențiar universitar dr. - Asociația Geopolitică „Casa Mării Negre”.

[435] TNA, Kew Gardens, HS808, De la Foreign Office la Washington, 4 februarie 1944. Datat la Moscova cu nr. 281 Telegrama nr. 282 către Moscova [din 3 / 2 / 44: Plan de ridicare militară în România].

între grupul lor și britanici, nu existau speranțe de colaborare eficientă. La trecerea sa prin Sofia, Cătălin Vlădescu-Olt a informat pe Ion Christu despre conversațiile sale cu Black, Cristu l-a instruit pe Cătălin Vlădescu-Olt să contacteze S.O.E. imediat și să obțină reacțiile britanice la acest plan. Deocamdată, singurul canal sigur de a transmite un mesaj către grup sau de la grup către S.O.E. era prin Sofia, adică, Cătălin Vlădescu-Olt îi va scrie lui Christu, iar Christu, printr-un intermediar de la București, va transmite mesajul colonelului BLACK, Boxshall i-a precizat lui Cătălin Vlădescu-Olt că va transmite esența conversațiilor către autoritățile britanice superioare, dar că între timp (mai ales că pleca un curier de la Sofia), ar trebui să-l întrebe pe BLACK dacă va accepta și va opera un W/T și să întrebe unde va funcționa un asemenea aparat Bes și unde ar putea fi livrat. Boxshall credea că ar putea să se infiltreze unul dintre seturile mai mici A, M, 2,[436] Boxshall l-a întrebat pe Cătălin Vlădescu-Olt dacă DAN știa de existența acestui grup și acesta a răspuns că nu știa, dar în același timp că nu considera imposibil ca DAN să cunoască cel puțin o parte din generalii care formau grupul. Cu toate acestea, el a fost categoric în a afirma că s-a făcut totul pentru a ține informația departe de Opoziție și de alți politicieni din cauza secretului. Ei își dau seama că pisica ar fi fost scoasă din sac în momentul în care unii dintre acești politicieni „de cafenea" ar fi aflat despre asta. Boxshall a avut o nouă întâlnire cu Cătălin Vlădescu-Olt peste câteva zile și au convenit ca Vlădescu să obțină informații suplimentare despre acest subiect și altele. Întrebat dacă grupul poate conta pe ajutorul Forțelor Aeriene Române, răspunsul a fost negativ. Ministrul Aerului era trecut ca fiind unul dintre colaboratorii lui Antonescu. Vlădescu nu putea spune cu siguranță că regele era complet în peisaj, dar grupul nu se îndoia că el își va juca rolul la momentul potrivit. Generalul Sănătescu a fost plasat la Palat la insistențele grupului, iar gradul său era mult mai mare decât era normal pentru numirea în funcția pe care o deținea. Boxshall l-a întrebat pe Cătălin Vlădescu-Olt dacă știa dacă relațiile dintre Sănătescu și Styrcea erau amiabile. Nu știa, dar credea că foarte probabil sunt, pentru că Styrcea era cu siguranță împotriva lui Antonescu. Motivul pentru care l-a întrebat acest lucru a fost că avea în vedere proprietatea lui Styrcea din Transilvania ca posibilă zonă de parașutare pentru un aparat, pe care l-ar putea trimite la acest grup. Boxshall în timpul ultimei vizite la Istanbul, în septembrie, i-a trimis un mesaj lui Scanavy, întrebându-l dacă ar putea vizita Turcia, deoarece credea că legăturile sale cu Palatul i-ar permite să discute cu Styrcea posibilitatea de a stabili un perimetru de parașutare pe proprietatea sa. Mesajele au fost

[436] *Ibidem*, C.K. - D.3.0. (B3) Copie pentru D/H 109 De la - D/H 311 A/H89.

trimise lui SCANAVY de către Black Michael și Boxshall. Un set de mesaje a plecat prin poștă, iar al doilea prin bunele oficii ale lui A/H 59. De la acesta din urmă a aflat că scrisorile pe care le-a dus au fost livrate. Ambele seturi de scrisori au rămas până atunci fără răspuns. Vlădescu a declarat că știa un prieten foarte bun al lui Styrcea, prin intermediul căruia putea trimite orice mesaj pe care S.O.E. îl dorea. Primul pas al S.O.E., totuși, trebuia să fie stabilirea relațiilor dintre Styrcea și Sănătescu. Acest lucru Boxshall a aranjat să îl facă prin Cătălin Vlădescu-Olt imediat.

L-a convins că întreaga schemă ar primi mai mare considerație și că ar avea mai multe șanse de a obține rezultate dacă un B.1.0. ar putea fi atașat la sediul grupului lor înainte de proiectata lovitură de stat. În timpul discuțiilor au apărut următoarele puncte suplimentare: din cauza bolii sale foarte grave, Cătălin Vlădescu-Olt nu a fost atât de activ pe cât și-ar fi dorit să fie în timpul șederii sale la București. Abia mai târziu a putut să se deplaseze mai liber. Totuși a luat legătura cu A/H 177 și GORE. De la primul a obținut informații despre moartea lui D/H 561, informații despre care D/H 5 a relatat deja. A/H 177 a fost cel care i-a dat mesajele B.B.0. nr. 6 și 7, pe care le-a adus la cunoștința S.O.E. Acesta era un indiciu al considerației de care Cătălin Vlădescu-Olt se bucura de la A/H 177. Este interesant de observat că acesta din urmă i-a dat esența acestor mesaje B.B.0, și a discutat cu el despre situația din țară.

Amândoi au căzut de acord asupra unui singur lucru, și anume marea lor dezamăgire față de inactivitatea și lipsa totală de securitate a lui Maniu și a membrilor partidului său și a altor partide politice de opoziție. Aparent, considerațiile de partid și personale erau încă pe primul loc în mintea multora dintre liderii Opoziției. Dacă liberalii păreau, la prima vedere, să adere la politica lui Maniu, era doar pentru a putea obține locuri într-un cabinet prezidat de Maniu. Ei considerau că, după câteva luni, ar putea să răstoarne pe Maniu. Între timp, se părea că făceau cu toții greșeala enormă de a crede că orice guvern prezidat de Maniu ar avea binecuvântarea și sprijinul britanicilor și că aceasta era singura lor speranță de salvare. Britanicii i-ar salva de Rusia. Nici un fel de informație nu era ținută secretă de acești politicieni „de cafenea" și planuri precum plecarea lui Maniu din România erau cunoscute în toate cercurile politice bucureștene (și deci trebuia să fie cunoscute de germani). Ca un exemplu în acest sens, Cătălin Vlădescu-Olt a declarat că, atunci când Maniu se pregătea să părăsească țara în primăvara 1943, un număr enorm de membri ai partidului său au venit să-l întâmpine la gara din București când pleca spre Constanța. Cătălin Vlădescu-Olt se îndoia că Maniu va putea vreodată să părăsească țara și la întâlnirea cu GORE își exprima de asemenea îndoiala că proiectata sa

plecare în compania lui Maniu se va materializa vreodată. Cătălin Vlădescu-Olt știa despre DAN și din puținele remarci pe tema DAN nu s-a înțeles că l-ar considera liderul dinamic pe care AH 177 a făcut S.O.E să creadă că este. Cu toate acestea, l-a considerat foarte inteligent, foarte onest, foarte pro-britanic și foarte bine conectat[437]. La 15 octombrie S.O.E. a trimis o scrisoare one-time pad code la „Black" prin curier, ca și un plan de semnale prin w/t. În ipoteza că generalii amintiți participau la mișcare, Wade a primit dispoziție să obțină unul din cele 108 mortiere de tip Brandt. Grupul lui Black era deficitar în artilerie și tancuri, deoarece armata română a pierdut cea mai mare parte a tancurilor R-35 pe 3-15 octombrie 1943[438]. S.O.E Cairo a primit o telegramă de la Istanbul în care se arată că viceconsulul român de acolo, care s-a întors de la București la 12 octombrie, a lăsat să se înțeleagă că dorea să discute chestiunea unei posibile ridicări militare susținute de mai mulți generali și de o mare parte din ofițerii superiori ai armatei române. Această răscoală urma să fie îndreptată împotriva mareșalului Antonescu în numele regelui. Viceconsulul român susținea că mareșalul nu mai avea sprijinul armatei române, cu excepția unei mici minorități din Statul Major General. Telegrama se încheia cu precizarea că mai multe detalii vor fi trimise după următoarea întâlnire cu consulul din 16 octombrie 1943.[439]Din Cairo, Chastelaine trimitea o telegramă la Istanbul cu următorul conținut: „Vă rog să îl informați pe Cătălin Vlădescu-Olt că nu pot ajunge la Istanbul înainte de 22 octombrie, ceea ce ar întârzia cu o săptămână întâlnirea noastră, b. rugați-l să divulge în detaliu schema lui D/H 311 și să explice dacă există vreo legătură între alte scheme propuse de opoziție și Dan”[440].

S.O.E. Cairo a transmis la Londra esența telegramelor primite de la Istanbul la 20 octombrie cu privire la complotul militar propus în România pentru răsturnarea guvernului mareșalului Antonescu. Aceasta a fost trimisă colonelului King Salter, maiorului Talbot-Rice și maiorului Holmes la 20 octombrie. De asemenea a fost informat pe Nichols de la Foreign Office tot în acea zi, și ca răspuns la scrisoarea sa din 21 octombrie, în care se cerea să estimeze credibilitatea și poziția viceconsulului, S.O.E. Istanbul a răspuns la 21 octombrie.

---

[437] *Ibidem*, DOCESR 744/2 30/0. Ianuarie 1944. E.M.R. Trimisă Foreign Office telegrama nr. 119 EXTRA Zof! în R-35 formația 109 tee RR-35 DH109/R0/1123/3. Istanbul - Către: M/so. 4 RECD 0445 26 ianuarie 1944.

[438] *Ibidem*, Cipher tel imediat din Cairo DESP 1245 /.10.43.

[439] *Ibidem*, Cairo to Istanbul 15.10.1943.

[440] *Ibidem*, trimis Istanbul 1854 repetat londra 2178. de LA D/H 13 repetat LONDRA 971 15 octombrie. A. 1435 16.10.43. Dew. D. Wells Foreign Office.

De atunci, Ministerul Afacerilor Externe a cerut numele generalilor, care au fost furnizate. Foreign Office au transmis informațiile secretarului de stat pentru afaceri externe de la Moscova, dar cu rugămintea de a nu dezvălui toate faptele rușilor în stadiul acela. În raportul săptămânal al Consiliului de Securitate pentru perioada care s-a încheiat la 18.10.43, s-a făcut o scurtă referire la acest complot, fără a se da detalii, așa cum au fost transmise ulterior lui King Salter[441].

Într-o altă telegramă s-au primit informații suplimentare, după cum urmează: Următorii doi generali au legătură cu planul: Generalul Niculae Nicolescu, comandantul Corpului de Armată, comandant al Munteniei, Moldovei și Basarabiei, și generalul Gheorghe Potopeanu. Acesta era comandant de divizie al districtului București care avea unități distribuite până în Dobrogea și Marea Neagră. Sub acești doi generali se aflau un număr de ofițeri de toate gradele gata să execute orice ordin de la generalul Nicolescu. Odată ce mișcarea a intrat în acțiune, mulți alții i se vor se alătura imediat. Pe următorii generali nu se putea conta, pentru a se alătura mișcării: Generalul Steflea, șeful Statului Major General; generalul Pantazzi, subsecretar la război; generalul Jienescu, subsecretar de aviație; generalul Schwab, la comanda districtului Brașov; generalul Rosin, la comanda districtului de nord al Moldovei și generalul Macici, la comanda districtului Sibiu. Mișcarea avea la dispoziție aproximativ 500.000 de oameni înarmați cu puști și tunuri Bren de origine cehoslovacă, de asemenea armament rusesc capturat, inclusiv mortiere rusești de tip Brandt. Era deficitară în artilerie, deoarece Armata Română a pierdut cea mai mare parte din tunuri de 105 și 150 mm. la Stalingrad, dar și în tancuri și tunuri antitanc. De când generalul Jienescu pro-german, era la comanda aviației mișcarea nu putea conta decât pe cazuri individuale în aviația militară. Se crede însă că, odată Mișcarea pornită, alți ofițeri vor fi dispuși să se alăture și să preia în acest scop echipament german. Generalii Nicolescu și Potopeanu erau gata să pornească planul de îndată ce britanicii erau de acord să trimită un ofițer de rang înalt cu o forță de aproximativ 1.000 - 2.000 de parașutiști care pot fi conduși imediat pe frontul de atac din est, unde împreună cu Comandamentul rusesc vor primi capitularea necondiționată a Armatei române. Generalii insistau asupra prezenței unei forțe britanice simbolice. S.O.E. întreba dacă colonelul responsabil de Mișcare va accepta un ofițer de legătură britanic; dacă Maniu și Regele știu ceva despre acest plan; dacă Mișcarea era legată de vreo organizație politică; și cereau mai multe detalii

[441] *Ibidem*, DH109/RO/622/3. 23 octombrie 1943.Către: D/H, Plans. De la: D/H109.

despre planul de predare a românilor[442]. În răspunsul său Foreign Office spunea că ar prefera să vadă detaliile suplimentare care au fost promise în urma unei alte întâlniri cu consulul la 15 octombrie înainte de a decide dacă să raporteze sau nu această evoluție la Moscova, unde, cei trei secretari de stat pentru afaceri externe discutau în duet despre chestiunile române. Între timp, se cerea S.O.E. Cairo să le dea o estimare a fiabilității și poziției viceconsulului [443].

Cairo a primit nota S.O.E. Istanbul nr. R 10220/111/G din 21 octombrie, prin care a dat mai multe detalii despre propunerea de lovitură de stat militară în România. În paragraful de încheiere s-a subliniat faptul că a colaborat cu acest viceconsul pentru o perioadă destul de lungă de timp și că oamenii S.O.E. din Orientul Mijlociu au încredere deplină în el. El era un colaborator intim al lui Boxshall și Ion Christu, ministru român la Sofia, care, în timp ce se afla în Turcia într-o misiune, nu cu mult timp în urmă, a dat S.O.E., dovezi ale simpatiilor sale pro-aliate.

S.O.E. Cairo sublinia că ei cunoașteau numele celor mai importanți trei generali despre care se spunea că ar face parte din grup, iar Ministerul de Război, pe care l-au consultat, erau de părere că sunt ofițeri suficient de superiori, care au ocupat poziții înalte de-a lungul războiului, pentru a fi în măsură să-i influențeze pe oamenii aflați sub comanda lor. Unul dintre ei era și consilier militar al tânărului rege. S.O.E. Istanbul considera că deși, decizia finală trebuie să aparțină Forein Office, se întreba dacă ar fi înțelept să dezvăluie acest complot rușilor în acel moment. Ei credeau că ar putea fi stânjenitor pentru S.O.E. mai târziu, în cazul în care Conferința de la Moscova nu ar produce rezultatele dorite și dacă rușii ar refuza orice sugestie de susținere a revoltei[444].

La 12 ianuarie 1944 Cairo transmitea la S.O.E. Istanbul că schema era în curs de examinare și cel mai de dorit ar fi să fie legată de mișcarea politică. În orice caz, trimiterea de trupe de parașutiști era exclusă. Se temeau că semnalul B.B.C., așa cum a fost sugerat, ar putea fi interpretat ca un acord pentru trimiterea de trupe. Erau pregătiți să transmită un mesaj cu caracter necomunitar, menit doar să arate că mesajele trimise de Black au ajuns la destinație[445].

A doua zi Foreign Office cerea ca înainte de a transmite la Moscova și Washington, dorea să aibă de la Cairo reacția la aceasta, și așteptau în consecință în ziua aceea. Ei credeau că oricât de impracticabilă ar fi întreaga

---

[442] *Ibidem*, F.O. R 744/230/6. Ianuarie, 1944. M. R. Trimis la Moscova.
[443] *Ibidem*, F.O.to Pearson.
[444] *Ibidem*, S.O.E. Cairo to FO Nichols 21 octombrie 1943.
[445]*Ibidem*, Cifru telegram la Cairo 4583 12. 1 .44.

schemă, considerau că a ajuns în stadiul în care trebuia să se grăbească ai informa pe ruși, în ciuda obiecțiilor de la Istanbul. În același timp, ar trebui, desigur, să informeze pe americani. Cereau să fie anunțați, prin urmare, dacă vedeau vreo obiecție la telegramele Foreign Office către Moscova și Washington. Orice sugestie privind formularea era binevenită. [446]

. Într-o altă telegramă se afirma: *cunoașteți numele celor doi generali în cauză, ale principalilor generali care nu vor să coopereze, dar nu doresc ca acestea să fie transmise în prezent guvernului sovietic. În plus, se pare că aranjamentele pentru predare presupun un sector al frontului rusesc deținut de români, dar este puțin probabil ca germanii să aloce un sector specific în acest fel, în orice caz până când nu vor fi mai greu de presat în sud. Planul pare să nu ia în considerare reacțiile probabile ale germanilor și ale mareșalului Antonescu și ale forțelor care îi rămân loiale. În cele din urmă, forța de parașutiști britanici menționată la paragraful 5 ar putea fi furnizată numai dacă șefii de stat major combinat ar fi convinși că operațiunea este de cea mai mare importanță. În ciuda numeroaselor puncte slabe ale schemei, considerăm că guvernul sovietic ar trebui să știe că a fost înaintată. Vă rugăm să-l informați în consecință și să-l întrebați dacă are vreun punct de vedere. Între timp, desigur, nu vom lua nici o inițiativă în această privință, în afară de încercarea de a stabili un contact radio cu grupul.*

Cătălin Vlădescu-Olt în calitate de colaborator cu Alexandru Cretzianu a considerat oportun să menționeze schema Black acestuia. Cretzianu i-a spus lui Vlădescu-Olt să continue dacă o consideră în interesul României, dar că nu crede că este necesar să ceară detalii și nici nu dorea să fie părtaș la scufundarea țării în anarhie. Cătălin Vlădescu-Olt susținea că Cretzianu era prieten intim al lui Maniu. În ceea ce privește fuziunea schemei Black cu mișcarea politică, va cunoaște posibilitățile mai exact, după ce va primi răspunsul la scrisoarea lui AH59.

Cătălin Vlădescu a confirmat rapoartele că Chasteleine se afla în apartamentul alăturat Jandarmeriei și că cererile formulate de germani de predare a echipei sale au fost refuzate de partea română.[447] S-a primit un răspuns de la Cairo, în care aceștia declarau că ar prefera să nu divulge detalii despre schema „Black" în forma sa actuală nedezvoltată. Ei se așteptau ca mai multe informații să fie disponibile în scurt timp, atunci când vor fi primite răspunsuri la diversele mesaje trimise „colonelului Black" de către curierul Swian, care a plecat ieri din Istanbul spre România.

---

[446] *Ibidem*, F.O. to Pearson.
[447] *Ibidem*, trimis Cairo 404 repetat Londra tel. R. 52.

În plus, ei considerau că numele reale ale generalilor care se află în spatele mișcării nu ar trebui să fie dezvăluite în acest stadiu. Cu aceste modificări tematice, Cairo era de acord ca rușii să fie anunțați. Astfel, ar fi necesar să se modifice în parte paragrafele doi și trei din proiectul de telegramă, pentru a exclude numele. Dar ar trebui incluse și celelalte informații privind forțele unităților etc. Aici, se cerea ca Ministerul de Război să aibă anumite comentarii cu privire la numărul de oameni implicați. Foreign Office credea că ar trebui să se țină cont de opiniile celor de la Cairo, deoarece ei sunt cei responsabili de desfășurarea operațiunii. Era de dorit ca rușii să cunoască planul în linii mari.

Așa cum s-a convenit S.O.E. îl autoriza pe reprezentantul lor la Moscova, generalul Hill să îi comunice omologului său anumite detalii despre operațiunea de Chastelain[448].

Următoarele aspecte puteau fi transmise rușilor:

1. Misiunea, concepută de trei ofițeri britanici, a fost introdusă în jurnale la 22 decembrie 1943. Ofițerii, din păcate, au fost capturați de guvernul român și duși la București.

2. Scopul misiunii a fost acela de a lua legătura cu Maniu pentru a se asigura că a înțeles clar condițiile aliate de capitulare necondiționată înainte de a pleca să discute condițiile cu reprezentantul celor trei puteri din Orientul Mijlociu. De asemenea, au sperat că grupul S.O.E. ar putea face presiuni în fața lui Maniu în organizarea unei lovituri de stat.

3. Misiunea S.O.E. nu a transportat nici un fel de documente, așteptând să aibă la dispoziție documente cifrate. Relatările conform cărora ar fi fost transportate propuneri de pace între Germania și alte țări, etc., sunt absolut false.

4. Improbabil ca Maniu să fi avut vreo conexiune directă cu acești ofițeri, dar informațiile erau că au fost acceptați de Mihai Antonescu[449].

În telegrama către Moscova se preciza că în luna octombrie viceconsulului român la Istanbul a abordat S.O.E. cu planuri pentru o răscoală militară în România, susținută de un grup de generali și de o mare parte din ofițerii superiori din armată. Purtătorul de cuvânt al grupului, un colonel la comanda unui depozit regimental din București, l-a informat pe viceconsul că grupul era dispus să-l răstoarne pe Antonescu printr-o lovitură de stat dirijată în numele regelui. Se spunea că planurile de arestare a lui Antonescu erau complete, iar grupul dorea să fixeze ora zero și să aranjeze planurile viitoare sub îndrumarea noastră. Se mai arăta că S.O.E. a mai

---

[448] *Ibidem*, 20 ianuarie 1944. (DTH/HO/1125/3 to FO/ Howard,

[449] *Ibidem*, C O P T 20 ianuarie 1944. Pentru SAM.

colaborat în trecut cu viceconsulul și avea o poziție completă încredere în el[450]..

La rândul său S.O.E. cerea să informeze guvernul Statelor Unite și să le solicitei opiniile Șefii S.O.E. au discutat pe larg chestiunea cu șeful MI6, ajungând la concluzia că raportul lui Vlădescu-Olt ar trebui transmis către ambasada americană. Cereau însă să facă acest lucru fără a face vreo referire nici la Cătălin Vlădescu-Olt, nici la șefii S.O.E. Ei sugerau Foreign Office să adauge în scrisoarea de însoțire că subfurnizorii de informații sunt Regele Mihai, Prințul Stirbey și domnul Vișoianu.

Numai în cazul în care ambasada va presa pentru a cunoaște identitatea autorului raportului ar trebui să dezvăluie că este vorba de Cătălin Vlădescu-Olt. Ei aminteau că, deplasarea lui Cătălin Vlădescu-Olt în România a fost întreprinsă fără nicio încurajare din partea S.O.E. și fără ca să-i încredințeze vreo formă de sarcină. Prin urmare, raportul se datora în întregime inițiativei sale spontane.

Șefii S.O.E. erau interesați să afle reacția ambasadorului. Numele lui Cătălin Vlădescu-Olt a fost eliminat de pe ultima pagină a raportului. Departamentul de Stat era de acord cu comentariul Ambasadei că planul părea a fi embrionar și nu foarte plin de speranță și nutrea opinia că timpul care a trecut de la propunerea inițială a planului în cauză, fără a aduce o cristalizare aparentă a acestuia, tindea să arunce îndoieli asupra probabilității unei eventuale maturități a acestuia. În plus, examinarea propunerii ridica problema compatibilității propunerii românești privind utilizarea forțelor britanice simbolice cu principiul capitulării necondiționate.

Pe de altă parte, nu se cunoaștea nici un motiv pentru care elementele militare românești în cauză nu ar trebui, dacă vor reuși să răstoarne regimul de la Antonescu și, în autoritatea lor asupra țării, în numele regelui și în colaborare cu elementele democratice, să nu caute să părăsească țara pentru o capitulare neutră și să semneze termenii acesteia în fața reprezentanților celor trei aliați principali.

Autoritățile militare americane erau de părere că ar trebui să se mențină contactul cu grupurile disidente din România în speranța că acestea vor fi încurajate la un moment dat să se ridice și să forțeze România să se retragă din război pe o bază favorabilă Aliaților[451].

Vlădescu-Olt a continuat să furnizeze informații S.O.E. în lunile premergătoare loviturii de stat de la 23 audust 1944. Consulul român care a sosit de la București la 31 iulie a dat următoarele informații către Vlădescu-

---

[450]*Ibidem*, Telegramă 14 ianuarie, 1944. Expediat la Washington. Repetat către Moscova: Plan de ridicare militară în România7.

[451]*Ibidem*, De la Washington la Foreign Office. Telegrama nr. 1048. 1520 23.2.44.

Olt. Antonescu urma să plece în Germania pentru a se întâlni cu Hitler în jurul datei de 3 august. Antonescu i-a spus consulului român să se întoarcă la București în câteva zile pentru a primi instrucțiuni ulterioare vizitei la Hitler. Cătălin Vlădescu-Olt credea că Antonescu va încerca în scurt timp să ia legătura cu Aliații și să încerce să fie un al doilea Badoglio[452]. Această apreciere s-a dovedit a fi eronată. După 23 august 1944 Cătălin Vlădescu-Olt a depus eforturi pentru a pleca din România ocupată de armatele sovietice. La 7 octombrie 1944 W.R. Young cerea S.O.E. instrucțiuni cu privire la faptul că Vlădescu ceruse să-i dea detalii despre activitatea sa din ultimii doi ani și despre colaborarea sa cu S.O.E. Avea nevoie de aceste date pentru întocmirea unui raport, care va fi depus la Ministerul Afacerilor Externe din România, pentru a justifica șederea sa la Istanbul. Young cerea superiorilor să-l sfătuiască ce cale să adopte[453].

Young revenea într-un raport din 24 octombrie 1944: Cătălin Vlădescu a cerut ca S.O.E. să-i dea o declarație care să prezinte detalii despre colaborarea sa cu S.O.E. în ultimii doi ani. El spunea că are nevoie de aceasta ca bază pentru un raport pe care îl va prezenta Ministerului român de Externe pentru a justifica șederea sa la Istanbul. Young credea că ar fi împotriva politicii S.O.E. și, cu siguranță, ar fi fost o măsură de securitate foarte proastă să furnizeze o astfel de mărturie și aștepta decizia superiorilor înainte de a lua orice măsură. Solicitarea a parvenit S.O.E. prin intermediul domnișoarei Lala Walton, fosta secretară a lui Young, deoarece el nu-l cunoștea personal pe Cătălin Vlădescu, dar bănuia că în acea perioadă Bucureștiul desfășura o anumită formă de anchetă cu privire la activitatea diplomaților lor în străinătate în ultimii ani. Young credea că dacă lucrurile se confirmau S.O.E., avea toate motivele să nu se încurce[454].

Adresa lui Young 60/1339/2(1) din 24 oct. 1944 a fost discutată cu Chastelaine, care s-a ocupat de această chestiune la sosirea sa. Între timp, s-a ajuns la concluzia că era probabil ca un certificat să fie redactat în termeni adecvați și semnat în facsimil de cineva, cum ar fi Șeful S.O.E. Orientul Mijlociu, sau poate chiar de primul ministru, pentru a fi oferit colaboratorilor S.O.E. și acesta era, în mod evident, un caz pentru eliberarea unor astfel de certificate. Cu toate acestea, nu s-a ajuns încă la o decizie finală cu privire la emiterea sau nu a unor astfel de certificate. Se considera că guvernul sovietic ar trebui să fie la curent cu faptul că acest proiect a fost prezentat. Lui Hill i s-a cerut să îi informeze în consecință și să îi întrebe dacă au vreun punct de vedere. Până la sosirea răspunsului de la Moscova

---

[452] *Ibidem*, De la: D/H.109: X/C Copie către: V/CD Nr. 209/ D.5 august 1944 La Cairo.
[453] *Ibidem*, To – D\H 60 From – D\H5 24th October, 1944.
[454] *Ibidem*, Secret Telegram From: D\H60 24th October, 1944.

S.O.E., nu a făcut nimic în această privință.[455] Evident sovietcii nu au dat vreun răspuns.

În martie 1945 la Istanbul prin Harrop, S.O.E. primea o scrisoare de la Cătălin Vlădescu-Olt. Vlădescu-Olt s-a deplasat la București la 16 februarie, profitând de trenul special care adusese Misiunea Economică Română la Istanbul, pentru a-și clarifica poziția la Consulatul României. El s-a întors la Istanbul la 6 martie, după instalarea guvernului minoritar de stânga. Deși majoritatea informațiilor conținute în acest raport au fost primite sub forma telegramelor Foreign Office, existau câteva puncte care lipseau din povestea Foreign Office.

Acestea au fost clarificate într-un raport al lui Young care reproducea pasaje dintr-o scrisoare personală care-i era adresată de către Vlădescu-Olt, care a însoțit raportul. În continuare, vă prezentăm un citat:

„*Nu-mi ascund teama că familia mea ar putea avea dificultăți. Fratele meu face parte din Comitetul pentru Aplicarea Condiției de Armistițiu în calitate de ofițer de legătură cu Aliații și simpatiile sale sunt mai puternice pentru Misiunile Britanică și Americană decât pentru cea de-a treia. Dacă ați putea sugera Misiunii britanice să-l ajute, dacă este necesar, v-aș fi recunoscător.*

Pentru noi situația este următoarea: Așteptăm măsurile care ne așteptăm să fie luate împotriva noastră și, în fața acestei posibilități, cred că mă pot adresa dumneavoastră, pe baza colaborării noastre de până acum, și să vă rog să obțineți pentru noi o viză de intrare în Anglia. Credeți că vă cer prea mult? Totuși, sunt obligat să vă cer acest lucru pentru a putea pleca de aici în cazul în care aș primi un ordin neplăcut din interior. Cunoașteți costul vieții aici și veți înțelege că, în așteptarea unor vremuri mai bune, care cred că vor veni, nu aș avea mijloacele financiare de a rămâne mult timp în Turcia; dar cu ceea ce am și prin vânzarea Packard-ului meu aș fi în stare de ceea ce nu aș fi crezut niciodată că este necesar și pentru care nu am luat măsuri speciale. Este dorința noastră ca dumneavoastră să faceți acest serviciu pentru noi acum chiar dacă nu vom fi nevoiți să ne folosim de el pentru o vreme"[456]

Cu privire la poziția viitoare a lui Vlădescu-Olt și a soției sale Beatrice șefii S.O.E. din Orientul Mijlociu erau de părere că trebuia să se facă tot posibilul pentru a asigura un refugiu pentru aceste persoane în cazul în care acest lucru va fi necesar, dar recomandau să abordeze problema în mod normal, și anume, să se prezinte cazul funcționarului abilitat din

---

[455] I*bidem*, Către: D/H60 DAN/AD4c/218.A/H 89.

[456] *Ibidem*, Young to Pearson/ 29 martie 1944, Memorandum Cătălin Vlădescu-Olt.

ambasadă. După ce acest lucru a fost făcut, C ar fi dorit să fie informat cu privire la reacția ambasadorului pentru a putea decide asupra următorului pas care trebuie făcut. Prin urmare, cazul a fost prezentat lui Stewart de la ambasadă și, și S.O.E. s-a implicat pentru a obține viza. Ce s-a întâmplat cu Cătălin Vlădescu-Olt după război este o altă temă de cercetare pentru care nu avem încă documente[457].

Concluzii

Cătălin Vlădescu-Olt viceconsul al României la Ankara a colaborat în perioada analizată octombrie 1943 - martie 1945 cu S.O.E. Istanbul. Principala operațiune la care Vlădescu-Olt a colaborat cu britanicii a fost Schema Colonelului Black. Această schemă era de fapt un complot pus la cale de un grup de ofițeri superiori ai armatei române și avea ca scop realizarea unei lovituri de stat prin care mareșalul Ion Antonescu era înlăturat de la putere și înlocuit cu un guvern care ar fi scos țara din alianța cu Germania și s-ar fi alăturat alianței cu Națiunile Unite. În martie 1944 în urma scandalului Autonomous și la sugestia aliatului american, britanicii au abandonat operațiunile din România. După război Vlădescu-Olt a depus eforturi pentru a părăsi România ocupată de trupele sovietice. Acest lucru a reușit să-l facă cu ajutorul S.O.E.

S.O.E. IN WARTIME ROMANIA. THE CASE OF CĂTĂLIN VLĂDESCU-OLT

-abstract-

Key Words: Cătălin Vlădescu-Olt., Special Operation Executive.

In October 1943, the Romanian vice-consul in Istanbul (Constantinople) Cătălin Vlădescu-Olt approached the S.O.E. with plans for a military uprising in Romania, supported by a group of generals and a large number of senior army officers. The group's spokesman informed the vice-consul that the group is willing to overthrow Antonescu in a coup d'état executed in the name of the King. S.O.E. had collaborated with the Vice Consul in the past and had complete confidence in him. General Gheorghe Potopeanu and the acting commander of the 4th Army and Constantin Nicolescu.

The War Office believed that by holding high positions throughout the war they could influence the men under their command. After further

[457] *Ibidem*, 720 23.2.44 De la: A/D1 30 oct. 4413/205/C.12/ 11 aprilie 1945. Memorandum Vlădescu-Olt.

consultation with the S.O.E. the Vice Consul informed the group that this message had been passed on and was exploring means of communicating with them wirelessly. About Cătălin Vlădescu it is said that this Vice-Consul and the S.O.E. people in the Middle East have every confidence in him. He is an intimate collaborator of Ion Christu, the current Romanian Minister in Sofia, who, while on mission in Turkey not long ago, also gave evidence of his pro-Alied sympathies.

This article traces the activity of Cătălin Vlădescu-Olt between October 1943 and March 1945 and presents his collaboration with the S.O.E. in the development of the Black Plan and Vlădescu's attempts to leave Romania after the establishment of Dr Petru Groza's regime.

ÎNCEPUT ȘI SFÂRȘIT DE RĂZBOI. COMANDORUL MIHAI CHIRIȚĂ - RELATĂRI DE LA BORDUL MONITOARELOR

Dr. Andreea ATANASIU-CROITORU[*]

Comandorul Mihai Chiriță este unul din ofițerii de marină români care a trecut prin cea de-a doua conflagrație mondială cu demnitate și cu un extraordinar simț al datoriei. A consemnat cu deosebită acribie evenimentele care s-au întâmplat selectând cu adevărat informațiile cele mai importante. Îi regăsim însemnările donate Muzeului Național al Marinei Române la aproape trei decenii de la încheierea conflictului, în Fondul documentar al instituției, însoțite de o scrisoare din care răzbate încă un suflet de luptător. Tot în aceste rânduri, fără să se aștepte la o memorie obligatorie a posterității, consemnează și câteva repere biografice.

Mihai Chiriță s-a născut în anul 1914, în localitatea Bistreț, județul Dolj. După parcurgerea etapelor firești de școală primară și a Liceului Militar „D.A. Sturdza" din Craiova, a absolvit Școala Navală „Mircea" (promoție 1937) și Școala de Aplicație a Marinei (promoție 1940).

A fost ambarcat timp de 7 ani, în perioada 1937-1944, pe navele Escadrei de monitoare, participând pe monitorul „Ardealul" la operațiunile de evacuare a Basarabiei (1940) și în acțiunile din Delta Dunării ca ofițer secund pe monitorul „Kogălniceanu". La 1 septembrie 1944, aflat la comanda monitorului „I.C. Brătianu", a fost făcut prizonier împreună cu întreg echipajul și a fost internat în lagărul de prizonieri de la Oranki, de unde a revenit în țară în 1948. În același an a fost trecut în rezervă[458].

Pentru noi, extrem de interesante sunt consemnările lui referitoare la primele zile ale războiului și la cele din jurul datei de 23 august, acestea

[*]Șef Secție Muzeu Constanța, Muzeul Național al Marinei Române, andreea.maria.croitoru@gmail.com

[458] În viața civilă a activat ca profesor de navigație și astronomie și șef de catedră la Școala Militară Superioară de Marină (1953-1955), apoi inspector de navigație în cadrul Inspectoratului Navigației Civile. Din cele mai importante lucrări publicate enumerăm: „Manual de Astronomie nautică" (1957), „Manual de Navigație" (1959, în colaborare cu comandor Victor Pavica), lucrări de referință care sunt și astăzi de actualitate. A colaborat la redactarea valorosului „Lexicon maritim englez-român" (1971). A primit „Coroana României" clasa a V-a cu spade și panglică de Virtutea Militară și „Medalia Muncii" (*Dicționar Enciclopedic de Marină* – coord. Anton Bejan, autori: Raymond Stănescu, Neculai Pădurariu, Carmen Atanasiu, Ovidiu Victor Ionescu, Paul Ionescu – Editura Societății Scriitorilor Marinari, București, 2006, volumul 1, p. 117.

constituind practic, o oglindă a evenimentelor aflate la un început și la un sfârșit de conflict, etapă care a zguduit lumea din temelii.

Mihai Chiriță, *Escadra de monitoare în cel de-Al Doilea Război Mondial (22 iunie 1941-1 septembrie 1944),* Mss, Fondul documentar al MNMR:
Evenimente trăite la bordul monitorului „Ardeal”.

Mai întâi, țin să precizez că, în ansamblul frontului în general cel de pe Dunăre nu avea un caracter ofensiv și cu atât mai puțin defensiv. Mai de grabă era vorba de o „espectativă” dorită de ambele părți. Și unii și alții așteptam evacuarea Dunării (de către ruși, se înțelege). Luarea în stăpânire de către escadra de monitoare română a brațului Chilia nu a însemnat câtuși de puțin o urmărire clasică a inamicului. Ea s-a efectuat după ce a fost asigurată curățirea de obstacole (mine) a șenalului navigabil. În mod tact, se acceptase – parcă – respectarea toriei „fleet in being”. Doream să ne conservăm pe mai departe flota.

Din evenimentele petrecute în această primă fază, enumăr pe cele care mi-au rămas în memoria vizuală și auditivă până astăzi.

1. În după-amiaza zilei de 21 iunie 1941 (sâmbătă), comandantul Diviziei de Dunăre, contraamiralul Gheorghiu Alexandru, ne-a adus la cunoștință începerea războiului cu Rusia, a doua zi. În același timp a ținut să accentueze că războiul nu va fi ușor, ținând seama de resursele materiale și umane de care dispune inamicul. Cu această ocazie, la bord, s-a oficiat un serviciu religios.

(Peste câteva zile, avea să ne fie transmisă știrea de la Cartierul generalului Ion Antonescu că vârfurile blindate ale armatei germane au ajuns deja la Gomel și că războiul se va termina curând).

2. În ziua de 22 iunie, în jurul orei 4 dimineață, bateriile germane de la garvăn (Munții Măcinului) au deschis focul cu tunurile asupra teritoriului basarabean, în sectorul Reni-Giurgiulești. Tragerile au fost preluate de bateriile românești situate de-a lungul Prutului, bubuitul tunurilor propagându-se de la sud spre nord.

(Prin comandament ne-a parvenit știrea de la nemți că rușii au fost total surprinși, soldații părăsindu-și cazarma numai în cămăși, alergând la bateriile de pe coastă).

3. La numai câteva ore. Bateriile rusești au tras – simbolic, s-ar putea spune – câteva salve de artilerie asupra Galațiului, drept ripostă.

(Din surse târzii ale armatei de uscat, aflată pe malul lacului Brateș, câteva avioane sovietice au survolat la mică înălțime fără a bombarda sau mitralia. De altfel, până la retragerea navelor sovietice de la Reni și plecarea

monitoarelor românești în aval, asupra orașului și portului Galați nu s-a aruncat nici o bombă).

4. În dimineața aceleiași zile, un avion românesc care zbura la mică înălțime de-a lungul Dunării – lucru interzis – și fără să dea semnale de recunoaștere a fost lovit de o salvă trasă cu mitraliera de 13,2 mm de la bordul monitorului „Ardeal”. Avionul se înapoia – probabil – dintr-o misiune de observare.

(Peste câteva zile ni s-a transmis că ofițerul observator a murit în spitalul de la Brăila. Nu s-a făcut nici o anchetă. Era prima zi de război și lipsa de experiență de ambele părți își spusese cuvântul).

5. Către ora prânzului, monitoarele „Ardeal” și „Lahovari”, după ce au ocupat poziții de tragere în amonte de Palatul NFR din port, au executat un bombardament de artilerie asupra bateriei de la Giurgiulești. Reglarea tirului s-a făcut cu ajutorul unui avion. După riposta bateriei, monitoarele au revenit la gura Siretului.

(În toamna anului 1944, aveam să-l întâlnesc în lagărul Ovanki din URSS pe observatorul avionului, locotenent Danielescu).

6. Ulterior, într-o altă zi, monitoul „Ardeal” a trimis o lotcă cu secundul navei și un marinar, prin stuful inundat din fața portului Reni, în scop de recunoaștere.

(A fost identificată o vedetă acostată chiar la malul românesc și un monitor, la malul basarabean).

7. Cu puține zile înainte de retragerea navelor sovietice de la Reni, la începutul lui iulie, monitoarele „Ardeal” și „Lahovari”, având în avangardă un monitor „fals” (suprastructură și tunuri din lemn), remorcherul „Spiros” II însoțit îndeaproape de o vedetă de siguranță, au întreprins o acțiune de „sondaj” spre Gura Prutului, în scopul descoperirii prezenței și al identificării forțelor sovietice. După ce trecuseră de Bazinul Nou, la riposta bateriei de la Giurgiulești, navele au făcut cale întoarsă.

(De remarcat că navele sovietice nu au reacționat în nici un fel. De altfel, la Cotul Pisicii exista un baraj de mine de fund cu comandă de la mal și, probabil, un altul pus de sovietici, în aval de Gura Prutului).

8. În ziua de 8 iulie (pentru mine dată probabilă), șalupa rapidă a C.F.Fl. de la Brăila, condusă de sergentul Weber și avându-l la bord pe șeful Direcției III (Operații), locotenent-comandor Bujoreanu Fl. a mers până în portul Reni și a adus știrea că rușii nu mai sunt acolo.

În marșul întreprins de monitoare de la Galați și până la Vâlcov (cu probabilitate, în ziua de 9 iulie), pe parcurs s-a putut vedea:

9. În dreptul Isaccei, o vedetă sovietică incendiată și eșuată.

10. După trecerea de Isaccea, avioane sovietice au încercat să bombardeze fomația de monitoare, de la mare înălțime. La deschiderea tirului a.a., avioanele și-au svârlit încărcătura la 2-3 km în prova formației și s-au îndepărtat.

11. La trecerea monitoarelor prin dreptul Peripravei, nu s-a semnalizat de la mal că ne aflăm deasupra unui baraj de mine propriu („Hertz”). Barajul nu a funcționat așa cum nu funcționase nici la trecerea navelor sovietice.

12. În aval de Periprava, o vedetă arsă și eșuată, iar pe malul basarabean o alta, în aceeași situație.

13. De la Vâlcov, monitoarele și-au continuat marșul pe brațul Oceacov. De pe brațul Patapof, s-a putut vedea, de la mică distanță, cum un avion sovietic, și-a aruncat încărcătura asupra unei drăgi eșuată în gura canalului.

(La 26 august 1942, în acel loc, a sărit în aer remorcherul „Smârdan”).

14. Pe timpul staționării monitoarelor la Vâlcov (Iulie-august 1941), am asistat la bombardarea pasagerului, înainte de acostare la debarcader, de către avioane sovietice. Au existat morți și răniți.

15 În timpul unui marș la începutul lunii septembrie, pe timp de noapte spre Galați, monitorul „Ardeal” a fost străpuns cu pintenul de către Vedeta nr. 3, în aval de Chilia, ceea ce i-a adus imobilizarea pentru câteva săptămâni în Arsenalul Marinei.

.....

Evenimente trăite la bordul monitorului „Brătianu” în zilele de 23 august - 1 septembrie 1944 (detaliile sunt redate în raportul subsemnatului din 1967, adresat Marelui Stat Major – Secția Istorică). Aceste evenimente trăite intens din punct de vedere emotiv și povestite în mod repetat în captivitate, le redau cronologic:

1. În ziua de 22 august, monitoarele „Brătianu” și „Kogălniceanu” s-au deplasat de la Tulcea la Ismail și au ocupat poziție de tragere pe malul stâng, în amonte de port, la km 95.

2. În noaptea de 22/34 august, s-a făcut pregătirea tragerilor de artilerie.

3. În ziua de 23 august, dimineața, s-a făcut recunoașterea observatoarelor pe teren.

4. În cursul serii, monitorul „Lahovari” a trecut spre Galați, după ce fusese avariat de aviația sovietică. În locul lui a fost trimis monitorul „Kogălniceanu”.

5. La orele 22, s-a citit la radio proclamația regelui prin care se anunța încetarea ostilităților și acceptarea armistițiului.

6. În crusul nopții, evenimentul survenit ne-a fost confirmat printr-un ordin al Statului Major al marinei (Periș. Aproape de București), prin care se ordona ca monitoarele să rămână pe brațul Chilia fără a deschide însă, focul împotriva trupelor sovietice sau a li se spune dacă acestea vor trece frontiera.

7. În zorii zilei de 24 august, monitorul s-a camuflat și a schimbat poziția pe malul drept (românesc), acostând la un șlep.

8. În cursul dimineții, a continuat evacuarea trupelor românești și germane, convoaiele fiind dirijate spre Tulcea.

9. Tot în cursul dimineții, un mic avion german a survolat portul Ismail, ceea ce putea prevesti un eventual bombardament aerian.

10. După orele 11, monitorul a fost bombardat de avioane sovietice, în timp ce la travers trecea spre amonte un convoi german. Focul a fost deschis cu armamentul a.a. din inițiativa aspirantului Costandache, ignorând ordinul comandantului de a înceta tirul. Nava a suferit ușoare avarii la suprastructură și pe punte. După atac, s-a văzut un avion cu fum în coadă pierzându-și brusc înălțimea. După bombardament, comandantul s-a rănit, a fost adăpostit în stuf iar după revenirea la bord a rămas imobilizat în cabină.

11. Monitorul a schimbat poziția în amonte, acostând pe același mal, după care s-a camuflat.

12. În după-amiaza aceleiași zile, nave germane de război, în număr mare și mărimi diferite, au trecut spre amonte. Motivul a fost dintre cele mai emotive și tensionat, dar nu s-a produs nici un incident. Aveam ordin să nu-i provocăm pe nemți, ci să-i lăsăm să se dezangajeze de noi.

13. Apoi, monitorul s-a deplasat din ordin la Tulcea și a acostat în pupa navei „Basarabeanca”, în aval de punctul „Tăbăcărie”.

14. În ziua de 25 august, au sosit la Tulcea resturi ale echipajelor monitoarelor „Kogălniceanu” și „Catargiu”, scufundate în ziua precedentă de aviația sovietică la Chilia, respectiv, Vîlcov. De asemenea, au continuat să sosească soldați ai armatei de uscat, care au confirmat știrile că aviația sovietică bombardează și mitraliază vase, ambarcațiuni și oameni care se retrag pe canale și peste grinduri.

15. În seara aceleiași zile, remorcherul „Abrud” a sosit cu un șlep la remorcă, mai puțin bacul de transmisiuni pe care îl abandonase pe canalul Sulina. Din ordin C.F.Fl., s-a înapoiat pentru a aduce bacul. În zori, însă, a fost scufundat de aviație.

16. În noaptea de 26/26 august, monitorul „Brătianu” s-a deplasat din ordin, la Ceatalul Sf. Ghoerghe, și a acostat la malul stâng (Mm 34),

punând sub supraveghere ieșirea de pe canalul Sulina, în dreptul km 109. La deschiderea focului de către monitor, avioanele s-au îndepărtat. Răniții au fost aduși la bordul monitorului și internați, după aceea, în spitalul de la Tulcea.

18. În cursul zilei de 26 august, știrile au fost din ce în ce mai proaste în ceeace privește intențiile și comportamentul rușilor. Ele au culminat cu cea adusă de contraamiralul Stoianovici de la Ismail, unde amiralul Groșcov, ignorând infimațiile de la radio în legătură cu armistițiul, a cerut ca navele românești dela Tulcea să se predea până a doua zi la orele 12.

19 În seara aceleiași zile, a sosit de la Sulina o vedetă având la bord pe comandorul Ulic C., comandantul Sectorului Sulina, împreună cu statul major. După debarcarea ofițerilor și abandonarea vedetei de către echipaj, un submaestru a încercat să arunce vedeta în aer. L-am împiedicat să facă acest lucru.

20. Către miezul nopții, mi-a sosit știrea că nava „Basarabeanca" a fost părăsită de ofițerii comandamentului, aceștia plecând cu un autobuz spre Hârșova.

21. La puțin timp după aceea, când pregăteam monitorul de plecare pe brațul Sf. Gheorghe, a sosit pe mal locotenent-comandorul Bădulescu Florin, care mi-a comunicat că în portul Tulcea se află vedete sovietice și că a doua zi trebuie să mă pun la dispoziția rușilor.

22. În noaptea de 26/27 august, torpilorul „Sborul", forțând trecerea prin fața trupelor terestre sovietice de la Reni, s-a retras spre Brăila.

Torpilorul sosise în cursul zilei de 26 august la Sulina, împreună cu două remorchere dragoare maritime și alte trei nave de debarcare. Acestea au rămas, însă, la Tulcea.

23. În ziua de 27 august, la orele 9 dimineața, am primit de la Constanța prin telefon ordinul contraamiralului Macellariu de a merge în portul Tulcea pentru a proteja „energic" împotriva ultimatumului dat de ruși și a cere trecere liberă pentru navele românești spre Galați.

24. La sosirea în port, după o convorbire pe care șeful statului major al flotilei sovietice, cpt. rangul I Blinov, a avut-o prin radio, mi-a transmis hotărârea amiralului Groșcov ca până la orele 12 navele românești să se pună în marș spre Ismail pentru capitulare.

25 Reîntors la monitor, la bordul unei vedete sovietice, printr-o nouă convorbire telefonică cu Constanța, contraamiralul Macellariu mi-a dat ordin să dau curs ultimatumului și m-a asigurat că vom fi eliberați de un emisar al guvernului aflat în drum spre Tulcea.

26. La orele 13, formația de nave românești, alcătuită în principal din monitorul „Brătianu”, o vedetă și un remorcher fluvial, precum și din navele maritime citate la pct. 22, având pavilionul alb arborat la catarge, și încadrată de vedete sovietice, s-a pus în marș spre Ismail.

27. Pe parcurs, formația a fost survolată pentru puțin timp de un avion românesc trimis de contraamiralul Macellariu, lucru promis în convorbirea telefonică avută.

28. În după-amiaza zilei, navele au sosit în portul Ismail, unde au ancorat pe malul drept, în fața debarcaderului. Dus la debarcader de o vedetă sovitică, am trecut pe o alta pe care se afla amiralul Groscov. Aici, a avut loc capitularea formală prin afirmația mea de „punere la dispoziție a navelor” și predarea stiletului la cerere.

29. Reîntors la bord, navele au acostat la malul stâng, în aval de Ismail, camuflându-se și fiind încadrate de vedete sovietice.

30. În dimineața zilei de 28 august, a sosit la bordul monitorului amiralul Groșcov. Aici, în cadrul unei ceremonii pregătită de cpt. rg. I Blinov, comandanții navelor românești au înmânat amiralului rus câte o declarație scrisă prin care se angajau să lupte împotriva Germaniei hitleriste cu echipaj românesc și sub pavilion românesc. După aceasta, s-a coborât pavilionul alb, iar remorcherele și navele de debarcare au trecut la colaborare cu armata sovietică. Monitorul însă, a fost reținut.

31. În dimineața zilei de 29 august, s-a transmis prin stația TFF a monitorului o notă ultimativă din partea amiralului Groșcov, prin care se cerea contraamiralului Stoianovici ca până în ziua de 1 septembrie să vină la Ismail cu restul navelor.

32. În dimineața zilei de 30 august, m-am deplasat în portul Ismail la bordul unei vedete sovietice pentru a înmâna amiralului Groșcov o radiogramă din partea contraamiralului Macellariu, cu rugămintea de a o retransmite amiralului Octiabrischi de la Sulina. La debarcader au avut o ultimă întrevedere cu contraamiralul Stoianovici.

33. În aceeași zi, către prânz, a sosit la bordul monitorului un ofițer sovietic, care după ce a strâns toate aparatele radio de la bord le-a închis în stația TFF, pe care a sigilat-o.

34. În ziua de 31 august, monitorul a fost vizitat de echipajele celor două vedete sovietice care încadrau monitorul.

35. În ziua de 1 septembrie, la orele 4 dimineața, monitorul a fost luat cu asalt de către marinarii vedetelor sovietice, care acostaseră în babord. Nu s-a opus nici o rezistență, iar echipajul a fost somat să părăsească nava. La bord au fost reținuți șeful mecanic, 4 mecanici și 4 tunari.

36. După părăsirea navei, întregul achipaj a fost ambarcat în două camioane și transportat în lagărul de tranziție din portul Odesa.

În încheiere: După un trecut glorios făurit în timpul Primului Război Mondial, prin participarea la luptele de pe Dunăre de la Turtucaia, Silistra, Oltina, Rasova, Cernavodă, Topalu, Hârșova, Turtucaia, în 1916, și în Delta Dunării, în 1917, împotriva armatei germane comandată de mareșalul Makensen, precum și la înăbușirea răscoalelor din porturile Ismail, Chilia și Vîlcov, în 1918, escadra română de monitoare și-a încheiat existența în ziua de 23 august 1944 fiind lipsită de glorie, deși bine dotată și bine pregătită în luptă.

Sfârșitul ei nu a fost însă rușinos, fiindcă ea nu s-a predat de la sine, ci a capitulat din ordine superioare.

București, 10 octombrie 1991 Mihai Chiriță

BEGGINING AND END OF WAR. CAPTAIN MIHAI CHIRITA – TALES FROM ABOARD THE RIVER MONITORS

-abstract-

Key Words: monitors, World War II, August 23 1944, captain Mihai Chiriță, Romanian National Naval Museum.

Captain Mihai Chirita is one of the Romania Navy officers fought during WW II with dignity and an accute sense of duty. He wrote with rigor the most important events he experienced firsthand. In his donation to the Romanian National Naval Museum we find his tales, given three decades after the end of the war, with a letter in which we identify his warrior spirit. Through these lines with modesty he gives us a short autobiography.

For us his experiences are very imporant, not only those of the first days of war, but also those at the end, after August 23 1944. They are a mirror of those dramatic events from a period that shook the world.

JUCĂTORI STRATEGICI ȘI PIONI GEOPOLITICI ÎN REGIUNEA DUNĂRII DE JOS. ISTORIE ȘI ACTUALITATE

Prof. univ. dr. Hab. Constantin HLIHOR[*]

Introducere

Dunărea a jucat un rol deosebit în istoria popoarelor pe teritoriul cărora curge spre Marea Negră. Uneori a fost graniță între marile imperii, dar ce cele mai multe ori fluviul a fost o dinamică și vitală autostradă comercială între națiuni. Dunărea este o sursă importantă de apă potabilă și hidroenergie. Este exploatată pentru energie hidroelectrică, în special de-a lungul izvoarelor. Orașele de-a lungul malurilor sale includ capitalele unor state - Budapesta (Ungaria), Viena (Austria) și Belgradul (Serbia) - care au depins de Dunăre pentru dezvoltarea lor economică. A fost mult timp sursă de inspirație pentru muzicieni deveniți în timp celebri. Dunărea a fost însă și arealul unor rivalități geopolitice dintre marile puteri și teatru de operațiuni ale unor războaie devastatoare. Aceste aspecte au preocupat istoricii și diplomații deopotrivă în ultimii 200 de ani. Cercetările, studiile și lucrările publicate stau în istoriografia modernă și contemporană sub semnul unor așa zise *chestiuni*. Chestiunea Dunării a revenit în atenția analiștilor politici, a geostrategilor și a elitei politice mai ales după izbucnirea războiului din Ucraina, datorită accentuării mediului de insecuritate din regiunea Mării Negre. Creșterea interesului Chinei pentru această regiune, ca și dorința Moscovei de a deveni principalul jucător strategic au determinat Senatul american să adopte o lege prin care se autorizează elaborarea unei strategii de securitate pentru această zonă. Statele Unite sunt profund interesate de provocările legate de securitatea alimentară care decurge din blocarea de către Rusia a porturilor Ucrainei din Marea Neagră și Marea Azov.[459] Din această perspectivă, importanța geostrategică a Dunării de Jos devine crucială pentru evoluțiile geopolitice și geostrategice din zona lărgită a Mării Negre. Peisajul geopolitic din această parte a lumii este profund divizat, pe de o parte, de jocurile și rivalitățile geostrategice ale SUA, UE și China, Federația Rusă, Turcia, pe de alta. În siajul acestor „blocuri" rivale s-au aliniat pionii geopolitici ai zonei: Serbia, Croația, Bulgaria, România, R. Moldova și Ucraina. Această polarizare nu este o noutate. În ultimul secol și jumătate rivalitatea dintre jucătorii strategici ai Mării Negre și implicit ai Dunării s-a manifestat și pentru obținerea predominanței în acest

---

[*] Universitatea din București.

[459] *S.804 - Black Sea Security Act of 2023*, online https://www.congress.gov/bill/118th-congress/senate-bill/804/text accesat la 13 august 2023.

spațiu geopolitic. Dunărea şi bazinul ei, în sensul cel mai larg, au concentrat, într-o reţea densă, evoluţii care au influențat marea scenă a politicii internaţionale. Este și motivul pentru care interesul istoricilor și al analiștilor pentru studierea chestiunilor conexe problematicii dunărene a fost mai mare sau mai scăzut în funcţie de fiecare schimbare a conjuncturilor internaţionale care au afectat zona şi ţările riverane fluviului. În acest studiu ne vom opri asupra a două momente de profundă şi relativ durabilă schimbare - anii 1948 și 2022 - în încercarea de a evalua, cu mijloacele istoricului, dar și cu instrumentele geopoliticii, cum s-a manifestat relația jucător geostrategic - pion geopolitic în primii ani ai Războiului Rece și care sunt schimbările intervenite după agresiunea rusă asupra Ucrainei pentru regimul navigaţiei pe Dunăre și prezervarea intereselor naționale ale țărilor riverane la Dunărea de Jos. La jumătatea secolului trecut, Uniunea Sovietică/Rusia, printr-o politică de agresiune și dictat, a reușit să devină un stat riveran Dunării și să-și consolideze poziția la începutul Războiului Rece. După prăbușirea URSS, apar două noi state cu statut de țară riverană la Dunăre - Republica Moldova și Ucraina - iar Rusia pierde complet acest drept. Rusia nu se poate considera acum o țară riverană, deși apropierea sa de Delta Dunării și interesele sale într-o rută de navigație către Europa de Vest o fac o țară cu interese puternice în politicile dunărene.

1. Rivalități geopolitice și interes național în regiunea Dunării în prima jumătate a secolului al XX-lea

Dunărea a dobândit regimul unui fluviu internațional încă de la mijlocul secolului al XIX-lea, regim modificat succesiv, în funcţie de jocurile de putere și de interesul marilor imperii în momente cheie ale istoriei europene şi mondiale.[460] Elita politică a României a conștientizat importanța geopolitică a Dunării de Jos ca fiind unul dintre pilonii care au stat la baza afirmării sale internaționale. La Congresul de Pace de la Berlin (1878), ministrul de externe Mihail Kogălniceanu cerea ca România „*pe baza titlurilor ei seculare, să reintre în posesiunea Insulelor şi a Gurilor Dunării, inclusiv a Insulei Şerpilor*”, restabilindu-se, astfel, „*dispoziţiunile originare prin care marile puteri încredinţaseră Principatelor Române*”, la

[460] Cătălin Turliuc, *Dunărea, în perioada postbelică: implicații istorice şi strategice*, in „Lumina de duminică”, Nr.17 (131), serie naţională, 27 aprilie, 2008, online https://ziarullumina.ro/amp/dunarea-in-perioada-postbelica-implicatii-istorice-si-strategice-58738.html accesat la 13 august 2023.

1856, „*paza libertăţii părţii de jos a marelui fluviu*”[461]. Interesele geopolitice ale Imperiului Țarist de a fi prezent ca actor strategic la Gurile Dunării au fost admise de celelalte mari puteri. Pe seama „statelor mici”, cum s-a văzut când a fost „discutat” cazul României, sau a unor „*chestiuni de interes local ori zonal*”, marile puteri s-au pus relativ lesne de acord[462]. În mesajul rostit la deschiderea Corpurilor Legiutoare, din 15/27 noiembrie 1881, Regele Carol I afirma că „*De libertatea Dunării au fost şi sunt strâns legate destinele României; de aceea şi Românii au fost în toate împrejurările recunoscători acelora care au contribuit la emanciparea acestui mare râu de orice preponderanţă exclusivă*”, iar aceste „*simţiminte*” erau „*izvorite din convingerea adâncă ce au că libertatea Dunării este o condiţiune esenţială pentru propășirea politică şi economică a ţării*”[463]. Regele Carol I milita în același timp pentru respectarea drepturilor statelor mici și mijlocii/ale *pionilor geopolitici* în fața jucătorilor strategici, având „*această credinţă: ne impune astăzi datoria de a nu consimţi la combinaţiuni care ar avea de efect ca navigaţiunea de la Porţile-de-fer la Galaţi să rămână sub acţiunea preponderentă a unei singure Puteri. Nu voim a aduce nicio vătămare altora; însă voim, siliţi suntem a voi, libertatea absolută a Dunării, cel puţin în apele noastre și suntem gata a face în prezent și în viitor toate sacrificiile pentru a asigura în toate privinţele înlesnirea - deplină a navigaţiunii*”[464]. Pentru îndeplinirea acestui deziderat politic la Dunărea de Jos, România a colaborat activ cu Bulgaria și Serbia în multe momente, până la Primul Război Mondial.[465]

Intrarea României în Primul Război Mondial, în august 1916, a pus capăt unei lungi perioade de pace și prosperitate pentru Dunărea de Jos, de-a lungul căreia transportul maritim era guvernat de Comisia Europeană a Dunării. Cu un statut juridic internațional extraordinar, înscris în Tratatele de pace de la Paris (1856) și Berlin (1878) și în alte documente convenite în cadrul Alianței Puterilor Europei din 1858, 1866, 1871 și 1883, Comisia Dunării a asigurat un regim de securitate pentru transportul maritim

---

[461] Gheorghe Cliveti, *Congresul de la Berlin şi problema recunoaşterii independenţei României*, Conferința „Reconstituiri istorice: Civilizație, valori, paradigme, personalități", Chișinău, Moldova, 6 noiembrie 2018, p.97, online https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag_file/81-108.pdf accesat la 13 august 2023.

[462] *Ibidem*, p. 99. Regele Carol I.

[463] *Cuvîntările Regelui Carol I,* vol.I, 1866-1886, ediție îngrijită de Constantin C. Giurescu, Fundația pentru Literatură și Artă ”Regele Carol II” 1939, p. 376.

[464] *Ibidem*.

[465] A se vedea pe larg, Constantin Ardeleanu, *Comisia Europeană a Dunării, 1856-1948*, Koninklijke Brill NV, Leiden, Țările de Jos, 2020, pp. 228–266.

internațional de-a lungul Dunării[466]. După încheierea Primei Conflagrații Mondiale, statutul Dunării a fost discutat la Congresul de Pace de la Paris, în cadrul Tratatului de la Versailles cu Germania. S-a păstrat Comisia ca organ instituțional care urma să reglementeze transportul maritim de-a lungul Dunării de Jos, iar pentru tronsonul Brăila-Ulm urma să fie decis ulterior statutul politic și juridic al Dunării de o Comisie Internațională a Dunării printr-o conferință specială. Față de această situație, primul ministru Ion I. C. Brătianu adresa, la data de 26 iunie, un memoriu Consiliului Suprem privind situația României, în condițiile în care gestionarea Dunării revenea Marilor Puteri învingătoare. Cerea ca sistemul de navigație de la gurile Dunării să fie același ca înainte de război și să-i fie returnate României navele capturate de inamici și duse în apele lor teritoriale. De asemenea, Brătianu cerea ca misiunile militare franceze, britanice și americane de pe Dunăre să se limiteze la aprovizionarea armatelor aliate. Justifica de ce reprezentanții Cehoslovaciei, Regatului Serbiei-Croației-Sloveniei și ai României trebuie să fie incluși în Comisia Internațională a Dunării[467]. Cererile României au fost, în marea lor majoritate, ignorate, iar soluțiile la care s-a ajuns la Paris, în 1919 - 1921, au fost departe de așteptările țărilor mici și mijlocii riverane la Dunăre. Avea să fie începutul unei lungi perioade în care statutul Dunării a devenit obiect în realinierea geopolitică a Dunării de Jos la interesele marilor puteri care au dominat balanța forțelor până în primii ani postbelici. Fără a fi state riverane, Marea Britanie, Franţa şi Italia erau reprezentate în cele două comisii. Comisia Europeană a Dunării era percepută de România şi de elitele ei ca un instrument de ştirbire a suveranităţii naţionale, aşa cum era ea structurată atunci de normele dreptului intern şi internaţional. Aranjamentul de la Sinaia (18 august 1938) şi Acordul de la Bucureşti (1 martie 1939) au dus la o „naţionalizare“ parţială a Comisiei Europene a Dunării, nu fără intervenţia şi beneficiul, inegal, al marilor puteri europene ale timpului (Germania, Italia, Marea Britanie şi Franţa)[468].

Pe timpul celui de-al Doilea Război Mondial, Dunărea a fost sub controlul celui de-al Treilea Reich, prin transformarea Ungariei și a României în pionii săi geopolitici și prin ocuparea Austriei și apoi a

---

[466] *Ibidem*, p. 308.

[467] Dr. Alexandru Ghișa, *Romania and the System of Treaties of Versailles*, în „Pulsul Geostrategic”, online https://www.pulsulgeostrategic.ro/en/materiale/material/196 accesat la 13 august 2023.

[468] Cătălin Turliuc, *op.cit.*, în *loc. cit*.

Iugoslaviei[469]. Sfârșitul conflictului mondial a deschis o nouă etapă în problema Dunării și a statutului ei internațional. Sovieticii și-au pregătit cu minuțiozitate calea afirmării ca unul dintre factorii geopolitici decisivi în chestiunea Dunării. Încă din februarie 1945 au intrat în posesia arhivelor Comisiei Europene a Dunării, pentru ca, o lună mai târziu, să-şi trimită propriii funcţionari să îndeplinească misiuni anterior gestionate de Comisie, şi aceasta fără să înştiinţeze celelalte părţi interesate[470]. În iulie 1945, au circulat studii și propuneri în Departamentul de Stat, pentru a fi prezentate la Conferința de la Potsdam[471]. Un astfel de plan pleda pentru restabilirea caracterului internațional al Dunării. O nouă „autoritate" permanentă ar fi trebuit să protejeze acest lucru și să ajute la îmbunătățirea navigației pe râu. Scheme similare de internaționalizare au fost discutate pentru alte râuri europene, precum Rinul și Elba. Aceste idei au fost aduse în discuție de președintele Truman, fără ca acestea să constituie un punct aparte în negocieri[472]. După încheierea acordului de procentaj al sferelor de influență cu Marea Britanie, sovieticii nu mai erau dispuși să negocieze poziția Moscovei în reglementarea problemelor privind libera circulație pe Dunăre. „*În septembrie 1945 vaselor franceze şi britanice li s-a interzis accesul pe Dunărea controlată de sovietici şi, în primăvara lui 1946, doar vasele sovietice şi cele ale riveranilor au avut dreptul de navigaţie pe fluviu. Mai mult, în februarie 1946 a fost instituită o nouă administraţie româno-iugoslavă la Porţile de Fier, controlată de un ofiţer de legătură sovietic, iar poliţia fluvială a încăput pe mâna aceluiaşi stăpân sovietic*"[473].

După sfârșitul războiului, chestiunea Dunării a fost din nou ridicată în cadrul Conferinței de Pace de la Paris, din 1946-1947. În principal s-a avut în vedere negocierea unei clauze care exprima acceptarea principiului liberei navigații pe cea mai mare cale navigabilă europeană în tratatele de pace cu fostele state inamice riverane acestui fluviu. După lungi și aprige

---

[469] George L. Garrigues, *The European Commission of the Danube: An Historical Survey, Division of Social Sciences,* College of Letters and Science, University of California, Riverside, 1957, pp. 41–45.

[470] Cătălin Turliuc, *op.cit.,* în *loc. cit*.

[471] Vincent Lagendijk, *Divided Development: Post-War Ideas on River Utilisation and their Influence on the Development of the Danube,* in „The International History Review", vol. 37, no.1, 2015, p, 84.

[472] Barton J. Bernstein, *Truman at Potsdam: His Secret Diary*, in „Foreign Service Journal", July/August 1980, p. 29, online https://nsarchive2.gwu.edu/NSAEBB/NSAEBB162/38.pdf accesat la 13 august 2023; Dr. Anil Kumar Singh, *International Regimes and World Order*, K K Publications, New Delhi, 2014, p. 110.

[473] Cătălin Turliuc, *op.cit.,* în *loc. cit*.

dispute, „*Conferința a votat cu o majoritate de două treimi pentru includerea în tratatele corespunzătoare a unei declarații a principiului important al liberei* navigații”[474]. Pentru a impune acest principiu general în practica diplomatică, Consiliul Miniștrilor de Externe a convenit să convoace o conferință în termen de șase luni la care vor participa Statele Unite, Marea Britanie, Uniunea Sovietică și Franța, precum și țările din bazinul Dunarii, în scopul stabilirii unui regim internațional fluviului. Numai că Statele Unite aveau în acel moment puțin interes direct pentru Dunăre. Marea preocupare a Statelor Unite a fost să facă tot ce a putut pentru a elimina barierele artificiale și practicile discriminatorii din reglementările comerciale naționale și mai ales de a limita expansiunii hegemoniei sovietice spre vestul continentului european. În aceste condiții URSS devine prinicpalul hegemon al regiunii dunărene[475] și își consolida controlul asupra Gurilor Dunării. Această realitate a fost consființită prin Convenția de la Belgrad privind regimul internațional al fluviului.

Ordinea internațională creată de Convenția de la Belgrad din 18 august 1948 a oficializat statutul de forță dominantă în afacerile dunărene al Uniunii Sovietice, cu toate încercările făcute de Austria și Iugoslavia de a împedica acest lucru. Convenția de la Belgrad a modificat structura și rolul Comisiei Dunării dându-i puteri cvasi-legislative în administrarea navigației și inspecția fluvială. Convenția nu mai permitea statutul de membru decât țărilor riverane[476], devenite simpli pioni pe tabla de șah a intereselor dunărene ale Uniunii Sovietice. Relevant din acest punct de vedere este cazul României care n-a avut nici o reacție față de abuzul Moscovei de a scoate de sub regimul internaţional braţul Chilia, încât accesul din Marea Neagră în braţul Chilia, precum şi în porţiunea unde frontiera părăseşte

---

[474] COMPLETION OF TEXTS OF TREATIES OF PEACE WITH ITALY, RUMANIA, BULGARIA, HUNGARY, AND FINLAND, THIRD MEETING OF THE COUNCIL OF F0REIGN MINISTERS, NEW YORK CITY, NOVEMBER 4 TO DECEMBER 12, 1946, in A Decade of American Foreign Policy 1941-1949. Third Meeting of the Council of Foreign Ministers, New York, online https://avalon.law.yale.edu/20th_century/decade22.asp accesat la 14 august 2023.

[475] A se vedea și Silvia Ioniță, *Relațiile româno-iugoslave de la conflict la cooperare (1945-1956),* Centrul tehnic-editorial al armatei, București, 2020; Arthur Tuluş, *The Tito-Stalin Conflict and its Political Consequences over the International Regime of the Danube River*, în „Acta Universitatis Danubius. Relationes Internationales”, Vol 8, No 1 (2015), pp. 25-36; ; Mircea Chirițoiu, *România și Iugoslavia în balanța războiului rece*, Editura Demiurg, Iași, 2005; Nicholas Spulber, *The Danube-Black Sea Canal and the Russian Control over the Danube*, în „Economic Geography” vol. 30, no. 3, 1954, pp. 236–245.

[476]Joanne Linnerooth-Bayer, Susan Murcotc, *The Danube River Basin: International Cooperation or Sustainable Development*, în „Natural Resources Journal**”**, vol, 36, Summer 1996, p. 534.

canalul navigabil, urmând canalele secundare, se putea face doar cu permisiunea sovieticilor.

A urmat anexarea unor teritorii românești în Delta Dunării și a Insulei Șerpilor ca urmare a faptului că la Conferința de Pace de la Paris din 1946-1947 traseul frontierei n-a fost precis delimitat[477]. Odată cu semnarea, la 3 februarie 1948, a Tratatului de prietenie, colaborare şi asistenţă mutuală cu URSS, a mai fost încheiat, la 4 februarie, un „*Protocol referitor la precizarea parcursului liniei frontierei de stat între R.P. România şi URSS*, în care se prevedea cedarea către Uniunea Sovietică a cinci insule de pe braţul Chilia al Dunării.[478] Tot atunci s-a decis ca „*Insula Şerpilor, situată în Marea Neagră, la răsărit de gurile Dunării, intră în cadrul URSS*.”[479]. La 23 mai 1948, N.P. Şutov, prim-secretar de Ambasadă, în calitate de reprezentant al Ministerului Afacerilor Străine al URSS, şi Eduard Mezincescu, ministru plenipotenţiar, în calitate de reprezentant al Ministerului Afacerilor Străine a R.P. Române, în virtutea şi în executarea Protocolului sovieto-român, semnat la Moscova la 4 februarie 1948, au încheiat un proces-verbal prin care se „înapoia” această insulă Uniunii Sovietice de către Republica Populară Română. Fără nici o acoperire juridică sau legitimare istorică, formularea din 4 februarie 1948, „*intră în cadrul UR.S.S.*”, era înlocuită cu „a fost înapoiată Uniunii Sovietice”. Reflecta perfect o relație jucător strategic-pion geopolitic în regiunea Dunării de Jos! În acest spirit se exprima și premierul Petru Groza: „*Pierderea acestor insule va însemna doar scăderea [producţiei] de icre negre. Există însă pericolul colmatării Canalului Sulina al Dunării, ceea ce înseamnă ca România să fie ruptă de Marea Neagră [subl. n.]. Colmatarea însă a prieteniei dintre România şi U.R.S.S. reprezintă un pericol şi mai mare. Poporul român este interesat în primul rând în menţinerea acestei prietenii*”[480]. Nu credem că Petru Groza s-a manifestat ca un naiv politic în fața liderilor sovietici atunci când le spunea acestora că o bună „*colaborare cu U.R.S.S. va compensa însutit pierderea insulelor*”, deoarece ca om politic înțelegea foarte bine interesul sovieticilor: „*Uniunea Sovietică are nevoie de aceste insule, pentru a avea posibilitatea de a ține sub control*

---

[477] Ion Agrigoroaiei, *Frontiera sovieto-română fixată în 1944-1947 în conformitate cu aşa-zisul acord din 28 iunie 1940*, în „Zargidava. Revistă de istorie”, vol. XI, Bacău, 2012, pp. 202-203.

[478] Dan Cătănuş, Vasile Buga, *Dej, faţă-n faţă cu Stalin. Stenogramele întâlnirilor dintre cei doi*, în „Historia”, online https://historia.ro/ accesat la 14 august 2023.

[479] Dominuţ Pădurean, *„Insula Şerpilor”,* Editura Muntenia, Constanţa, 2004, pp. 347-349.

[480] Apud, Dan Cătănuş, Vasile Buga, *Dej, faţă-n faţă cu Stalin. Stenogramele întâlnirilor dintre cei doi*, in „Historia”, online https://historia.ro/

toate gurile Dunării. Un asemenea control realizat de către o putere prietenă, așa cum este U.R.S.S., nu numai că nu va stânjeni România, dar poate să-i fie doar folositor”[481].

În calitate de jucător strategic în regiunea Dunării de Jos, Stalin era interesat atât din punct de vedere economic, cât și militar ca pe teritoriul României cursul de apă al fluviului Dunărea să fie scurtat. Astfel se explică de ce i-a sugerat liderului comunist român Gheorghe Gheorghiu-Dej încă de la începutul lunii februarie 1947 construcția Canalului Dunăre-Marea Neagră[482]. Propunerea de a se realiza acest obiectiv a revenit pe agenda guvernului de la București tot la sugestia sovieticilor și în prima ședință a CAER, desfășurată în ianuarie 1949[483]. Faptul că propunerea de construire a unui canal venea de la Moscova o știau și serviciile secrete americane. Într-un document din epocă al CIA, care relata informații culese din surse românești, se arăta: „*Acest lucru arată foarte clar că construcția Canalului Dunăre-Marea Neagră este un plan sovietic conceput pentru a satisface strategia generală sovietică (...) Vigilența sovietică continuă asupra întregului proiect de canal evidențiază foarte clar scopul militar al canalului, care este pătrunderea rapidă sovietică în inima Balcanilor în caz de război*”[484]. Acest proiect cerut de sovietici n-a putut să fie dus la bun sfârșit, însă ideea realizării Canalului a persistat în gândirea oamenilor politici și a inginerilor români, astfel încât, la începutul anilor '70, s-a reluat proiectul, cu o nouă concepţie şi la ordinele unui nou conducător, Nicolae Ceauşescu, care nu mai juca rolul de pion geopolitic al Moscovei în ceea ce privește strategia Dunării de Jos. Emanciparea pionilor geopolitici din regiunea Dunării de Jos a început cu politica lui I.B. Tito de desprindere de sub hegemonia sovietică și cu revoluția anticomunistă maghiară, din 1956, și a fost continuată de liderii comuniști de la București.

2. Rivalitate geopolitică și cooperare la Dunărea de Jos după încheierea Războiului Rece

Ultimul deceniu al secolului al XX-lea a adus modificări de substanță în peisajul geopolitic al bazinului Dunării în general, dar mai cu seamă pe cursul său inferior. În acest context, a crescut importanța strategică

---

[481] *Ibidem*.
[482] *Ibidem*.
[483] Vincent Lagendijk, *op.cit*., în *loc.cit*., p. 87.
[484] GENERAL CONDITIONS AT DANUBE-BLACK SEA CANAL PROJECT, General CIA Records, online https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp80-00809a000700110330-1 accesat la 14 august 2023.

a Dunării și a gurilor sale în legătură cu Marea Neagră, Marea Adriatică și Marea Mediterană, prin strâmtorile Bosfor și Dardanele, și, astfel, la accesul liber la mările libere ale planetei și comerțul mondial[485]. Dezintegrarea Uniunii Sovieticea a condus la mărirea numărului de actori riverani pe acest segment prin adăugarea a două țări apărute pe ruinele fostului Imperiu Sovietic: Moldova și Ucraina. Rusia, care în multe privințe a moștenit/preluat tradițiile imperiale ale fostei URSS, a pierdut statutul de țară riverană, însă apropierea sa de Delta Dunării și interesele sale geostrategice în această regiune o determină să fie tot mai implicată în politicile dunărene. Pe de altă parte, apariția UE ca actor cu vocație politică, nu numai economică, pe scena continentului european și voința fostelor state de integrare europeană au condus Bruxelles-ul să se implice activ în geopolitica și geostrategia Dunării. Cel mai internaționalizat bazin fluvial din lume este acum în mare parte un spațiu al Uniunii Europene, ceea ce a făcut necesară elaborarea unei Strategii a UE pentru regiunea dunăreană[486]. Din această perspectivă, UE a devenit, alături de NATO[487], un actor cheie în regiunea Dunării de Jos. După izbucnirea războiului, în februarie 2022, porturile, canalele navigabile și porturile de la Dunărea de Jos au un rol crucial în transportul de cereale și alte materiale din și spre Ucraina. În această situație, Turcia joacă pe șșichierul geopolitic un rol de diplomație balama, devenind, fără să fie riveran, un actor important în problemele dunărene[488]. În ultimul deceniu al secolului al XXI-lea, China se manifestă ca un alt actor cu vocație de jucător strategic în regiune. Interesul geopolitic manifestat de China în această parte a lumii este dictat de proiecția viitoarei arhitecturi de securitate și a ordinii internaționale care o legă de Rusia prin multe interese comune. Poate cel mai important este prevenirea pătrunderii ulterioare a SUA și a NATO în adâncul Eurasiei. Legarea *Noului Drum al*

---

[485] Colonel (N) Lucian Grigorescu, *The Strategic Importance of the Danube in the Context of a Future Romanian Maritime Security Strategy for the Black Sea*, în „Romanian Military Thinking**”**, no. 2/2023, p. 102.

[486] A se vedea și Andreea Mădălina Cimpoeșu, *Strategia Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării – o cale subutilizată*, in „Polis. Journal of Political Science”, vol. 4, no. 30, 2020, pp. 179-190; Sorin Ioniță, Ana Otilia Nuțu, *Revitalizarea Strategiei Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării: între priorități politice și interese economice,* Institutul European din România, București, 2019; Adam Varga, Realizarea Strategiei Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării: Șanseși provocări din perspectiva RomânieI (O viziune externă) în „IMPACT STRATEGIC” nr. 2/2012, pp. 98-104.

[487] A se vedea pe larg, Colonel (N) Lucian Grigorescu, *op.cit.*, în *loc.cit*., pp. 96-115.

[488] Elisabeth Braw, *The Danube Won't Solve Ukraine's Grain Problems*, in *Defence One*, July 15, 2022 https://www.defenseone.com/ideas/2022/07/danube-wont-solve-ukraines-grain-problems/374508/ accesat la 15 august 2023.

Mătăsii de magistrala geopolitică și geostrategică a Dunării va consolida poziția chineză în această direcție, îmbunătățindu-și astfel posibilitatea de a conexa interesele sale europene cu zonele învecinate (Orientul Apropiat și Mijlociu, Asia Centrală și Africa de Nord și Nord-Est)[489]. Pătrunderea Chinei pe piața europeană, în primul rând, în cea a UE, este un factor foarte important, unde regiunea Dunării poate avea o mare importanță.

La acești jucători stategici cu interese mai mari sau mai mici în regiunea Dunării inferioare s-au aliniat pentru a-și apăra interesele naționale statele mici și mijlocii, percepute de analiști ca fiind pioni geopolitici. Când interesele geopolitice ale jucătorilor strategici au putut fi stabilite în zonă prin aranjamente diplomatice și negocieri în care a predominat jocul de sumă nulă, relațiile dintre pionii geopolitici s-au circumscris politicilor de cooperare și bună vecinătate, chiar dacă unele probleme legate de frontieră și spații generate de jocurile geopolitice ale trecutului istoric mai îndepărtat sau mai apropiat mai persistau. Ilustrativ, din această perspectivă, sunt, pe de o parte, raporturile noului stat ucrainean născut în granițele fixate de conducerea fostului Imperiu Sovietic, cu Polonia și România, iar, pe de alta, cu Federația Rusă, care se reclamă moștenitoarea de drept a URSS. Atât Polonia, cât și România și-au redefinit politica externă în primii ani post Război Rece și au declarat integrarea în structurile Euro-Atlantice obiectiv prioritar, iar acest lucru a însemnat adoptarea standardelor după care funcționau atât NATO, cât și UE.

Pentru ambele state, adoptarea standardelor europene presupunea o altfel de politică externă cu vecinii în problema frontierelor rezultate în Europa, după cel de-al Doilea Război Mondial și consfințite prin Conferința de la Helsinki (1975). Elita poloneză a acționat în așa fel ca problemele teritoriale cu vecinii să nu constituie „*argumente împotriva includerii Poloniei în aceste instituții și a căutat să prevină astfel de dificultăți, prin aranjarea cât mai rapidă a relațiilor*”[490]. Tratatul de bază dintre cele două țări, semnat în 1992, a ocolit disensiunile istorice dintre cele două țări. Apreciind sprijinul polonez pentru independența Ucrainei și sperând că un tratat cu Polonia ar putea ajuta Ucraina să se alăture Europei, activiștii ucraineni au tratat problemele istorice ca fiind mai puțin importante decât securitatea actuală a statului lor. Președintele ucrainean Leonid Kravchuk a afirmat că „*Polonia este drumul Ucrainei către Europa și a făcut din*

---

[489] Dragan Petrović, Nataša Tomić-Petrović, *Geopolitical Aspect of the New Silk Road*, în Duško Dimitrijević, ed., *Danube and the New Silk Road*, Institute of International Politics and Economics, Belgrade, 2016 p. 116.

[490] Timothy Snyder, *Reconstruction of Nations: Poland, Ukraine, Lithuania, Belarus, 1569 – 1999*, Yale University Press, New Haven & London, 2003, p. 257.

Polonia un partener mai important pentru Ucraina decât Rusia."[491]. La rândul său, preşedintele polonez Lech Walesa a remarcat, într-un limbaj mai subtil decât preşedintele Kravchuk, că „tratatul este important pentru terţi"[492], ceea ce avea să se dovedească a fi adevărat, cel puţin în privinţa României. Astfel că, deşi pentru scurte momente tratamentul minorităţii poloneze din statele succesoare Uniunii Sovietice a fost în atenţia opiniei publice şi a politicii interne poloneze, din punct de vedere diplomatic acesta a fost, în mod constant, o prioritate mai mică în politica externă decât integrarea euro-atlantică.

Normalizarea relaţiilor dintre România şi Ucraina a demarat şi s-a desfăşurat mai anevoios, dar a stat sub aceeaşi zodie a integrării euro-atlantice. La 2 iunie 1997, a fost semnat, la Constanţa, *Tratatul cu privire la relaţiile de bună vecinătate şi cooperare dintre România şi Ucraina*, prin care România a recunoscut oficial că nordul Bucovinei, sudul Basarabiei şi Ţinutul Herţa - dar şi Insula Şerpilor! - sunt teritorii aparţinând statului ucrainean. Tratatul mai conţinea şi un *Acord* conex Tratatului politic de bază. Acest ultim document prevedea obligaţia părţilor de a începe negocieri în vederea încheierii unui Tratat privind regimul frontierei de stat şi a unui Acord pentru delimitarea platoului continental şi a zonelor economice exclusive ale României şi ale Ucrainei în Marea Neagră[493]. La 17 iunie 2003, s-a semnat la Cernăuţi *Tratatul privind regimul frontierei de stat*, fără să se fi rezolvat şi situaţia apelor aferente platoului continental al Insulei Şerpilor şi zonelor economice exclusive. Problema a rămas o vreme în litigiu între cele două ţări, fiecare încercând să demonstreze că dreptatea este de partea sa. Ucrainenii ca să demonstreze că Insula Şerpilor are dreptul la platou continental şi zonă economică exclusivă (12.000 mile maritime) nu doar la ape teritoriale, „*au încercat între 2001 şi 2008 să construiască artificial pe insulă un oraş, o bancă, săli de cinematograf, spital, fapt ce a provocat iritare, dar şi ilaritate la Bucureşti*".[494] Arealul maritim conţine

---

[491] *Ibidem*, p. 264.

[492] *Ibidem*.

[493] Dr. Şerban Filip Cioculescu, *De la neîncredere şi teamă la cooperare şi parteneriat. România şi Ucraina după Euromaidan şi anexarea Crimeei de către Rusia,* în „Monitor Strategic", no. 1-2/2015, p. 18; Liviu Dumitru, *Practica României cu privire la delimitarea şi demarcarea frontierelor terestre şi a spaţiilor maritime,* în „Revistă ştiinţifico-practică" Nr. 1, Institutul de Relaţii Internaţionale din Moldova, p. 35, online https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag_file/Practica%20Romaniei%20cu%20privire%20la%20delimitarea%20si%20demarcarea%20frontierelor%20terestre%20si%20a%20spatiilor%20maritime.pdf accesat la 15 august 2023.

[494] Dr. Şerban Filip Cioculescu, *De la neîncredere şi teamă la cooperare şi parteneriat...* p. 18.

petrol şi gaze, aşadar interesul celor două ţări a fost unul semnificativ, iar disputa va fi tranşată de Curtea Internaţională de Justiţie care va considera insula o simplă stâncă nelocuită”[495] şi va da câştig de cauză statului român. Acest fapt i-a determinat pe unii istorici ucrainieni să aprecieze că „*relațiile bilaterale dintre Ucraina și România s-au dezvoltat ambiguu. Au fost perioade de suișuri și coborâșuri în activitatea relațională, reconciliere, stagnare și înstrăinare. Și astăzi, relațiile ucraineano-române continuă să rămână complicate. Principalele zone de conflict dintre Ucraina și România sunt, în primul rând, problema ordinii juridice internaționale și, în al doilea rând, poziția României cu privire la dezvoltarea teritoriilor interne ucrainene*”[496]. Proiectul ucrainean privind canalul de navigație în apă adâncă Dunăre-Marea Neagră („Proiectul Canalului Bystroe”) este una dintre disputele pe agenda relațiilor bilaterale dintre Ucraina și România de peste un deceniu, deoarece interesele naționale în această privință sunt puternic divergente. Construcția canalului a început în 2004; a fost dat în exploatare în decembrie 2008. La sfârșitul anului 2022 și în primele luni ale anului următor, Ucraina a continuat lucrările de adâncire a canalului pe intreaga sa lungime de 10 km pentru a putea să fie navigabil pentru navele de mare tonaj. Extinderea canalelor maritime ale Deltei Dunării este crucială pentru guvernul de la Kiev pentru a depăși blocada impusă de Moscova asupra porturilor maritime ucrainiene[497].

„*Operațiunea militară specială pentru demilitarizarea și denazificarea Ucrainei*”, așa cum a numit Vladimir Putin invadarea Ucrainei, a dus la blocarea părții de nord a Mării Negre și la transformarea Mării Azov într-un „lac rusesc”. Mai mult, liniile de navigație dintre sudul și nordul Mării Negre au fost redesenate, atât din cauza conflictului și a pericolului minelor, cât și din cauza embargoului impus Rusiei. Situația tensionată din nordul Mării Negre a avut consecințe inevitabile și pentru fluviul Dunărea[498], care a preluat o mare parte din transportul cerealelor ucrainene spre destinații din Europa și Africa. Aceste mutații geostrategice

---

[495] *Ibidem*.

[496] Vitaliy Andreyko, *Ukrayins'ko-rumuns'ki vidnosyny v konteksti nabuttya rumuniyeyu chlenstva v Yevropeys'komu Soyuzi,* in Diana Kinces, coord., *Relații româno - ucrainene. Istorie și contemporaneitate.Румунсько - українські відносини. Історія і сучасність. Romanian - Ukrainian Relationship. History and Contemporaneity*, Editura Muzeului Sătmărean Satu Mare, 2015, online http://www.muzeusm.ro/carti2015/relatiitoatepaginile.pdf accesat la 15 august 2023.

[497] Stephen McGrath, *Romania's Danube dispute with Ukraine sparks Russian propaganda claims*, in „Financial Times”**,** March 9 2023, online https://www.ft.com/content/c981b929-3955-443c-8ca2-4ac473c3933d accesat la 16 august 2023.

[498] Colonel (N) Lucian Grigorescu, *op.cit.*, în *loc.cit.*, p. 109.

aduc mari costuri părții române, atât din punct de vedere al cheltuielilor pentru protejarea mediului în Deltă, cât și pierderi importante de ordin economic și comercial. Ucraina și România sunt doi „pioni geopolitici" aliniați la aceiași jucători geostrategici și în această dispută va avea câștig de cauză cel care va avea o „trecere" mai mare la aceștia. Agresiunea Rusă asupra Ucrainei a pus acest actor într-o poziție net avantajoasă în raport cu România. Când media românești au încercat să aducă în atenția opiniei publice unele aspecte legate de Canalul Bystroe care aduc atingere intereselor României, ambasada Ucrainei la București a reacționat și a pus presiune pe autoritățile române, atrăgând atenția „*să nu se joace cu propaganda rusă*".[499] Importanța geostrategică a Dunării de Jos va crește în viitorul apropiat. Infrastructura portuară este foarte limitată pe Dunăre, dar este crucială pentru exporturile de cereale ucrainiene. Depinde de capacitatea de negociere a instituțiilor române implicate în dezvoltarea relațiilor cu Ucraina ca interesele României în această regiune să nu fie grav afectate pe fondul intensificării conflictului ruso-ucrainean.

Prin preluarea politicii de nealiniere și neutralitate de la fosta Iugoslavie, Serbia, ca actor al regiunii Dunării de Jos, dorește să promoveze interesele sale naționale așa cum sunt ele definite la Belgrad[500]. Această politică i-a permis o poziție de refuz în a se alătura sancțiunilor occidentale împotriva Rusiei, cât și critică la adresa Moscovei în privința agresiunii impotriva Ucrainei. Această poziție, de pion geopolitic nealiniat, aduce țara, în opinia președintelui Aleksandar Vucic, sub o presiune „uriașă, teribilă". Uniunea Europeană a cerut în mod constant, fără succes, alinierea Belgradului la politica externă și de securitate comună a UE. „*Uneori, Serbia este amenințată că va trebui să plătească un preț politic pentru nealinierea la politica UE (chiar dacă Serbia dorește aderarea la bloc) și pentru că s-a opus dorinței Bosniei și Herțegovinei de a adera la NATO. O astfel de presiune este o povară, dar poate fi susținută datorită poziției geografice centrale a Serbiei în peninsula Balcanică, de-a lungul râurilor Dunăre și Sava și a dimensiunii relativ mari a Serbiei (6,7 milioane de locuitori*)"[501].

Cu cea mai mare economie din Balcanii de Vest, Serbia a devenit un punct de atracție atât pentru China, cât și pentru Federația Rusă. Beijingul vede Serbia ca un nod strategic european de transport, iar intenția Chinei

---

[499] Stephen McGrath, *op. cit*., în *loc. cit*.

[500] Klaus Wölfer, *Serbia sees itself as heir to Yugoslavia's nonaligned tradition*, January 13, 2023, online https://www.gisreportsonline.com/r/yugoslavia-serbia-nonalignment / accesat la 16 august 2023.

[501] *Ibidem*.

este de a extinde relațiile dincolo de aspectele economice, deoarece Serbia a semnat, de asemenea, un pachet de 3 miliarde de dolari pentru sprijin economic și achiziții militare, care a stimulat influența chineză în țară[502].

Concluzii

În ultimele două secole, evoluțiile geopolitice și geostrategice în regiunea Dunării de Jos au stat când sub semnul cooperării, când sub cel al rivalităților de mare putere, criză și războaie. Lupta pentru hegemonie și control a Gurilor Dunării în acest răstimp a făcut ca politicile de dezvoltare, cooperare și, nu în ultimul rând, cele de securitate să nu fie definite prin excelență de statele riverane, ci în marja intereselor pe care marile puteri le-au avut în zonă. Peisajul geopolitic și geostrategic a fost de fiecare dată definit de acea mare putere care controla regiunea extinsă a Mării Negre și implicit strâmtorile Bosfor și Dardanele.

Tot de interesele unui hegemon sau ale altuia a depins și statutul frontierelor pe Dunăre, în general, și al celor de la Gurile Dunării, în special. După cel de-al Doilea Război Mondial, în contextul existenței a două blocuri politico-militare cu valoare strategică globală, acest spațiu n-a avut un rol militar bine definit în strategia niciuneia dintre superputeri.

Evoluțiile actuale din Ucraina par să fi schimbat complet această perspectivă, iar regiunii Dunării de Jos i-a crescut din nou importanța, deoarece va fi o rampă de lansare către Strâmtorile Bosfor și Dardanele și către Marea Mediterană și, prin urmare, este sensibilă la evoluțiile geopolitice actuale și viitoare.

STRATEGIC PLAYERS AND GEOPOLITICAL PAWNS IN THE LOWER DANUBE REGION. HISTORY AND CONTEMPORANEITY

-abstract-

Key Words: Lower Danube, great power interests, Russian aggression, geopolitics, geostrategic players, geopolitical pawns.

The Lower Danube, part of an European river par excellence, was and continues to be the most important gate of navigation on the continent. Along the years, the great contemporary powers - the Nazi Reich and the

[502] Valbona Zeneli, *Chinese Influence in the Western Balkans and Its Impact on the Region's European Union Integration Process*, în „perConcordiam", Journal of European Security and Defense Issues, Nov 17, 2022, online https://perconcordiam.com/china-in-the-balkans/ accesat la 16 august 2023.

Soviet Union - disputed control over the Lower Danube. During the Cold War, the Soviet Union was the main player in this region.

The geopolitical changes of the two decades that passed after the end of the Cold War and the Russian aggression against Ukraine demand a new international solution to the „issue of the Lower Danube".

PREMISELE RANFLUĂRII ȘI FINALUL DE CARIERĂ ALE LUI M – 4

Colonel (r) dr. Gabriel-George PĂTRAȘCU[*]

La 12 august 1951[503], în portul Galați, s-a desfășurat un ceremonial militar în cadrul căruia marina militară sovietică retroceda marinei militare române cinci monitoare capturate în toamna anului 1944 fără luptă[504]. Cele cinci monitoare erau: „Mariupol” - ex NMS „Alexandru Lahovari”; „Azov” - ex NMS „I.C.Brătianu”; „Berdyansk” - ex „Ardeal”; „Izmail” - ex NMS „Bucovina”; „Kerch” - ex NMS „Basarabia”.

Astfel, era refăcută într-o anumită măsură Flotila Fluvială din perioada interbelică. La momentul reintrării în serviciul marinei militare române, monitoarelor le-a fost atribuită o nouă denumire sub forma unui indicativ numeric astfel: „Mariupol” – M.1; „Azov” – M.2; „Kerch” – M.11; „Izmail” – M.12; „Berdyansk” – M.20.

Foto: Monitorul M. 201, ex NMS „Alexandru Lahovari”. Colecția Dan Sambra.

[*] Târgușor - Constanța.

[503] Nicolae Koslinski, Raimond Stănescu, *Marina Română în al II-lea Război Mondial, Vol. III*, București, Editura Modelism Internațional, 1998, p.329.

[504] Coordonator comandor (r) Anton Bejan, *Dicționar Enciclopedic de Marină, Ediția a II-a revăzută și adăugită*, București, Editura SEMNE, 2010, p. 643. *Monitor – Navă militară cuirasată, cu borduri joase și pescaj redus, dotată cu piese de artilerie de mare calibru.*

Lipseau însă două monitoare și anume: NMS „Lascăr Catargiu” și NMS „Mihail Kogălniceanu”. Ambele monitoare fuseseră scufundate de aviația sovietică în data de 24 august 1944, pe Brațul Chilia. Monitorul NMS „Lascăr Catargiu” a fost adus la suprafață în anul 1951 și a primit denumirea de M.3, iar monitorul NMS „Mihail Kogălniceanu” a fost ranfluat din Dunăre în anul 1956, având indicativul de **M.4**. Din anul 1952, monitoarele au primit un nou indicativ numeric: M.1 a devenit M.201; M.2 – M.202; „Catargiu” – M.203; „**Kogălniceanu” – M.204**; M.12 – M.205; M.11 – M.206; M.20 – M.207[505].

În anul 2019, cu sprijinul specialiștilor de la Depozitul Central de Arhivă de la Pitești, am reușit identificarea în fondul creat de Comandamentul Marinei Militare pentru perioada cuprinsă între anii 1951 - 1952, 1955 și 1959, a unor documente în care se făcea referie la faptul că din anul 1951 a existat intenția ca și monitorul „Mihail Kogălniceanu” să fie scos din Dunăre. Având în vedere faptul că activitatea de ranfluare a acestui monitor a fost deja publicată de către Muzeul Național al Marinei Române în anul 2021[506], în continuare, pentru a valorifica fondul de arhivă studiat, am tratat trei aspecte: **I** – scufundarea la 24 august 1944 a monitorului NMS „Mihail Kogălniceanu”; **II** – activitățile ce au premis ranfluarea navei; **III** – finalul de carieră a acelei epave. Pentru edificarea cititorului vom face precizarea că în cuprinsul documentelor de arhivă cercetate s-au găsit denumirile de: ***nava*** „***Kogălniceanu***”, ***monitorul „Kogălniceanu”, epava F.K. 161, obiectul M.4, Monitorul 204***.

I.„*În noaptea de 23/24 august 1944 Monitorul NMS „Mihail Kogălniceanu”, a sosit la Chilia Nouă de la Izmail și a ocupat poziție la km. 43 în aval de port, la malul stâng, cu misiunea de protecție a capului de pod de evacuare. Era ora 03.00 din 24 august 1944. După o jumătate de oră a primit prin radio ordinele privind încetarea ostilităților. La orele 11.30, o formație de patru avioane bimotoare de bombardament și două aparate de asalt sovietice au atacat direct monitorul, care nu a ripostat.*

[505] Cristian Crăciunoiu, Mihai Georgescu, *Danube Monitors*, București, Editura Modelism Internațional, 1995, pp. 128-139.

[506] Dr. Andreea Atanasiu – Croitoru, *Operațiunea de ranfluare a monitorului „Mihail Kogălniceanu” 9 August – 2 Decembrie 1956*, în „Dunărea și Marea Neagră în spațiul Euro-Asiatic. Istorie, Relații Politice și Diplomație*”, Vol X*, Constanța, Editura Muzeului Național al Marinei Române, 2021, pp. 312– 332.

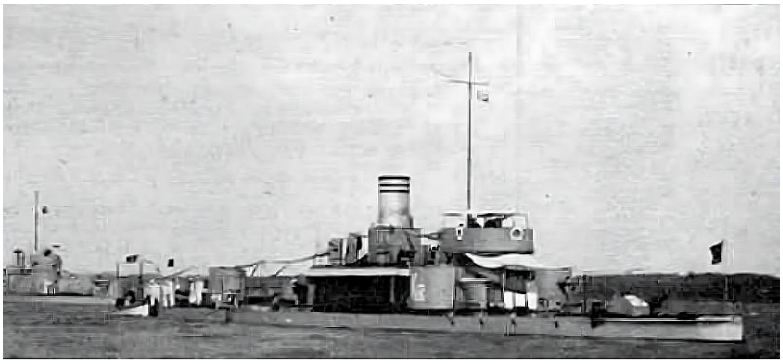


Foto: Monitorul cuirasat fluvial NMS „Mihail Kogălniceanu”. Colecția Dan-Dragoș Sichigea.

Primele bombe au căzut pe mal, la aproximativ 20 metri în tribordul navei, provocând avarii la suprastructuri. Sub-spardekul a fost incendiat, parte din servanții tunurilor de 37 mm și 20 mm a/a de la tribord au fost răniți. Conducta de vapori a vinciului prova și aparatul fumingen de la pupa, lovite de asemenea, au degajat aburi și fum artificial care au învăluit nava. Comandantul monitorului, căpitanul Paul Ignat, a încercat o manevră pentru dereglarea ochirii avioanelor și pentru a duce monitorul către apa mai puțin adâncă, dar manevra nu a reușit, cârma fiind blocată de schijele primite anterior. Avioanele au revenit la atac, de această dată la mică înălțime, lansând o serie de bombe, care au lovit în plin. Bombele au căzut la prova, la pupa și pe cămașa mașinelor, provocând mai multe găuri de apă și incendiind tancuri de păcură și parcurile de muniție de la tunurile antiaeriene. Strădaniile echipajului de a localiza incendiile și de salvare a navei s-au dovedit zadarnice. O bombă căzută pe puntea prova tribord a aruncat turela de 120 mm în apă, a spart capacul redutei și a distrus un tun de 37 mm, iar alta, spre pupa, a distrus mitraliera binată de 13,2 mm. Dezechilibrată, nava s-a înclinat în bordul opus, începând să se afunde cu prova. În acel moment, comandantul, rănit și el, a ordonat abandonarea navei și echipajul a încercat să se salveze înotând spre mal. Puțin timp după abandonare, monitorul s-a răsturnat cu chila în aer și la ora 11.50 s-a scufundat complet în dreptul km. 42,5”[507].

[507] Nicolae Koslinski, Raimond Stănescu, *op.cit.*, pp. 93-94.

Foto: Chilia Veche. Sursa Internet.

II. În intervalul de timp cuprins între 25 mai și 9 octombrie 1951, între Ministerul Forțelor Armate – Comandamentul Marinei Militare pe de o parte și Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor – Direcția Generală a Transporturilor Maritime și Fluviale pe de altă parte, a fost purtată o amplă corespondență referitoare la ranfluarea epavei[508] monitorului „Kogălniceanu”. Ținându-se cont de faptul că operațiunea de scoatere din Dunăre a monitorului „Catargiu” era pe final și că mijloacele tehnice cu care se efectuase salvarea aparțineau Ministerului Transporturilor și Telecomunicaților, Comandamentul Marinei Militare a insistat pe lângă Direcția Generală a Transporturilor Maritime și Fluviale în vederea obținerii sprijinului pentru a începe activitățile necesare scoaterii din Dunăre a celui de-al patrulea monitor din seria 1907. Răspunsul primit a fost acela că pentru anii 1951 și 1952 mijloacele solicitate erau deja angajate în alte activități. Totodată, s-a făcut recomandarea că era necesar a se face o cercetare mai dezvoltată la epavă cu scafandri [509].

Cu adresa nr. 2511/677 din 29 octombrie 1951, Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor comunica Ministerului Forțelor Armate rezultatul cercetării la epavă: „*Urmare a scrisorii dvs. nr. 170.775 din 9 octombrie a.c. privind cercetarea situației navei „Kogălniceanu” vă aducem la cunoștiință următoarele*: *Cercetarea s-a executat între 17 și 18 octombrie a.c. de către o echipă specială sub conducerea Tov. Lubomirov N. Cu ocazia acestei cercetări s-a constatat*: *Nava „Kogălniceanu*” *se*

[508] Coordonator comandor (r) Anton Bejan, *op.cit.*, p. 291. *Epavă – Navă sau parte dintr-o navă abandonată în mare sau fluviu (scufundată) sau eșuată pe mal*.

[509] Depozitul Central de Arhivă (în continuare Dp.C.A), Fond Comandamentul Marinei Militare, Dosar nr. crt. 4098 – *Ranfluare Monitor Kogălniceanu. Corespondență. 1952. Necesară în 1953*, ff. 50-46.

găsește scufundată la km. 43+200 pe brațul Chilia la o distanță de 150 m. de malul URSS [*Uniunea Republicilor Socialiste Sovietice*] *și 250 m. de malul RPR* [*Republica Populară Română*]*, la o adâncime de 13,30 m, față de etiaj*[510]*. Ea se află incomplet răsturnată cu fundul în sus pe un fund de nisip argilos tare. Epava este puțin travers cu prova spre malul URSS. Tribordul și rândul al doilea de table de la fund sunt complet împotmolite, spre malul URSS, iar babordul este liber, sub el nefiind depuneri din cauza curentului de sub navă. Elicea din babord este liberă, iar cea din tribord împotmolită pe jumătate. Vasul se sprijină pe fundul fluviului pe coș, turele și spardaek. Partea liberă a babordului este acoperită cu trunchiuri de arbori și crăci care au servit drept camuflaj pentru navă în timpul operațiunilor.*

Foto: Monitor cuirasat fluvial folosind camuflajul vegetal în timpul celui de-al Doilea Război Mondial. Colecția Dan Sambra.

Din cercetarea scafandrilor pe partea neîmpotmolită (babord și fund) rezultă că la prova se găsesc 2 găuri de obuz cu diametrul de 30-40 cm. așezate la o distanță de 2 m. între ele. Relațiile luate de la martorii oculari ai scufundării navei arată că după ce a primit câteva proiectile, nava a pierdut turela prova ce a fost aruncată în apă de suflul exploziei, apoi a început a se scufunda cu prova ieșindu-i elicele din apă, s-a răsucit răsturnându-se și apoi s-a scufundat. S-a stabilit că, compartimetele care au găuri de obuz sunt pline cu nisip. Nu se poate stabili dacă restul vasului este sau nu împotmolit în interior. În ceea ce privește posibilitatea de ranfluare a acestei nave se prezintă astfel: Prima operație și cea mai grea

[510] Coordonator comandor (r) Anton Bejan, *op.cit.*, p. 295. *Etiaj – Nivel convențional de referință al apelor unui fluviu, reprezentând, de regulă, media nivelurilor apelor mici calculată pe un număr de ani (10-15 ani). Etiajul se măsoară pe verticala locului considerat în raport cu nivelul mării.*

este repunerea vasului în poziția normală, adică răsucirea lui. Această operație nu este posibilă decât printr-o spălare pentru despotmolirea vasului pe partea dinspre malul URSS și apoi prin tracțiune pentru răsucire în jurul axei longitudinale. Această operațiune din urmă poate eșua, întrucât malul URSS, de pe care ar urma să se facă tracțiunea, este jos și unghiul de tracțiune ar fi prea mic. Operațiunile următoare sunt: spălarea interioară a navei, etanșarea ei, pomparea apei și ridicarea. Operațiunile acestea sunt condiționate de starea în care este epava și de avariile ce le are, situație ce nu se poate cunoaște acum în starea în care se află vasul. Executarea acestor operațiuni ar necesita 5-6 luni de lucru (comparație cu „Catargiu”[511]*, unde situația era mult mai ușoară ca la „Kogălniceanu”) și un grup de șlepuri ridicătoare cu putere de 1000 tone. Timpul de lucru s-ar putea reduce la 3-4 luni dacă s-ar utiliza 6 cilindri de salvare sau 2 tancuri tip B.W. de 1000 tone. Cu actualul grup de salvare al D.G.N.C. nu este posibilă ranfluarea navei „Kogălniceanu”* (sic)[512].

La sfârșitul lunii ianuarie a anului 1952, căpitanul de rangul II inginer Grigore Marteș, solicita cu adresa nr. 035348 din 29 ianuarie 1952, Direcției Generale a Navigației Civile din Ministerul Transporturilor, trimiterea unui delgat cu care urma să se discute toate chestiunile în legătură cu ranfluarea navei „Kogălniceanu” atât în ceea ce privea încheierea contractului cât și a posibilităților reale de lucru în vederea scoaterii din Dunăre a monitorului. În adresă era recomandat inginerul Lubomirov care condusese și ranfluarea monitorului „Catargiu” și care cercetase la fața locului situația în care se afla „Kogălniceanu”[513].

Având în vedere faptul că în dosarul pe anul 1952 sunt o serie de informații care se repetă, vom prezenta în continuare doar pe acelea care redau concret activitățile întreprinse în vederea începerii operațiunilor de ranfluare. Cu adresa nr. 7 din 8 mai 1952, locotenentul major Ioan Ursac raporta Direcției Construcții Înzestrare următoarele: „*În ziua de 8 mai 1952 s-a prezentat la Direcția Construcții Înzestrare tovarășul Lubomirov specialist în ranfluări de nave, care mi-a relatat următoarele în legătură cu demersurile făcute de noi la Ministerul Transporturilor pentru ranfluarea monitorului „Kogălniceanu”. Începând din toamna anului 1951 după ce s-a terminat operația de ranfulare a monitorului „Catargiu” condusă de*

---

[511] [511] Colonel dr. Gabriel-George Pătrașcu, *Epopea ranfluării lui M-3*, în *Dunărea și Marea Neagră în spațiul Euro-Asiatic. Istorie, Relații Politice și Diplomație, Vol VI*, Constanța, Editura Muzeului Național al Marinei Române, 2018, pp. 404 – 416.

[512] Dp.C.A., Fond Comandamentul Marinei Militare, Dosar nr. crt. 4098 – *Ranfluare Monitor Kogălniceanu. Corespondență. 1952. Necesară în 1953*, ff. 45-44.

[513] *Ibidem*, f. 42.

tovarășul Lubomirov, acesta a propus Ministerului Transporturilor să ia din timp măsurile necesare pentru procurarea și planificarea materialelor necesare ranfluării monitorului „Kogălniceanu”. Deși această cerere a fost însoțită de memoriu și plan de lucrări, în care arată importanța acestei unități în planul de apărare al patriei, totuși Direcția Generală din Ministerul Transporturilor a respins din principiu aceste propuneri fără a le discuta, ba mai mult i s-a interzis tovarășului Lubomirov de a mai discuta cu noi (M.F.A) [Ministerul Forțelor Armate – n.n], posibilitatea de ranfluare a unității „Kogălniceanu”. Începând din ianuarie 1952 când demersurile noastre la Ministerul transporturilor au devenit mai insistente, tovarășul Lubomirov a propus din nou să se studieze posibilitatea de ranfluare a navei cu mijloacele proprii Ministerului Transporturilor, prin discuții comune cu specialiștii din Ministerul Transporturilor și cei de la M.F.A. La toate aceste propuneri Ministerul Transporturilor nu numai că nu le-a dat curs, dar a împiedicat pe tovarășul Lubomirov de a lua parte la ședința ce a avut loc la 25 martie 1952 la Ministerul Transporturilor – Direcția Navigației Civile, între reprezentanții ministerului: Director General Rădulescu, Director tehnic Semenescu și reprezentanții M.F.A; căpitan de rangul II Mihăilescu, căpitan de rangul II inginer Șerbănescu și locotenent major Ioan Ursac. La cererea noastră de a fi de față și tovarășul Lubomirov, reprezentanții Ministerului Transporturilor au motivat cu grijă lipsa sa, lăsând să se întrevadă clar ***că nu sunt de acord a efectua lucrarea****, cu toate argumentările de ordin tehnic pe care le-am adus. Tovarășul Lubomirov afirmă că în timp ce noi discutam în ședință despre ranfluarea navei, dânsul era reținut intenționat de șeful serviciului domniei-sale în birou pentru a nu putea să-și expună în fața reprezentanților M.F.A. punctele sale de vedere. Tovarășul Lubomirov mi-a mai declarat că i s-a spus de mai multe ori să renunțe la ideea ranfluării navei „Kogălniceanu”, deoarece Ministerul Transporturilor de abia a putut face față ranfluării unității „Catargiu” și că nu vrea să-și mai asume o sarcină atât de riscantă. Pentru interesul și insistențele depuse în această problemă de tovarășul Lubomirov, Ministerul Transporturilor a găsit de cuviință să-l pună în disponibilitate începând cu luna aprilie 1952, fără niciun motiv justificat. În discuția avută, tovarășul Lubomirov a susținut că ranfluarea navei „Kogălniceanu” se poate face cu mijloacele proprii ale Grupului de Salvare Giurgiu, refuzul ministerului explicându-se prin fuga de răspundere, având-se în vedere importanța și volumul mare al lucărilor pe care le solicităm. „Este foarte important de observat, a spus tovarășul Lubomirov, că deși eu mi-am luat asupra-mi întreaga răspundere a lucrărilor, totuși Direcția Generală a Navigației Civile din Ministerul Transporturilor nu a*

studiat și nu a dat curs, diferitelor soluții tehnice propuse de mine, afirmând că nu-și poate asuma o răspundere așa de mare, răspundere care în fond îmi revenea mie în mare măsură". *Față de cele raportate mai sus și care corespund întru totul celor declarate de tovarășul Lubomirov, cred că această stare de lucruri trebuie cercetată mai atent și văzut dacă la spatele acestor refuzuri și tergiversări stau cauze obiective, sau intenții de altă natură. Sunt determinat să cred acestea tocmai prin modul cum tovarășii din Direcția Generală a Ministerului Transporturilor au înțeles să stimuleze inițiativa creatoare a tovarășului Lubomirov care a mai ranfluat în 1951 monitorul „Catargiu", depunând mult suflet și elan, fapt pentru care a fost premiat de M.F.A. cât și pentru felul de a privi problemele speciale de apărare a patriei noastre*[514] (sic).

În urma acelei note-raport, Ministerul Transporturilor prin Direcția Generală a Navigației Civile, a comunicat Ministarului Forțelor Armate cu adresa nr. 6/6916, că urma a se pune la dispoziție un utilaj de ranfluare, începând cu data de 1 septembrie 1952. Totodată, se preciza și faptul că lui Lubomirov Nicolae, nu i se mai încredința conducerea lucrărilor deoarece nu mai făcea parte din cadrele Ministerului Transporturilor, și că o altă presoană va fi desemnată[515]. La data de 31 octombrie 1952, prin adresa nr. 01331, adjunctul ministrului Forțelor Armate și șeful Marelui Stat Major general-locotenent Leontin Sălăjan – informa Comandamentul Marinei Militare că Guvernul Sovietic, a dat autorizația ca organele de specialitate să lucreze la ranfluarea monitorului „Kogălniceanu", acesta aflându-se scufundat în apele teritoriale ale URSS-ului[516].

Pentru perioada cuprinsă între anii 1953 - 1954, în fondul de arhivă creat de Comandamentul Marinei Militare, nu au fost identificate informații referitoare la ranfluarea monitorului **M.204**. Continuarea cercetării arhivistice pentru anul 1955 pe această temă, a găsit o serie de documente din care vom reda doar pe acelea care prezintă interes pentru cititor. La 3 mai 1955, Ministerul Forțelor Armate - Direcția Tehnică Comenzi și Fabricații - Secția Marină, trimitea șefului Statului Major al Comandamentului Marinei, adresa cu nr. 02057, prin care se informa că ranfluarea lui **M.204** începea la data de 5 iunie 1955 și urma să fie efectuată de către Ministerul Transporturilor Navale și Aeriene[517].

Tergiversarea în vederea începerii operațiunii de ranfluare, manifestată de Ministerul Transporturilor Navale și Aeriene, poate fi

---

[514] *Ibidem*, ff. 36 - 35.
[515] *Ibidem*, f. 25.
[516] *Ibidem*, f. 6.
[517] Dp.C.A., Dosar nr. crt. 6762/1955, f. 17.

sesizată prin studierea procesului-verbal întocmit de reprezentanții Direcției Căilor Navigabile, Grupul de Salvare și Căpitănia Portului Chilia Veche: „*Astăzi 13 iunie 1955 la km. 43 pe brațul Chilia, subsemnații*: *Marinescu Mircea, inginer șef al Direcției Căilor Navigației, Marin Alexandru, agent de port I-a, Chilia Veche, Mihăilescu Eugen, comandant al grupului de ranfluare Chilia și Manofu Constantin, comandant remorcher de semnalizare, am constatat următoarele în legătură cu posibilitățile de ranfluare ale epavei* ***F.K. 161*** [*indicativul atribuit monitorului* ***M.204*** *– n.n*] *scufundată la km. 42+200 pe brațul Chilia. Epava se află la adâncimea maximă de 14,26* (*față de etiaj*) *la cota + 288 Tulcea, având peste ea cca. 17.50 m. de apă la data de 13 iunie 1955. Curentul de suprafață are viteza de 1,8 m/s sau 6,5 km/oră. Curentul la adâncimea de 9,40 m față de suprafața apei are viteza medie, integrală pe verticală de 2,1 m/s, sau 7,560 km/oră. Măsurarea vitezei curentului s-a făcut de două ori cu flotori lestați. Față de viteza curentului existent scafandrii grupului de ranfluare nu pot lucra la adâncimea la care se găsește epava F.K.161. Deasemenea nici coloana de sorb nu ar putea rezista la curentul respectiv fiind în permanent pericol de rupere. Se apreciază că lucrările de ranfluare pot fi executate în condițiuni mai bune decât cele din prezent când cota apei la Tulcea este sub + 1,00*”[518](sic). Urmare a acestui proces-verbal, Ministerul Transporturilor Navale și Aeriene comunica în scris, la 8 iunie 1955, Minsterului Forțelor Armate că din cauza curentului foarte puternic existent la acel moment, lucrările începute la data de 30 mai 1955, stagnau[519].

La solicitarea Ministerul Transporturilor Navale și Aeriene, Secția Tehnică Marină a trimis în zonă pe căpitanul locotenent inginer M. Aut[...indiscifrabil în text - n.n] care urma să asiste la activitate. Ofițerul a întocmit patru rapoarte referitoare la problemele care au apărut pe timpul operației de ranfluare. Vom prezenta doar cel de-al treilea raport deoarece este cel mai edificator: „*În legătură cu lucrările de ranfluare ale obiectivului* ***M.4****. Raportez următoarele*: *În ziua de 30 mai 1955 grupul de salvare compus din două șlepuri, două pontoane, scafandrii și oamenii necesari a fost instalat în zonă și a început lucrările. În ziua de 2 iunie 1955 datorită condițiilor grele de lucru din cauza cotei prea mari – 321 cm și a curentului puternic, apreciat cam la 8 km/oră s-a încheiat un proces-verbal în care se constată următoarele*: *curentul puternic; nu se poate monta colane de tubur de la sorburi pentru a draga patul necesar întoarcerii navei; scafandrii nu se puteau ține de parâmele călăuză; scafandrii la*

[518] *Ibidem*, f. 20.
[519] *Ibidem*, f. 22.

ieșirea din imersiune erau schimbați la față și prezentau simptome de „boală de cheson”. Încercările au mai continuat și în zilele următoare dar fără nici un rezultat. În ziua de 13 iunie 1955 s-a încheiat un alt proces-verbal în care s-a consemnat următoarele: cota apei 288 cm la Tulcea; curentul la suprafață 6,5 km/oră, măsurat; grupul de scafandri nu poate lucra la această cotă; nu poate rezista coloana de sorburi fiind în permanent pericol de rupere; se apreciază că lucrările pot fi executate în condițiunii mai bune în jurul cotei de 100 cm. Tulcea. În urma acestui proces-verbal prin care se constată imposibilitatea desfășurării lucrărilor, grupul a fost ridicat de pe poziție. În ziua de 4 iulie 1955 s-a prezentat la Secția Tehnică Marină, micimanul[520] *Lazăr Grigore delegatul Comandamentului Forțelor Maritime Militare și ne-am deplasat la Ministerul Transporturilor Navale și Aeriene, unde am analizat situația împreună cu inginerul Constantinescu și inginerul Semenescu de la Direcția Generală a Navigației Civile. În urma acestei analize și studiind procesul-verbal încheiat la fața locului precum și comunicările perodice din care reiese imposibilitatea continuării lucrărilor la cotele destul de mari ale apelor față de cele din 1954, an în care s-au făcut cercetările în legătură cu această epavă și care variau între 109-142 cm, s-a hotărât ca să se facă din nou încercări în jurul cotei 220 cm. la Tulcea, cotă la care se speră că se vor putea începe lucrările. Pentru aceasta grupurile 1 și 2 de salvare sunt instalate și execută lucrări secundare în apropierea poziției epavei, pentru ca la atingerea cotei de 220 cm. Tulcea, să se poată deplasa imediat și începe lucrările de ranfluare la obiectul menționat*”[521](sic).

La 16 septembrie 1955, locțiitorul șefului Unității Militare 03910, colonel inginer Teodor Șerban, comunica cu adresa nr. 56628, inginerului Semenescu din Direcția Generală a Navigației Civile următoarele: „*Vă facem cunoscut că Ministerul Forțelor Armate a încheiat cu Ministerul Transporturilor Navale și Aeriene – Direcția Generală a Navigației Civile, contractul nr. 6525/20.01.55 pentru lucrările de ranfluare ale epavei F.K. 161 scufundată la km. 42+200 pe brațul Chilia. La data de 2 iunie 1955 grupul de salvare a fost instalat în zonă pentru începerea lucrărilor. Cu scrisoarea nr. 751491/16.06.55, Ministerul Transporturilor Navale și Aeriene – Direcția Generală a Navigației Civile ne-a făcut cunoscut că din cauza apelor mari și a curentului puternic, la cota + 321 cm. Tulcea, lucrările nu pot fi executate, astfel că pe ziua de de 13 iunie 1955 grupul a fost ridicat de pe poziție. Totodată, ni s-a precizat că lucrările vor fi reluate*

[520] Coordonator comandor (r) Anton Bejan, *op.cit.*, p.497. *Miciman – Maistru militar de marină*.
[521] Dp. C.A., Dosar nr. crt. 6762/1955, f. 23.

la cota aproximativ + 200 cm Tulcea. În urma analizării acestei situații de către delegații dvs. și ai Ministerului Forțelor Armate s-a stabilit să se deplaseze grupul în zonă pentru reluarea lucrărilor la cota 220 cm. Tulcea (*în scădere*). *Urmărind evoluția cotelor apei la Tulcea în ultimul timp, se constată că, începând cu data de de 1 septembrie 1955, apele scad simțitor, așa fel ca la data de 14 septembrie 1955 s-a ajuns la cota 240 cm. Tulcea. Față de cele arătate mai sus, vă rugăm a lua toate măsurile, pentru ca atunci când se va ajunge la cota 220 cm. Tulcea, grupul să se poată deplasa în zona epavei pentru a se relua lucrările, ținând cont că orice întârziere periclitează executarea acestor lucrări în cursul anului 1955. Vă rugăm a ne comunica măsurile luate de dvs*"[522](sic).

La fel ca și în situația ranfluării monitorului **M.203** (ex NMS „Lascăr Catargiu"), unde a participat un membru al echipajului al acelei nave, și la **M.204** s-a luat hotărârea ca la activitate să participe micimanul Lazăr Grigore, care pe timpul celui de-al Doilea Război Mondial făcuse parte din echipajul monitorului „Kogălniceanu" și cunoștea foarte bine nava. În vederea participării la ranfluarea monitorului, colonelul inginer Teodor Șerban a trimis la 20 septembrie 1955, o telegramă comandantului Unității Militare nr. 03641 Giurgiu, prin care se ordona ca respectivul maistru militar să se deplaseze la Chilia Veche[523].

Locțiitorul șefului Direcției Tehnice Comenzi și Fabricații contraamiral inginer Grigore Marteș, cu adresa nr. V. 04698 din 26 septembrie 1955, comunica șefului de Stat Major al Comandamentului Forțelor Maritime Militare următoarele: „*În cursul anului 1955 Ministerul Transporturilor Navale și Aeriene urmează să execute ranfluarea monitorului* ***M.4.*** *Operațiunile de ranfluare au început în primăvara acestui an însă din cauza apelor prea mari, după 10 zile de încercări lucrările au fost întrerupte pentru a fi reluate la o cotă convenabilă. În prezent, ajungându-se la cota 210 cm. Tulcea, lucrările au fost reluate* (*grupul de salvare a plecat din zonă la data de 21 septembrie 1955*). *În vederea asigurării unor condiții de lucru cât mai bune, precum și pentru grăbirea lucrărilor, Ministerul Transporturilor Navale și Aeriene solicită din partea Marinei Militare următoarele*: *3 scafandri* (*cu echipamentul complet*) *care să lucreze împreună cu scafandrii Ministerului Transporturilor Navale și Aeriene*; *ajutor pe lângă Sfatul Popular al Orașului Tulcea pentru asigurarea aprovizionării cu alimente a grupului, precum și punerea la dispoziție, în Tulcea, a unei magazii în care să depoziteze alimentele. Față*

[522] *Ibidem*, f. 27.
[523] *Ibidem*, f. 28.

de cele de mai sus, vă rugăm: *să aprobați deplasarea celor trei scafandri în zona de lucru și să ne comunicați numele lor pentru a-i pune în legătură cu delegații Ministerului Transporturilor Navale și Aeriene*; *să dați ordin comandantului Școlii de Specialiști și Cartnici*[524] *Tulcea, ca la prezentarea delegatului Ministerului Transporturilor Navale și Aeriene* (*comandantul șlepului de salvare nr. 7), să numească un ofițer cu care să meargă la Sfatul Popular Tulcea pentru înlesnirea aprovizionării cu alimente a grupului de salvare. De asemenea comandantul Școlii de Specialiști și Cartnici să pună la dispoziție comandantului grupului o magazie în care să depoziteze alimentele. Vă rugăm să ne comunicați măsurile luate de dvs. – două luni de lucru*"[525](sic).

Directorul Direcției Căilor Navigabile din Ministerul Transporturilor Navale și Aeriene, inginerul Constantinescu, prin adresa nr. 752659 din 17 septembrie 1955, informa confidențial, pe comandantul Unității Militare 03910 asupra intenției reluării activității de salvare: „*În jurul datei de 15-20 septembrie a.c., ajungându-se la cota + 200 cm. Tulcea, în scădere, vom relua încercările de lucru la epava F.K. 161, ca urmare contractului de salvare încheiat în februarie a.c. Vă rugăm a lua măsuri ca delegatul dvs. să fie marți, 20.09.955 la Sectorul Căilor Navigabile Brăila, de unde urmează a se deplasa la locul lucrării. Arătăm totodată că, urmare apelor mari înregistrate, imposibilității de a se lucra până în prezent și timpul lui scurt ce a rămas din campania acestui an, lucrările ce efectuăm în 1955 vor reprezenta o primă etapă a salvării, care va continua și în anul 1956. După ce vom primi primul raport de la salvare, vom fi în măsură să vă informăm asupra stadiului prezumtiv, la care se vor aduce lucrările de salvare în următoarele două luni de lucru*"[526](sic).

Ultimele documente identificate în dosarul pe anul 1955, aflat în fondul creat de Comandamentul Marinei Militare, sunt cele cinci rapoarte întocmite de micimanul Lazăr Grigore pentru perioada 22 septembrie – 29 octombrie 1955, când a participat la ranfluarea monitorului. **Raportul nr. 4 din 22.09.55**: „*Raportez*: *În ziua de 22.09.55 m-am prezentat la Grupul de Salvare la Brăila pentru a ne deplasa la obiectul* ***M.4***. *Acest grup este format din*: *un șlep salvator nr. 7*; *un remorcher „Kostor*"; *25 oameni echipaj. La acest grup de salvare sunt 2 scafandrii, dar nu pot lucra decât cu un singur echipament, lipsește furtunul aparatului. În cazul acesta nu poate lucra decât un singur scafandru, fără ca acestuia să i se mai poată da*

---

[524] Coordonator comandor (r) Anton Bejan, *op.cit.*, p.154. *Cartnic – Denumire dată în Marina Română gradului de „caporal" în perioada 1950-1965*.
[525] Dp.C.A., Dosar nr. crt. 6762/1955, f. 29.
[526] *Ibidem*, f. 31.

ajutor de către al doilea, neavând furtun. Comandantul salvatorului 7 mi-a declarat că acest furtun urma să fie trimis de la Giurgiu la Brăila, dar până la plecarea grupului nu a sosit. Deasemenea mi-a declarat că a fost lăsat să meargă la lucrare numai cu acest grup, deși Direcția Transporturilor dăduse dipoziţiune și spusese că pentru această lucrare va concentra toate forțele. Dacă nu se va trimite urgent celelalte forțe de salvare, numai cu acest grup ce are numai 2 nave și 2 scafandri cu un singur echipaj, lucrarea nu se va putea executa"[527](sic). **Raportul nr. 5 din 28.09.55**: „*În legătură cu ranfluarea obiectului **M.4** raportez următoarele: Joi, 22.09.55 ora 15.30, convoiul de salvare compus din Salvator nr. 7 remorcat de remocherul „Kostor", având 25 oameni echipaj dintre care 2 scafandri, am plecat în aval, ajungând la Galați la ora 17.30, unde acostează lângă pontoanele de salvare ce lucrează la ranfluarea vasului turcesc „Sabacat". De la acest grup de salvare am obținut un telefon pentru scafandri și al doilea furtun ce lipsea din echipamentul unui scafandru. Acest furtun împrumutat este mai gros și scafandrul declară că nu poate lucra cu el în bune condiţiuni, fiind greu. În timpul lucrului la apă cu curent îl răstoarnă pe scafandru. Vineri, 23.09.55 la ora 05.30 cu același convoi plecăm în aval și la ora 16.30 acostăm la Chilia Veche unde am luat legătura cu autoritățile RPR, urmând ca a doua zi să se ia legătura cu autoritățile URSS. În timpul acestui marș scafandrul Nanora mi-a declarat că el nu are costum și nu o să poată lucra. Costumul lui actual este scos din uz și că el a raportat celor în drept această chestiune fără să se ia vreo măsură. Cu acest costum scos din uz el va intra în apă doar așa să nu stea, fără a putea lucra normal. Vorbind cu membrii echipajului și cu scafandrii despre această lucrare și posibilitățile de a executa lucrarea ei nu-și manifestă nici un entuziasm, ci din contră toți se exprimă în primul rând scafandrii, că mergem degeaba la lucrare și că Tov. Director al Dir. Transporturilor i-a trimis fără să ție cont că timpul e înaintat. Sămbătă, 24.09.55. ora 11.00 s-a luat legătura cu autoritățile grănicerești URSS, fixându-se începerea lucrării la obiectiv pentru data de 26.10.55. Luni, 26.09.55 ora 07.00 plecăm din Portul Chilia Veche cu tot convoiul și ancorăm la km. 43 în dreptul obiectivului pe malul URSS. Cu remorcherul „Kostor" și 2 bărăci de scafandri mergem să pescuim obiectivul trăgând cu ancoroatele. La ora 13.00 ne întoarcem la convoi fără să ne putem agăța de obiectiv și a marca locul precis. Nepescuirea obiectului în această zi se datorește în parte vântului care a bătut din Est, dar și din cauza manevrei greoaie care se face cu ancoratele. Direcția Transporturi nu a pus la dispoziția acestei lucrări un remorcher care să*

[527] *Ibidem*, f. 32.

aibe vinci cu presiune, astfel că toate manevrele de ancorare, dragare etc., se face cu mâna, lucru ce se execută foarte anevoios. La discuția ce am avut-o despre începerea lucrului mai de dimineață dacă timpul e frumos, comandantul salvării mi-a răspuns că are dispoziție să înceapă lucrul la ora 08.00 dimineața și să lucreze 8 ore și în cazul nostru dacă e timpul favorabil. Direcția nu acordă ore suplimentare, deși la această lucrare și în acest loc era posibil ore suplimentare și chiar foarte necesare. Cu 8 ore de lucru și numai dacă e posibil, înseamnă un fel de a ne afla în lucru. Marți, 27.09.55 ora 08.00 începem din nou căutarea obiectului prin tragere. La ora 12 găsim obiectul. Scafandrii fac imersiune și declară că ancoratul a prins de balustrada obiectului. Se marchează locul precis prin 2 geamanduri care sunt legate de un baston de balustradă al obiectului. Fund de 18 m. La ora 14.30 ne ridicăm după poziție și venim la malul RPR. La ora 16.00 mă deplasez la autoritățile grănicerești RPR și mergem la autoritățile grănicerești URSS, unde ducem tratative pentru instalarea unei gemanduri roșii cu lumină roșie ca să indice drumul între obiectiv și malul RPR, astfel să nu fim stingheriți din lucru din partea malului URSS. Urmează ca a doua zi să vină la fața locului organele lor competente pentru instalarea acestei geamanduri. Urmează ca a doua zi să ne așezăm cu vasul de salvare pe poziție și să începem instalarea sorburilor și lucrarea propriuzisă. Am avut convorbiri cu comandantul salvării și cu cei 2 scafandri în legătură cu începerea lucrărilor. Scafandrii au declarat: „Vom face încercări cu montarea și lucrarea sorbului la fund, dar credem că vom face încercări zadarnice. Curentul de fund nu permite ca scafandrul să-și poată da drumul de la greutăți și să lucreze cu sorbul”. Comandantul salvării a declarat că deasemenea a făcut cunoscut în primăvară obiecții și inginerul Marinescu că lucrarea se poate face numai pe o cotă de + 60 Tulcea, lucru ce a fost de părere și Direcția Transporturi pentru care s-a încheiat un proces verbal. Miercuri, 28.09.55 la ora 08.00 plecăm cu tot convoiul de la malul RPR și ne așezăm pe poziție. La ora 11.00 vasul salvator nr. 7 a fost ancorat la obiectiv. De la această oră nu s-a mai lucrat sosind vasul „N. Bălcescu” al Direcției Transporturi ce a acostat lângă noi. În concluzie: Direcția Transporturi nu a convocat cadrele tehnice a salvării să le arate importanța acestei lucrări și mărimea ei, precum și posibilitățile de salvare. Știind cât de mare și importantă este această lucrare, nu a trimis tehnicienii cei mai buni cu aparate și echipament de salvare corespunzător. Exemplu: Scafandrii fără furtune corespunzătoare, fără costum, remorcherul fără vinci cu presiune. Nu a trimis cei mai buni scafandri ce au mai lucrat la ape adânci și la curent, neținându-se cont că este cea mai mare și mai grea lucrare din carierea salvărilor RPR. Acești doi scafandri

ce echipează salvatorul nu au mai lucrat la ape adânci, unul dintre ei fiind pensionar din martie a.c., și după cum reiese, nu are nici un interes pentru lucrare. Direcția Transporturi, după cum declară echipajul „Ne-a trimis la vânătoare fără armă”, a trimis convoiul ca să fie trimis, știind bine căci cu un sorb și un scafandru (celălalt nu are siguranță în cămașă) nu se va putea face nimic. Direcția Transporturi a asigurat că va trimite și alte forțe în cel mai scurt timp, în realitate celelalte forțe de care dispun sunt angrenate în lucrările de la „Sabacat” – Galați și „Mihai Viteazul” de la Isaccea, până în iarnă. Știindu-se mărimea lucrării și timpul înaintat, direcția nu a luat măsuri pentru că la această lucrare să se lucreze și ore suplimentare cu plată, așa cum s-a făcut și la primul obiect ranfluat în 1951 [*Monitorul „Catargiu” – n.n*], *pentru a face ca lucrarea să înainteze. În 8 ore de lucru și atunci numai dacă timpul e favorabil, cu echipamentul și tehnicienii existenți, lucrarea nu va înainta. În cazul când Direcția transporturi nu va lua măsuri urgente pentru îndreptarea lucrărilor* ***vă raportez că în zadar se mai lucrează***”[528](sic). **Raportul nr. 6 din 08.10.55**: „*În legătură cu operațiile de ranfluare, raportez următoarele: 29.09.55. Dimineața are loc înlocuirea comandantului salvării căpitan fluvial Mihăilescu cu căpitan fluvial Letinca C-tin. Asemenea se înlocuiesc zece oameni din echipajul salvatorului, totodată ne vine și al treilea scafandru, unul dintre cei mai buni scafandri Bițencă Partenie. După masă se fixează vasul mai bine pe poziție, scafandrul șef Bițencă intră în apă și cercetează poziția navei. 30.09.55 și 01.10.55. Scafandrii fac imersiuni. Se găsește pupa navei de unde se dislocă buștenii și se trag afară. 03.10.55 și 04.10.55. Din cauza vântului puternic de Nord-Est, nu se poate lucra nimic la epavă. 05.10.55. Scafandrii fac imersiuni și dislocă buștenii împotmoliți la pupa epavei. Se descoperă elicele și se leagă o sârmă cu o gemandură de axul elicei pentru a avea marcat în permanență pupa navei. Seara are loc o ședință de producție unde se discută importanța acestei lucrări și se atrage atenția numai membrilor din echipaj care au delăsări în muncă. Am constatat că scafandrii între ei nu se înțeleg, asta datorită sosirii noului șef al lor, lucru ce am adus la cunoștiința șefului salvării pentru a lua măsuri impuse. 06.10.55. Se fac imersiuni de către scafandri și se debarasează buștenii. La ora 12 scafandrii declară că buștenii nu se mai află în această regiune a epavei. După amiază se montează prima conductă de aspirație cu sorb și furtunul de șfițuit. Se face deasemena probe la mașini și pompe în vederea lucrului pe a doua zi. Tot azi sosește la grupul de salvare vasul „N. Bălcescu” cu Tov. Director General Semenscu din Direcția Transporturi.*

[528] *Ibidem*, ff. 33-36.

Care se interesează de mersul lucărilor, dând sfaturi și făcând unele observații. 07.10.55. Se procedează la instalarea definitivă a primei conducte cu sorb înaltă de 18 m. de la fundul Dunării, și se începe dragarea bancului din partea URSS ce e depus pe epavă. În timp ce pompa trage materialul din banc, se face manevrarea sorbului cu ajutorul palancurilor și chiar cu ajutorul întregului salvator după indicațiile scafandrilor ce urmăresc pe fundul Dunării, acolo unde se dragheazǎ. După masă se pregătește al doilea sorb cu conducta respectivă și se pune în funcțiune. 08.10.55. Se lucrează la dragare cu ambele sorburi. Scafandrii urmăresc, făcând imersiuni și dirijează manevra sorbului. Cu ambele sorburi eficacitatea de lucru este mult mai bine decât cu un singur sorb. În concluzie: Lucrările au început să meargă bine într-un ritm vioi datorită schimbărilor pe care Direcția Transporturilor le-a făcut în personalul salvator la sfârșitul lunei trecute. Procesul verbal al lucrării se datorește faptului că Direcția Transporturi a sesizat importanța acestei lucrări, înlocuind pe vechiul șef la salvării și aducând în plus pe cel mai bun scafandru, fapt ce a făcut să antreneze în muncă și pe ceilalți. Acest lucru se mai datorește și controalelor făcute de Direcția Transporturi printre care și al Tov. Director General Semenescu care a arătat comandantului salvatorului, scafandrilor și echipajului importanța acestei lucrări și totodată luând o serie de măsuri din punct de vedere al aprovizionării cu materiale tehnice”[529](sic). **Raportul nr. 7 din 15.10.55**: „*În legătură cu lucrările de ranfluare a obiectului **M.4** raportez următoarele: În intervalul de la 09.10.55 la 15.10.55 s-a continuat dragarea bancului existent în partea URSS, urmărindu-se totodată a se face patul necesar răsturnării epavei. Scafandrii au urmărit, dirijând manevra sorburilor. Dragarea se face pe lângă epavă pe o lațime de circa 20 m. Lucrările în acest interval de timp au decurs în bune condițiuni. În ziua de 14.10.55 s-a prezentat pe poziție șalupa scafandrilor Marinei Militare având la bord un scafandru și doi elevi scafandri ce vor da concurs la lucrări*”[530](sic). **Raportul nr. 8 din 29.10.55**: „*În legătură cu lucrările de ranfluare a obiectului **M.4**, raportez următoarele: De la 16.10.55 până la 29.10.55 s-a continuat dragarea bancului existent în partea URSS. În ziua de 29.10.55 s-a terminat dragarea bancului, ajungând cu sorburile la prova obiectivului, terminându-se astfel executarea patului ce servește la (răsturnarea) întoarcerea obiectului. Acest pat are lungimea de circa 70 m. și lățimea de circa 20 m. Urmează demontarea sorburilor și executarea manevrei pentru a ne așeza într-o*

[529] *Ibidem*, ff. 37-38.
[530] *Ibidem*, f. 39.

nouă poziție spre a începe demontarea balustrăzii din partea opusă dragării”[531](sic).

III. Cu adresa nr. F.M. 02604 din 23 octombrie 1959, Ministerul Forțelor Armate – Comandamentul Forțelor Maritime Militare aducea la cunoștința locțiitorului Direcției Tehnice a Forțelor Martitime Militare, căpitan de rangul I inginer C-tin Brucner, că Marele Stat Major cu adresa nr. SA/06904/10.10.59 și Comandamentul Forțelor Maritime Militare cu adresa nr. ST/01232/17.10.59, făcea cunoscut că Ministerul Forțelor Armate a aprobat cu ordinul M. 977/03.10.59 transferul din administrarea Ministerului Forțelor Armate – Comandamentul Forțelor Maritime Militare în administrarea Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor, a epavei **M.204** cu toate agregatele și mecanismele și plăcile blindate. Se anexa alăturat ordinul de transfer cu nr. M. 799/03.10.59. Totodată, se cerea locțiitorului să ordone reprezentantului militar de pe lângă Șantierul „1 Mai” Brăila ca împreună cu delegatul Flotilei de Dunăre să predea materialul[532].

ORDINUL
MINISTERULUI FORȚELOR ARMATE ALE REPUBLICII POPULARE ROMÂNE
Nr. 799 din 03. Oct. 1959
pentru

transmiterea în administrare a epavei **M.204** de la Ministerul Forțelor Armate către Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor.

Văzând raportul nr. 04268 din 11.08.59 al Comandamentului Forțelor Maritime Militare.

În temeiul art. 1 lit „a” sau Decretul nr. 409/1955 privind reglementarea transmiterii bunurilor proprietatea statului:

ORDON

1. – Se trece din administrarea Ministerului Forțelor Armate – Comandamentul Forțelor Maritime Militare – în administrarea Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor epava **M.204** cu toate agregatele, mecanismele și plăci blindate.
2. – Comandantul Forțelor Maritime Militare va aduce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

[531] *Ibidem*, f. 46.
[532] Dp. C.A., Dosar nr.crt. 9853/1959, f. 156.

MINISTERUL FORȚELOR ARMATE ALE RPR
General de Armată
ss. Leontin SĂLĂJAN
PENTRU CONFORMITATE[533](sic).

La 29 octombrie 1959, locțiitorul comandantului Unității Militare nr. 02087 București, căpitan de rangul I inginer Horia Traian, cu adresa nr. PW 3460 aducea la cunoștința Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor că Ministerul Forțelor Armate a aprobat transferarea către respectivul minister a epavei **M.204** care se afla la Șantierul Naval „1 Mai" Brăila. Se anexa în copie, ordinul nr. 799 din 3 octombrie 1959 prin care se aprobase transferul respectiv. Actele respective urmau a se întocmi de către organele Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor împreună cu reprezentantul militar de la Șantierul Naval „1 Mai" Brăila și delegații Unității Militare nr. 02185 Giurgiu, care urmau să primească dispoziții în acel sens[534].

Foto: Șantierul Naval Brăila. Sursa Internet.

În vederea punerii în aplicare a ordinului, căpitanul de rangul I inginer Horia Traian, a informat prin adresa nr. PW 3461 din 29 octombrie 1959 pe comandantul Unității Militare 02185 Giurgiu: „*Înaintăm alăturat, în copie, ordinul Ministerul Forțelor Armate nr. 799/03.10.59, prin care s-a aprobat transferarea epavei* ***M.204*** *la Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor – Direcția Navigației Civile. Vă rugăm a numi un delegat competent, care împreună cu reprezentantul militar de la Șantierul Naval „1 Mai" Brăila și delegații Ministerului transporturilor și Telecomunicațiilor, să întocmească formele legale de predare a obiectului,*

[533] *Ibidem*, f. 157.
[534] *Ibidem*, f. 158.

pe baza ordinului de transfer. Actul de predare-primire va cuprinde starea obiectului în momentul predării și anume: 1 / *Corpul navei – indicându-se locul unde se află și starea tehnică*; 2 / *Agregatele și mecanismele – precizând denumirea agregatului, caracteristici, starea tehnică, etc*; 3 / *Materialul ce s-a predat deja la D.C.M* (*cantități și valoarea lui*). *Predarea epavei se va face de către Sectorul Căi Navigabile Brăila*"[535](sic).

Căpitan de rangul I inginer Horia Traian a comunicat și reprezentantului militar de pe lângă Șantierul Naval „1 Mai" Brăila, cu adresa nr. PW 3462 din 31 octombrie 1959, următoarele: „*Prin ordinul nr. 799/03.10.1959, ministrul Forțelor Armate a aprobat transferul epavei* ***M.204*** *la Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor. Luați măsuri ca la prezentarea delegatului Unității Militare nr. 02185 Giurgiu, să predați împreună cu acesta, epava* ***M.204*** *organelor Sectorului Căi Navigabile Brăila. Actul de predare va cuprinde starea obiectului în momentul predării și anume*: 1/*Corpul navei, indicându-se locul unde se află și starea tehnică*; 2 / *Agregate și mecanisme, precizându-se denumirea, caracteristici, număr de bucăți, starea tehnică a fiecărui mecanism.* (*Se va preciza că agregatele și mecanismele se află în bună stare, reparate și puse în stare de conservare*); 3/*Materialul ce s-a predat deja la I.C.M.* (*cantități și sortimente, valoarea lui*). *În actul de predare-primire, se va menționa că agregatele și mecanismele se predau organelor Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor la Brăila, fără ca Ministerul Forțelor Armate să aibe obligațiune pentru transportul sau manipularea acestora. Pentru materialele ce au fost predate la I.C.M. se vor preda organelor Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor recipisele de plată și se vor vira, în contul Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor, sumele încasate de la I.C.M. Un exemplar din actul de predare-primire, îl veți înainta la această unitate*"[536](sic).

Documentele de arhivă prezintă faptul că epava monitorului **M.204** a fost predată de fapt Ministerului Transportului și Telecomunicațiilor pentru a se putea plăti costul operațiunilor de ranfluare din Dunăre, pentru a doua oară, a monitorului **M.203** [ex NMS „Lascăr Catargiu"], scufundat la Cernavodă pe timpul executării unui exercițiu de instrucție. Prin adresa nr. 3495 din 3 noiembrie 1959, locțiitorul șefului Unității Militare 02087, căpitanul de rangul I inginer Horia Traian informa Direcția Căi Navigabile - Sectorul Căi Navigabile Giurgiu: „*La adresa dvs. nr. 7100/22.10.59 către U.M. 02087/A Constanța. Vă restituim alăturat Decontul A/58 din 22.10.59*

[535] *Ibidem*, f. 160.
[536] *Ibidem*, f. 159.

în valoare de 396.592 lei împreună cu procesul-verbal de constatarea lucrărilor executate de dvs. la Cernavodă pentru ranfluarea obiectului ***M.203****. Conform ordinului Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor – Direcția Navigației Civile nr. 21371/20.10.59, decontarea acestor lucrări se va reglementa prin predarea epavei* ***M.204*** *către Sectorul Căi Navigabile Brăila. Pentru detalii în legătură cu această problemă, vă rugăm a vă adresa Direcției Navigației Civile București*"[537](sic).

Directorul Direcției Navigației Civile, P. Mîrza, s-a adresat Unității Militare 02807 cu adresa nr. 21371 din 26 noiembrie 1959 în care solicita următoarele: „*Urmare actului dvs. no. 3460/29.10.1959 prin care ne confirmați transferul epavei* ***M.204****, vă rugăm să binevoiți a da dispozițiunile necesare organelor Dvs. din Brăila ca la predarea epavei să reglementeze integral și problema predării unor părți din epavă către ICM – predare care s-a făcut anterior de către organele dvs. Reglementarea se va face prin predarea recipiselor de plată și confirmare a cantității de fier predat, inclusiv virarea sumelor rezultate. Predarea epavei se va face către Sectorul de Căi Navigabile Brăila care a primit dispozițiunile de urmare. În ceea ce privește decontarea ranfluării făcută la Cernavodă în acest an, pentru Dvs., se reglementează prin predarea epavei* ***M.204****, decontul respectiv urmând a fi anulat imediat ce epava* ***M.204*** *se va preda Secției Căi Navigabile Brăila. Această formalitate vi se va comunica și Dvs. la timp*"(sic)[538].

La rândul său, reprezentantul militar al Șantierului Naval „1 Mai" Brăila, căpitan locotenent inginer Octavian Costea, raporta Unității Militare 02087 București, cu adresa nr. 576 din 17 noiembrie 1959 despre ceea ce se excutase referitor la epava lui **M.204**: „*Vă înaintăm alaturat, procesul verbal nr. 569 din 14 noiembrie 1959, referitor la predarea către S.C.N. Brăila, a agregatelor aflate în custodia Șantierului Naval „1 Mai" Brăila, de la epava* ***M.204****. Predarea s-a făcut conform ordinului Dvs. nr. PW. 3462 din 29 octombrie 1959*" (sic)[539]. Locțiitorului Șefului Direcției Tehnice a Forțelor Maritime Militare, căpitanul de rangul I inginer Horia Traian, i-a revenit responsabilitatea de a trage linie asupra existenței de 52 de ani a Monitorului cuirasat fluvial „**Mihail Kogălniceanu**" (ulterior, denumit **M.204)**, dintre care 12 ani scufundat în apele Fluviului Dunărea. Cu adresa nr. 4098 din 26 noiembrie 1959 acesta raporta Unității Militare 02087/A Constanța următoarele: „*La ordinul dvs. nr. 05664/23 octombrie 1959.*

[537] *Ibidem*, f. 162.
[538] *Ibidem*, f. 163.
[539] *Ibidem*, f. 164.

Înaintăm alăturat un exemplar din procesul verbal încheiat la 14 noiembrie 1959, prin care s-a predat epava ***M.204*** *inclusiv agregatele și mecanismele respective organelor Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor, conform ordinului de transfer nr. 799/3 octombrie 1959. Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor ne-a comunicat cu nr. 21371/29 octombrie 1959, că va anula decontul întocmit pentru lucrările de ranfluare executate la Cernavodă, imediat ce se vor întocmi toate formalitățile de predare a epavei* ***M.204****. Rugăm dați dispozițiuni pentru a se opera scăderea materialelor în evidențele de bază, pe baza ordinului de transfer și a procesului verbal de predare, anexat*"(sic)[540].

Într-un final, putem să concluzionăm că cel care a dat lovitura de grație acestui monitor, al cărui pavilion a fost decorat cu *Ordinul „Steaua României" cu spade în grad de Cavaler cu panglică de Virtute Militară*[541], pentru faptele de arme săvârșite de echipajul său pe timpul participării la Primul Război Mondial, nu a fost aviația sovietică și nici Fluviul Dunărea, ci Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor, în dorința acestuia de a îndeplini planul de colectare a fierului vechi.

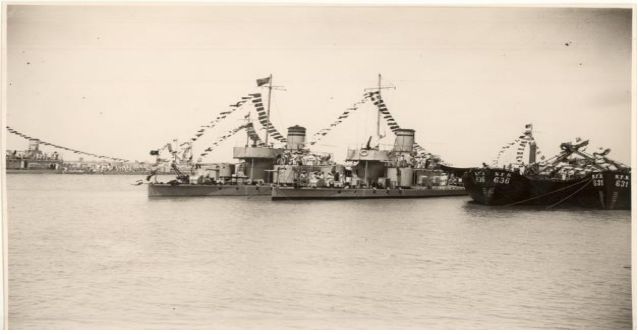


Foto: Monitoarele NMS „Mihail Kogălniceanu" și NMS „I.C. Brătianu". Cernavodă – 27 mai 1931. Colecția Marian Moșneagu.

[540] *Ibidem*, f. 165.

[541] Marian Moșneagu, *Memorabilul 27 mai la Cernavodă și Constanța*, în ziarul „Ziua de Constanța" din 28 mai 2021.

PREMISES OF THE FLOATING AND THE END OF THE „CAREER" OF M-4

-abstract-

Key Words**:** monitor; refloating; wreck; river; divers; deputy; floater; immersion; buoy.

On August 24, 1944, the river battleship monitor "Mihail Kogălniceanu" was attacked and sunk by Soviet aviation on Brațul Chilia. Between 1951 and 1955, the Ministry of the Armed Forces initiated actions to clean up the monitor. To bring the ship to the surface, the support of the Ministry of Transport was requested, which showed disinterest in this activity. It was only in the fall of 1955 that the rescue works began, which were completed in 1956. On the order of the Minister of the Armed Forces in 1959, the wreck removed from the Danube was handed over to the Ministry of Transport for it to make its scrap metal collection plan.

NAVIGAREA CURENȚILOR RĂZBOIULUI RECE: COMPLEXITATEA PROIECTULUI „ĐERDAP" ÎN RELAȚIILE DINTRE SERBIA ȘI ROMÂNIA

Drd. Sergiu-Ștefan POH[*]

Introducere

Regiunea Balcanilor, cu istoria sa bogată și cu o tapiserie culturală diversă, a fost un punct focal al activităților economice și al intereselor geopolitice. Orașele situate de-a lungul Dunării, cum ar fi Vukovar, Belgrad și Novi Sad, au jucat un rol esențial în modelarea peisajului economic al regiunii și al relațiilor interstatale. Aceste orașe, acționând ca noduri comerciale cruciale, au facilitat schimbul de bunuri, idei și culturi, influențând astfel structura socio-economică a regiunii. Dar, în acest studiu, punctul de reper geografic va fi punctul de graniță al Dunării dintre cele două state, Serbia și România. Acest fapt va fi relevant pentru explorarea parcursului diplomatic dintre Iugoslavia, România și Uniunea Sovietică în crearea unui proiect de lungă durată care a suferit anumite modificări și întârzieri în crearea și gestionarea unei administrații care să supervizeze și să gestioneze acest proiect.

Fluviul Dunărea, una dintre cele mai lungi și mai importante căi navigabile din Europa, a fost timp de secole o arteră vitală pentru comerț și schimburi comerciale. Acest studiu analizează dinamica economică și politică a centrelor comerciale din Balcani situate de-a lungul acestui fluviu, cu un accent deosebit pe orașele croate și sârbești în secolele XX și XXI.

Apariția industrializării în Iugoslavia în secolul al XX-lea poate fi strâns legată de exploatarea fluviului Dunărea, care a servit ca un catalizator semnificativ pentru transformarea economică. Această teorie susține că Dunărea, cu locația sa geografică strategică și resursele naturale, a jucat un rol esențial în facilitarea industrializării în Iugoslavia.

Fluviul Dunărea, în calitate de arteră majoră de transport, a oferit un mijloc eficient și rentabil de transport al bunurilor și materiilor prime în diferite regiuni. Acest lucru a facilitat creșterea unor industrii precum industria prelucrătoare, mineritul și producția de energie, care depindeau în mare măsură de transportul materiilor prime și al produselor finite. În acest studiu o să mă axez, în principal, pe dezvoltarea cooperării dintre Serbia și România în proiectul „Đerdap”, care nouă ne este cunoscut sub denumirea

[*] Institutul de Istorie „Nicolae Iorga”.

„Porțile de Fier”, dar pentru brevitate și având în vedere faptul că acest articol se bazează pe punctul de vedere al vecinilor noștri sârbi (precum și documentele acestora) acest proiect va fi denumit simplu „Đerdap” în corpul textului.

Anul 1953 marchează începutul „oficial” al celor mai importante evenimente și negocieri dintre Iugoslavia și URSS. În acel an, odată cu moartea liderului sovietic incontestabil Iosif Stalin, epoca teribilă de confruntare dintre foștii aliați și prieteni, Iugoslavia și Uniunea Sovietică, se apropia încet de sfârșit. În acel an, anumite expresii faciale, cuvinte, strângeri de mâini, tăceri și gesturi similare ale diplomaților sovietici și ale altor diplomați est-europeni la sesiunile Comisiei Dunării au arătat că lucrurile în relațiile dintre cele două state se schimbau treptat. În acel an, a fost stabilită o administrație complet nouă pentru sectorul Đerdap, bazată pe fundamentele solide ale egalității coastelor și statelor riverane din sector. Din acel an, Dunărea a putut redeveni „fluviul cooperării".

Proiectul Đerdap, inițiat la mijlocul secolului al XX-lea, a fost una dintre cele mai importante dezvoltări de infrastructură din regiune. Nu numai că a simbolizat un punct de reper în cooperarea internațională, dar a marcat și un moment crucial în procesul de industrializare a celor două țări.

Din teza lui Momir Stojković a ieșit un studiu care, până în ziua de azi, este o literatură indispensabilă pentru toți cei care se ocupă de problema Dunării. Teza sa de doctorat, intitulată „Comisia Dunării”, susținută la Facultatea de Drept în 1964 și publicată în 1970, este o lucrare care studiază atribuțiile și buna funcționarea acestei instituții internaționale, structura și poziția juridică internațională a acesteia. Cu toate acestea, deși acest studiu este încă extrem de important, datorită momentului în care a fost creat și anilor de activitate ai Comisiei Dunării pe care îi acoperă, această lucrare se bazează și pe teza de doctorat a lui Milan Gulić din 2013 pentru a aduce anumite lămuriri înspre cunoașterea complexității proiectului Đerdap, în care să fie analizată activitatea Comisiei în deceniile de după anul final din lucrarea lui Momir Stojković. Acest lucru este deosebit de important din cauza tuturor evenimentelor care au schimbat imaginea Dunării în următoarele decenii, începând cu amenajarea Đerdap pentru navigație, trecând prin dezintegrarea statelor de pe malurile Dunării (Uniunea Sovietică, Iugoslavia și Cehoslovacia), reintrarea Dunării în zona de război în timpul Războiului de Independență Croat și a Războiului Iugoslav, până la intrarea finală a ultimului stat dunărean (Germania unită) în cadrul Comisiei însăși, dar din constrângeri de timp și spațiu acest studiu va acoperi doar anii 1945-1964.

Dihotomia diplomației între Serbia-România-URSS în gestionarea Dunării

Printre cele mai valoroase fonduri păstrate în Arhivele Iugoslave se numără fondurile fostei arhive a lui Josip Broz Tito, Biroul Mareșalului Iugoslaviei și Biroul Președintelui Republicii. Ambele fonduri menționate au contribuit în mod semnificativ la calitatea studiului (grație Arhivei Iugoslave)[542]. Primul fond enumerat conține documente importante legate de Conferința de la Moscova a țărilor dunărene, care a avut loc la sfârșitul lunii iunie și începutul lunii iulie 1948, imediat înainte de Conferința Dunării de la Belgrad, precum și de Conferința în sine. De asemenea, acest fond conține documente importante legate de restituirea flotei iugoslave și de construcția de poduri pe Dunăre în Iugoslavia. Cabinetul de Fond al Președintelui Republicii conține documentație care ajută în mod deosebit la înțelegerea importanței Đerdap-ului pentru relațiile dintre Iugoslavia și România, mai ales în ceea ce privește realizarea unor planuri pluridecenale privind utilizarea capacităților hidroenergetice de la Đerdap și rezolvarea problemelor de navigație care existau pe acest sector al Dunării.

Tot ceea ce s-a întâmplat între acești ani arată importanța acestei perioade pentru Dunăre, Iugoslavia, România și relațiile iugoslave-sovietice. În acești ani, Dunărea s-a aflat ferm pe scena mondială, s-a vorbit despre ea la Potsdam, Paris și New York, a fost discutată și la reuniunile Consiliului Miniștrilor de Externe și la importanta conferință de la Belgrad. Ea devine un alt câmp de luptă pentru confruntările din timpul Războiului Rece și pentru „jocurile" birourilor de informații. Este indisolubil legată de zonele de ocupație, de ajutorul acordat regiunilor devastate, de dominația marilor puteri, de problemele de la Trieste, de tratatele de pace cu țările învinse, de acordurile economice „din spatele cortinei de fier"[543].

Baza politicii iugoslave privind Dunărea după cel de-al Doilea Război Mondial s-a bazat pe principiul menționat anterior „Dunăre - state riverane", precum și pe libertatea totală de navigație. Din perspectiva diplomației iugoslave, „este pe deplin justificat ca statele riverane, care suportă ele însele costurile de menținere și îmbunătățire a navigabilității căilor navigabile menționate, să rezolve și să reglementeze reciproc tot ceea

---

[542] The Archives of Yugoslavia/Arhivele Iugoslave, arhive accesabile la https://www.arhivyu.rs/en/arhivskagradja/fondovi_i_zbirke_pojedinacno/fondovi_iz_period a_nakon_1945.

[543] General CIA Records, Soviet Policy Regarding the Danube, the Kiel Canal, and the Straits, 1946, https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp82-00457r000100650004-9.

ce ține de navigabilitate și de navigația pe aceste căi navigabile". Acest punct de vedere a fost susținut de datele statistice ale Comisiei Internaționale a Dunării pentru perioada 1925-1937, pe baza cărora era evident că la tranzitul mediu anual „între Dunărea inferioară, mijlocie și superioară, în ambele sensuri, pavilioanele statelor riverane Dunării au participat cu 83%, în timp ce pavilioanele statelor neriverane au participat cu 17%"[544]. Principiul liberei navigații, conform înțelegerii Iugoslaviei, presupunea posibilitatea conectării economice a țărilor dunărene, atât între ele, cât și cu alte țări, cooperarea deplină între state, cu respectarea deplină a suveranității, accesul egal al navelor de toate pavilioanele în navigația internațională, fără discriminare, înlăturarea tuturor obstacolelor fizice în calea dezvoltării normale a navigației și imposibilitatea de a trece taxe „discriminatorii" sau „de monopol"[545].

Iugoslavia a subliniat în mai multe rânduri că Dunărea trebuie să fie gestionată de o singură comisie și nu de două, ca înainte. Potrivit opiniei iugoslave, în cadrul comisiei unice ar trebui înființate două „comisii speciale: una pentru sectorul Đerdap și cealaltă pentru gurile Dunării". În cazul în care o altă țară, în afară de Iugoslavia de coastă și România, este desemnată în comisia specială pentru sectorul Đerdap, s-a considerat că, în acest caz, Iugoslavia ar putea solicita participarea la comisia specială pentru gurile Dunării, alături de România și URSS. În plus, s-a considerat că sediul noii comisii ar trebui să fie capitala iugoslavă.

Poziția sovietică cu privire la necesitatea de a lăsa administrarea Dunării exclusiv în seama statelor dunărene era, fără îndoială, în acord cu poziția Iugoslaviei oficiale, dar cu siguranță avea un motiv în plus. Victoria principiului „Dunăre - state riverane" era, de asemenea, o modalitate sigură de a stabili dominația sovietică asupra acestui fluviu și, în general, în regiunea Dunării. Politica oficială sovietică sublinia că „unul dintre cele mai mari rezultate ale celui de-al Doilea Război Mondial este că statele dunărene nu mai sunt jucării în mâinile marilor puteri". S-a subliniat în mod clar că „publicul sovietic sprijină pe deplin eforturile țărilor dunărene de a rezolva problema regimului de navigație pe Dunăre", precum și faptul că aceasta este „singura cale corectă și posibilă de a rezolva problema Dunării"[546]. M. Molotov după încheierea consultării miniștrilor afacerilor externe ai marilor puteri de la Paris. Într-o declarație pentru mass-media, el a spus: „Nu am

---

[544] Milan N. Gulić, *ДУНАВ У ЈУГОСЛОВЕНСКОЈ ПОЛИТИЦИ ПРЕМА СОВЈЕТСКОМ САВЕЗУ (1944-1953)*, УНИВЕРЗИТЕТ У БЕОГРАДУ, 2012, p. 162.
[545] *Ibidem.*
[546] John C. Campbell, *Diplomacy on the Danube*, „Foreign Affairs”, Volume 27, Number 2, January 1949.

avut nici o idee: „Chestiunea regimului de navigație pe Dunăre este o problemă care ține în primul rând de țările dunărene însele și nu poate fi rezolvată în acorduri de pace cu fiecare țară dunăreană în parte". Nu ar trebui să se recunoască drept corect faptul că unele țări care nu sunt dunărene își însușesc dreptul de a dicta țărilor dunărene voința lor și acel regim pe Dunăre care nu ar corespunde intereselor țărilor dunărene, în special ale statelor federale dunărene (Cehoslovacia, Iugoslavia)."[547]

Prezența Armatei Roșii pe Dunăre și lupta comună au fost răsplătite în timp prin încărcăturile de ajutor care au sosit în Iugoslavia din Uniunea Sovietică pe calea navigabilă a Dunării și prin prezența navelor sovietice de dragare a minelor însărcinate cu refacerea „arterei" vitale a Iugoslaviei. Experții sovietici au ajutat, de asemenea, la construirea de poduri pe acest fluviu și la unirea părților distruse de război și separate ale teritoriului iugoslav. Cooperarea pe Dunăre a fost încununată de crearea unei întreprinderi comune pentru navigația pe Dunăre și de apariții diplomatice comune la conferințele internaționale. Cu toate acestea, cooperarea s-a transformat curând în conflict, iar încărcăturile de ajutor și navigația comună au fost răsplătite cu lăzi de materiale de propagandă, împușcături asupra navelor și sabotarea navigației[548].

Prima confirmare a faptului că între Iugoslavia și Uniunea Sovietică a avut loc o schimbare și o înăsprire a relațiilor a avut loc în a doua jumătate a lunii martie 1948. Mai întâi, s-a luat decizia de a retrage experții militari sovietici din Iugoslavia (18 martie), cu explicația că erau „înconjurați de neprieteni", iar la scurt timp după aceea s-a luat decizia de a retrage toți experții civili (19 martie), cu aceeași motivație. Aceste decizii ale guvernului sovietic au fost anunțate prin intermediul generalului-maior Aleksey Nikolaevici Barskov, care era șeful consilierilor militari sovietici din Iugoslavia, și Ivan Mihailovici Armyaninov, consilier la Ambasada sovietică din Belgrad. Într-o scrisoare datată 20 martie, Josip Broz Tito a cerut clarificarea situației și a negat acuzațiile de tratament necorespunzător al experților sovietici în Iugoslavia[549].

Crearea unei noi administrații în proiectul Đerdap/Porțile de Fier

Relațiile proaste dintre Iugoslavia și România, în afară de dizolvarea Comitetului provizoriu și a administrației Đerdap, s-au reflectat în acest

---

[547] Тихоокеанская звезда, No. 242, marți 15 octombrie 1946, p. 3 https://www.fessl.ru/tozsite/1946/242_1946.pdf.

[548] Milan N. Gulić, *op. cit.*, p. 48.

[549] Murat Agovi′c, Aleksandar Šokorac, Pavle Despotović, et al., *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1948*, doc. nr. 30, 40, Jugoslovenski pregled, pp. 65-66.

sector al Dunării și asupra formării unei noi administrații pentru Đerdap, prevăzută de Convenția privind regimul de navigație pe Dunăre. Nu numai că nu a fost posibil să se ajungă la un acord asupra viitoarei administrații timp de ani de zile, dar a fost imposibil ca România și Iugoslavia să se pună de acord chiar și asupra începerii negocierilor. La eșecul de a ajunge la un acord a contribuit și Uniunea Sovietică, a cărei politică urmărea să obțină formarea unei astfel de administrații care să fie doar „parte a serviciului tehnic", adică să fie complet dependentă de Comisia Dunării, în cadrul căreia dețineau supremația absolută. Iugoslavia a susținut poziția conform căreia reprezentanții Iugoslaviei și ai României în noua organizație Đerdap trebuie să aibă un rang diplomatic și să fie independenți în raport cu Comisia Dunării, mai ales în ceea ce privește taxele[550].

România s-a arătat din ce în ce mai interesată de realizarea dorinței germane neîmplinite de exploatare hidroenergetică a Đerdap-ului. După cum au relatat reprezentanții iugoslavi în România, la începutul anului 1946 se scria tot mai mult despre acest lucru în presa românească. Ca dovadă că nu sunt scrieri obișnuite de propagandă jurnalistică, a servit prezentarea delegatului român la Comitetul provizoriu pentru conducerea afacerilor Administrației Đerdap, care, în numele Institutului Român de Energie, a cerut date precise despre sectorul Đerdap pe care Administrația Đerdap le avea la dispoziție[551].

Prima propunere de inițiere a negocierilor bilaterale privind crearea unei noi administrații pe Đerdap a fost făcută de Iugoslavia la 23 mai 1949, la scurt timp după intrarea oficială în vigoare a Convenției privind regimul de navigație pe Dunăre. În lunile următoare, România nu a răspuns la nota iugoslavă, motiv pentru care Iugoslavia a amenințat că va prelua complet tracțiunea locomotivă și va ridica nivelul taxelor de pe Đerdap din proprie inițiativă. Bucureștiul nu a răspuns până la 14 octombrie. România a considerat că negocierile nu puteau începe decât după constituirea Comisiei Dunării, iar amenințarea cu creșterea taxelor și preluarea tracțiunii a fost caracterizată ca o încercare a guvernului FNRJ „de a realiza vechile tendințe naționaliste ale guvernelor burgheze de la Belgrad, care au lucrat întotdeauna în așa fel încât navigația în sectorul Đerdap să depindă de ele". Este caracteristic faptul că în acea notă nu existau mesajele diplomatice obișnuite, de curtoazie, precum și o indicație precisă a numelui statului FNRJ, ci doar termenul „Guvernul iugoslav". Din această cauză, precum și

---

[550] Milan N. Gulić, *op. cit.*, p. 223.

[551] Arhivele Iugoslave, fond 331-81, Direcția Centrală de Navigație Interioară no. 33; Existau informații la sfârșitul anului 1945 cum experții români și bulgari au condus discuții despre exploatarea potențialului energetic al Đerdap-ului.

din cauza „conținutului ofensator", nota a fost returnată Ministerului român de Externe, dar după ce a fost rescrisă și inserată denumirea oficială a statului iugoslav, a fost trimisă din nou la ambasada iugoslavă de la București.

În august 1951, România a făcut primii pași pentru a conveni asupra creării unei noi administrații la Djerdap. S-a propus apoi ca negocierile să înceapă la 25 septembrie a aceluiași an la București. Iugoslavia a fost de acord cu data negocierilor, dar a precizat că nu vedea niciun motiv pentru a nu organiza conferința la Belgrad. Negocierile nu au început la acea dată și se pare că românii au fost mult mai dispuși la negocieri pe Đerdap abia după preluarea de către iugoslavi a tracțiunii locomotive pe Canalul Sip, care a provocat mari pagube materiale tuturor transporturilor maritime din țările blocului sovietic.

În februarie 1953, Iugoslavia a respins încă o dată posibilitatea de a purta negocieri la Orșova și a sugerat Novi Sad ca loc de negocieri. Propunerea de compromis cu privire la cele două locuri în care vor avea loc negocierile a fost făcută de MAE român la sfârșitul lunii februarie a aceluiași an. După ce, în cele din urmă, s-a convenit ca negocierile să se desfășoare alternativ la Orșova și Tekija, acestea au început la 15 aprilie 1953.

Cea mai bună dovadă a importanței negocierilor, pe care Slavoljub Petrović le-a numit „neobișnuite", a fost atât pentru Iugoslavia și România, dar și pentru relațiile generale dintre Iugoslavia și blocul sovietic, se găsește în componența delegațiilor. În timp ce delegația iugoslavă a fost condusă de ministrul plenipotențiar Slavoljub Đera Petrović, care a condus delegația iugoslavă atât la sesiunea Comitetului Special al Comisiei Dunării (CD) de la București, cât și la cea de-a opta sesiune a CD de la Galați, delegația română a fost condusă de ministrul adjunct al Afacerilor Externe și apoi președinte al CD, Grigore Preoteasa.

Fără îndoială, negocierile iugoslavo-române trebuiau să aibă loc, mai devreme sau mai târziu, pentru a rezolva situația de la Đerdap și a pune în aplicare prevederile Convenției de la Dunăre, însă momentul inițierii lor (la numai puțin mai mult de o lună de la moartea lui J.V. Stalin) arată că aceste negocieri au fost, de asemenea, parte integrantă a unei noi dinamici în relațiile dintre Iugoslavia și lagărul sovietic. Tocmai din acest motiv, dar și datorită însăși importanței sectorului Đerdap, negocierile de la Orșava și Tekija au primit o mare atenție în presa mondială și în cercurile diplomatice. Ambasadorul iugoslav în SUA, Vladimir Popović, a relatat despre interesul Departamentului de Stat pentru negocieri, precum și despre curiozitatea americanilor de a afla „dacă acest lucru reprezintă începutul unei schimbări

în relații și în ce măsură". Slavoljub Petrović a scris în acest sens: „Practic, nu existau contacte între Moscova și Belgrad, așa că s-a ales România (din partea sovietică) pentru a începe negocierile privind crearea administrației fluviului Đerdap cu Iugoslavia (a se citi: ca marea Uniune Sovietică să accepte condiția iugoslavilor de a folosi tracțiunea locomotivelor Sip, cu condiția ca transportatorul să plătească regulat taxele de transport...)"[552].

Descriind, în memoriile sale, chiar cursul negocierilor, Slavoljub Petrović a scris: „A fost un exemplu clasic de negocieri nepregătite și necoordonate, în care două delegații au venit cu obiective complet diferite". Iugoslavia a venit cu scopul de a îndeplini obligațiile Comisiei Dunării și de a crea Administrația Fluvială Đerdap. A adus cu ea proiectul mai multor contracte, de peste 260 de pagini dactilografiate de text rafinat, și a venit cu o echipă profesională foarte puternică. Partea română dorea să salveze formal reputația marii puteri - Uniunea Sovietică - și să obțină rapid acordul Iugoslaviei pentru ca rușii să folosească tracțiunea cu locomotive. A fost nevoie de mai mult de douăzeci de zile doar pentru a stabili ordinea de zi. Sesiunile au durat 7-8 ore pe zi. Circumstanța agravantă era că „ministrul român trebuia să informeze Moscova în fiecare zi (aceasta era convingerea noastră fermă) despre toate detaliile negocierilor. Ministrul a stat insistent în orașul Orșova și a negociat cu Slavoljub Đera Petrović timp de trei luni întregi! Totuși, este prea mult timp pentru un ministru de externe!"[553][554].

După cum se poate observa din scrierile lui S. Petrović, tracțiunea locomotivelor a fost una dintre cele mai importante, dacă nu chiar cea mai importantă, problemă în toate negocierile postbelice din jurul Đerdap. Având în mână tracțiunea locomotivă, Iugoslavia deținea „cheile” Porților de Fier și, în general, ale întregului Đerdap, deși, așa cum am explicat deja, a fost exclusă efectiv din administrația Đerdap. Tocmai din această cauză, Slavoljub Petrović a avut impresia că delegatul român „nu putea să oprească negocierile cu orice preț și a acceptat toate documentele pe care i le-am oferit, aproape fără nici o modificare, convins fiind că acestea vor

---

[552] S. Đ. Petrović, *Sećanja i zapisi jednog borca i diplomate*, DTA, 2007, p. 155.

[553] Cu toate acestea, Slavoljub Petrović face o greșeală și îl numește pe G. Preoteasa ministrul român al afacerilor externe. Grigore Preoteasa a fost ministru de Externe, dar numai din 4 octombrie 1955 până în 14 iulie 1957. În perioada în care conducea delegația română la negocierile privind Đerdap, el era ministru adjunct al afacerilor externe. De asemenea, există toate șansele ca nici măcar stabilirea ordinii de zi să nu fi durat 20 de zile, așa cum afirmă S. Petrović, ci șapte zile, între 15 și 22 aprilie, așa cum a relatat presa de la Belgrad. A treia inexactitate din prezentarea lui S. Petrović se referă la durata negocierilor. Acestea au durat între 15 aprilie și 31 mai, și nu trei luni, așa cum afirmă el; S. Đ. Petrović, *op. cit.*, p. 156.

[554] *Политика/Politika*, nr. 14489, 23 aprilie 1953, p. 2.

reglementa și utilizarea căilor ferate și ale locomotivelor"[555]. El a subliniat în mod deosebit „atmosfera de echitate reciprocă"[556], precum și „amabilitatea și zâmbetul frecvent"[557] al delegatului român. De asemenea, ziarele Politika și Borba din Belgrad au scris despre faptul că cea mai mare problemă la stabilirea ordinii de zi este efortul delegației române „de a discuta problema tracțiunii locomotivei, deținută de Iugoslavia, simultan cu principala problemă de pe ordinea de zi a conferinței"[558]. Din cauza dificultății de a ajunge la un acord asupra ordinii de zi, precum și a complexității problemei Đerdap și a numărului de documente care trebuiau adoptate, lucrările conferinței „au progresat lent"[559][560].

Analiza textelor acordului a fost finalizată pe 24 mai, însă, din acea zi, a început discuția pe tema tracțiunii locomotivelor, pe care, inițial, Iugoslavia nici nu intenționa să o discute la această conferință. România a insistat ca tracțiunea locomotivă să fie închiriată Administrației Fluviale Đerdap, a cărei înființare a fost decisă de conferința de la Orșova și Tekija. Partea iugoslavă nu dorea să revină la pozițiile sale anterioare. Decizia ei din septembrie 1952 a fost definitivă. Dându-și seama de acest lucru, delegația română a încercat să obțină, cel puțin, posibilitatea de a influența stabilirea cuantumului taxei pentru folosirea locomotivelor de tracțiune, adică au propus ca stabilirea lor să fie încredințată Administrației de Tracțiune Locomotivă Sip și noii Administrații Fluviale[561], însă nici Iugoslavia nu a putut fi de acord cu acest lucru. Delegația iugoslavă a rămas ferm la părerea că toate companiile de navigație pot folosi tracțiunea locomotivă în condiții egale, precum și că valoarea taxelor este de așa natură încât să acopere cheltuielile, dar să nu aducă profit[562].

Acordul privind înființarea Administrației Fluviale Đerdap a fost semnat la 31 mai 1953. Cu această ocazie, au fost semnate o serie de alte acorduri bilaterale privind problemele Đerdap-ului: Protocolul privind trecerea frontierei de către funcționarii Administrației Râului Đerdap și privind problemele vamale referitoare la Administrație; Regulamentul de funcționare a Administrației Râului Đerdap; Aranjamentul privind stabilirea competenței autorităților responsabile de urmărirea penală a infracțiunilor

---

[555] S. Đ. Petrović, *op. cit.*, pp. 156-157.
[556] Politika, nr. 14489, 23 aprilie 1953, p. 2
[557] *Ibidem*.
[558] *Politika*, nr. 14488, 22 aprilie 1953, p. 2.
[559] *Politika*, nr. 14492, 26 aprilie 1953, p. 3
[560] *Борба/Borba*, nr. 107, aprilie 22, 1953, p. 3.
[561] Vladimir Lj. Cvetković, *Jugoslovenska politika prema zemljama narodne demokratije u susedstvu 1953-1958*. godine, Beograd, 2012, p. 140.
[562] Momir M. Stojković, *Dunavska Komisija*, Univerzitet u Beogradu, 1970, pp. 70-71.

comise pe linia de frontieră sau în imediata vecinătate, linia respectivă în sectorul Đerdap; Protocolul privind transferul de competențe ale Comisiei temporare pentru gestionarea afacerilor Administrației Đerdap către noua Administrație Đerdap și Protocolul privind rezultatele discuțiilor privind utilizarea tracțiunii apei în sectorul Đerdap.

Acordul a instituit Administrația Fluvială Đerdap (sau cum ne este nouă cunoscută: Administrația Fluvială a Porților de Fier) „pe partea Dunării de la Vinci până la Kostol pe malul drept și de la Moldova Veche până la Turnu Severin pe malul stâng, numită sectorul Đerdap", cu scopul de a „întreține și îmbunătăți calea navigabilă și de a reglementa navigația"[563]. Noua administrație din Đerdap avea două sedii, Orșova și Tekija. Jurisdicția autorității se încheia în docurile și pe malurile sectorului Đerdap. Administrația în sine era gestionată de un comitet mixt, compus din câte un reprezentant, numit și finanțat de guvernele iugoslave și române. Acești reprezentanți se bucurau de imunitate diplomatică, iar inviolabilitatea arhivelor și a documentelor oficiale ale administrației era garantată. Sesiunile au avut loc alternativ la Tekija și Orșova și au fost prezidate de membrul comitetului de pe teritoriul țării în care s-a desfășurat sesiunea[564].

Din setul de acorduri semnate la 31 mai 1953, deosebit de important a fost protocolul privind rezultatul discuțiilor asupra utilizării tracțiunii auxiliare în sectorul Đerdap, care recunoștea definitiv că tracțiunea locomotivă din Canalul Sip „este proprietatea Republicii Populare Federale Iugoslave, în exploatarea Direcției iugoslave a Tracțiunii auxiliare a locomotivelor". Remorcarea a fost pusă la dispoziția navelor de toate pavilioanele, fără discriminare, iar taxele plătite pentru utilizarea serviciilor sale nu trebuiau să constituie o „sursă de profit"[565]. Remorcherul Vaskapu a continuat să efectueze remorcarea auxiliară pe recif, iar colectarea taxelor pentru utilizarea sa a avut rolul de a acoperi pur și simplu cheltuielile sale. În acest fel, au fost create condițiile pentru ca utilizarea tracțiunii locomotive să fie pe deplin normalizată. În august 1953, CSND (Compania de stat sovietică de navigație pe Dunăre), MESZHART (Societatea ungaro-sovietică de transport maritim pe acțiuni), SOVROMTRANSPORT și BRP (Navigare fluvială bulgară) și-au achitat datoriile față de USLV (Administrația de Tracțiune Locomotivă Sip) prin intermediul Băncii Naționale a Iugoslaviei, conform tarifului prescris și a Regulamentului adoptat de USLV. Compania iugoslavo-sovietică JUSPAD (Societatea

---

[563] Arhivele Iugoslave, Acord privind înființarea Administrației Fluviale Djerdap, fond 190-10 Đerdapska Rečna Uprava Tekija – Kladovo.
[564] Vladimir Dedijer, Dokumenti o 1948, III, doc. nr. 305, pp. 494-500.
[565] *Ibidem*.

iugoslavă și sovietică de vapoare pe Dunăre), în schimb, nu a suferit taxe sau modificări concrete. După data de 20 august a aceluiași an, a început utilizarea normală a tracțiunii locomotive de către toate aceste companii de transport maritim. În acest fel, USLV a fost recunoscută definitiv, iar acțiunea condamnată anterior a autorităților iugoslave din Đerdap din septembrie și octombrie 1952 a fost legalizată.

Acordurile semnate au fost mult mai mult decât niște acorduri interstatale obișnuite și schimbări de circumstanțe uzuale în Đerdap. Înființarea Administrației Fluviale Đerdap a marcat sfârșitul unei ere teribile de conflicte, provocări interstatale, propagandă devastatoare și valuri de emigranți politici din toate părțile. Iugoslavia și România puteau fi din nou, înainte de toate, țări „vecine”. Acordul a fost o confirmare semnificativă pentru Iugoslavia că „de cealaltă parte a Dunării" ceva s-a schimbat cu adevărat. Iugoslavia a primit un semnal important în această navigare internațională și gestionarea negocierilor dintre cele două state înspre îmbunătățirea relațiilor de vecinătate în ciuda tuturor obstacolelor[566].

Comitetul de administrare a fluviului Đerdap a fost constituit oficial la 15 octombrie 1953. Primul reprezentant al Iugoslaviei în cadrul Comitetului a fost Dušan Ibročić (din octombrie 1953 până în martie 1956), membru al delegației iugoslave la mai multe sesiuni ale Comisiei Dunării, în timp ce reprezentantul României a fost Nikolae Gonda (din octombrie 1953 până în noiembrie 1955). După D. Ibročić, reprezentanții iugoslavi în Comisie au fost Blagoje Popovski (din aprilie 1956 până în iulie 1958), Tsadik Danon (din august 1958 până în decembrie 1961), ing. Dimitrije Popović (din ianuarie 1962 până în decembrie 1964), iar Ljubiša Veselinović a rămas cel mai mult timp în această poziție (din ianuarie 1965 până în octombrie 1976). România se află în Comitet, cu excepția lui N. Gonda, reprezentată de Rudolf Stojan (din decembrie 1955 până în mai 1964) și de ing. Alexandru Petrescu (din iunie 1964 până în octombrie 1976). În timpul existenței sale, ĐRU și-a schimbat și sediul, astfel că pe litoralul românesc a devenit Drobeta Turnu Severin în loc de Orșovo, iar pe litoralul iugoslav, în loc de Tekija, Kladovo. Odată cu finalizarea construcției HEPS (Sistemul hidroenergetic și de navigație) Đerdap, care a eliminat obstacolele în calea navigației pe acea parte a Dunării, a încetat necesitatea existenței unei administrații fluviale separate. Desființarea acesteia a fost discutată în cadrul celei de-a doua sesiuni extraordinare a CD din 13 decembrie 1973, iar cele două țări care o formau au convenit asupra desființării acesteia la 10 septembrie 1976, la Belgrad. Odată cu depunerea

[566] Momir M. Stojković, *op. cit.*, pp. 75-77.

contului final la 30 octombrie 1976, Comitetul ĐRU a încetat să mai existe[567].

Normalizarea relațiilor dintre Iugoslavia-România și discursul interstatal pentru construirea hidrocentralei

Cu toate acestea, în anii următori, din cauza relațiilor proaste dintre Iugoslavia și țările din blocul sovietic, nu au existat negocieri privind exploatarea hidroenergetică a Đerdap. Între timp, odată cu crearea Administrației Fluviale Đerdap, cu normalizarea situației în cadrul Comisiei Dunării și cu normalizarea relațiilor interstatale, a fost din nou posibil să se gândească și să se discute despre posibilitatea de a folosi puterea apei Dunării la Đerdap în scopuri energetice și despre reglementarea definitivă a celui mai dificil sector al Dunării pentru navigație. Contactele dintre reprezentanții români și iugoslavi în legătură cu Đerdap au fost urmărite cu atenție la Moscova. Uniunea Sovietică era foarte interesată de construcția unui sistem hidroenergetic și de navigație pe Đerdap, având în vedere cât de benefic era sistemul pentru navigația sa foarte vie pe Dunăre. Contribuția sistemului pentru producția de energie era mare pentru Iugoslavia și România, dar contribuția pentru navigație era benefică și pentru alte țări. Sistemul a permis utilizarea integrală a spațiului navelor, a eliminat orice restricție privind formarea procesiunilor de nave, precum și depășirea și recuperarea acestora, a permis navigația chiar și în perioadele de nivel scăzut al apei, precum și navigația pe timp de noapte, ceea ce a crescut debitul sectorului și a redus timpul de parcurs, și a eliminat necesitatea unui pilotaj obligatoriu. Tocmai din această cauză, nu trebuie să ne surprindă satisfacția vizibilă exprimată de Nikita Sergheevici Hrușciov în scrisoarea Comitetului Central al SKJ (Liga Comuniștilor Iugoslaviei) către Josip Broz Tito din 3 martie 1956, în care salută acordul iugoslavilor de a participa la construcția unei centrale hidroelectrice pe Dunăre[568].

Deși între România și Uniunea Sovietică nu exista o asemenea ostilitate ca între România și Iugoslavia, Administrația Fluvială Specială a Dunării de Jos a fost înființată abia la 5 decembrie 1953. Activitatea sa a început la 1 iunie a anului următor, iar principalele sale obiective erau realizarea de lucrări hidrotehnice și reglementarea navigației pe sectorul Dunării de la Brăila până la gura de vărsare în Marea Neagră, prin brațul Sulina. Administrația s-a ocupat, de asemenea, de marcarea căii navigabile, de semnalizare și de pilotarea navei. Odată cu înființarea sa, Administrația Română a Dunării Maritime, înființată în 1938, a fost desființată definitiv.

---

[567] Rodoljub Etinski, Međunarodnopravno uređenje plovidbe na plovnom putu Rajna-MajnaDunav, Novi Sad, 1985, p. 83.
[568] Vladimir Lj. Cvetković, o*p. cit.*, pp. 84-85.

Construcția hidrocentralei de pe Đerdap a fost subiectul discuțiilor purtate de G. Ghiorghiu-Dej și J. B. Tito în timpul vizitei delegației statului iugoslav în România la sfârșitul lunii iunie 1956. Detaliul cel mai important al acestei conversații este susținerea de principiu a președintelui român pentru participarea doar a României și Iugoslaviei la întregul proiect, deși J. B. Tito a ridicat problema posibilității participării altor țări interesate, cum ar fi Ungaria și Bulgaria (poziția României s-a schimbat, evident, în decursul unui deceniu). În luna septembrie a aceluiași an, delegațiile română și iugoslavă au vizitat terenul și au făcut schimb de informații privind documentația profesională. Partea iugoslavă a intrat în negocieri cu românii care erau în posesia unui proiect german de construcție a unei hidrocentrale, realizat de Siemens[569], care a ajuns în mâinile iugoslave „după capitularea germană în mod neregulamentar". Potrivit datelor iugoslave, folosirea hidrocentralei de la Đerdap a fost discutată și în cadrul Consiliului de Asistență Economică Reciprocă.

Sediul administrației era la Galați. Cu toate acestea, Uniunea Sovietică s-a retras deja din această Administrație la 18 iulie 1957 și a predat României „toate funcțiile și bunurile". O astfel de decizie a reprezentat o încălcare a convenției privind regimul de navigație pe Dunăre[570], deoarece se specifica clar că două state trebuie să formeze această administrație specială. La 13 septembrie 1956, URSS a informat Iugoslavia, în calitate de depozitar al Convenției din 1948, cu privire la intenția sa de a ceda întreaga administrație României. Acordul final între Republica Populară Română și URSS a fost semnat la 8 iunie 1957[571].

Deși noua Comisie a Dunării s-a bazat pe un principiu foarte clar de prudență, acesta nu a putut fi îndeplinit pe deplin nici în momentul formării sale, nici în primii ani de activitate. Motivul pentru aceasta a fost faptul că printre țările riverane se aflau și două (Austria și Republica Federală Germania) în care regimul de ocupație era încă în vigoare. De asemenea,

---

[569] Potrivit proiectului Siemens, centrala hidroelectrică planificată ar avea 16 agregate cu o putere totală instalată de 1,6 milioane de KW și ar produce 10,7 miliarde de KWh de energie electrică anual. Construcția acestui baraj ar fi trebuit să creeze un rezervor de 110 km lungime, care ar fi asigurat complet navigația. Proiectul german prevedea patru camere navigabile cu o capacitate totală de 60-80 de milioane de tone pe an. Proiectul Siemens ar putea fi folosit ca un bun punct de plecare datorită fondului topografic, geologic și hidrologic bun. Studiile fotogrammetrice aeriene, realizate în timpul a aproximativ 1.000 de zboruri, observațiile geologice de suprafață extinse și rezultatele forajelor de adâncime, precum și datele hidrologice bazate pe observarea multianuală a stațiilor de măsurare a apei au reprezentat un bun punct de plecare pentru planurile iugoslave din România.

[570] Convenția din 18 august 1948 privind regimul navigației pe Dunăre.

[571] Momir M. Stojković, *Dunavska Komisija*, pp. 69-70.

aceste două țări nu se aflau încă într-o stare de pace deplină cu Națiunile Unite[572].

Problema admiterii Austriei în Comisia Dunării era o chestiune importantă pentru relațiile dintre Austria și celelalte țări de pe malurile Dunării și, prin urmare, pentru relațiile cu Iugoslavia. De la Belgrad, delegația iugoslavă la cea de-a opta sesiune a CD a fost sfătuită să „avanseze în principiu" și să pledeze pentru stabilirea unei cooperări cu toate statele riverane și pentru „activarea acestora în cadrul Comisiei Dunării". În decembrie 1953, Dr. Aleš Bebler a discutat acest lucru cu Dr. Walter Vodak, reprezentantul austriac la Belgrad. Abordarea Austriei față de Pactul Balcanic și asistența acordată de Iugoslavia Austriei pentru ca aceasta să adere cât mai curând posibil la CD, precum și posibilitatea ca delegația iugoslavă la sesiunile CD „să reprezinte de facto interesele austriece", au fost menționate ca fiind aspecte asupra cărora s-ar putea stabili o cooperare mai strânsă între cele două țări.

În 1957 a fost constituită comisia mixtă iugoslavo-română însărcinată cu gestionarea și coordonarea lucrărilor de amenajare a Dunării în sectorul Đerdap. La sesiunea din iunie a aceluiași an, aceasta și-a adoptat statutul. Protocolul iugoslavo-român privind pașii ulteriori care trebuiau făcuți în ceea ce privește construcția sistemului hidroenergetic de pe Đerdap a fost semnat abia la 23 decembrie 1960. În conformitate cu acest protocol, în perioada 26 februarie - 10 martie 1962, la București au avut loc discuții în cadrul a trei comisii speciale: Tehnică, Economico-Financiară și Juridică[573]. O serie de acorduri legate de reglementarea și utilizarea hidroenergetică a Đerdap-ului au fost semnate între Iugslavia și România la Belgrad, la 30 noiembrie 1963. Evident, complexitatea problemei a dus la faptul că de la crearea ĐRU și până la încheierea negocierilor privind reglementarea a trecut un deceniu întreg. Reprezentanții autorizați ai celor două țări, Bogoljub Stojanović, președintele Comitetului pentru Planificare Socială al RS Serbia și președintele părții iugoslave a Comitetului Mixt pentru Đerdap, și Nicolae Gheorghiu, ministru adjunct al minelor și energiei, au semnat mai multe acorduri extrem de importante: Convenția privind exploatarea sistemului hidroenergetic și de navigație (HEPS) Đerdap, Convenția privind dezvoltarea proiectelor pentru construcția HEPS Đerdap, Convenția privind executarea lucrărilor la HEPS Đerdap, Convenția privind despăgubirile pentru daunele cauzate de construcția HEPS Đerdap, Convenția privind determinarea valorii investițiilor și decontarea reciprocă în legătură cu

---

572 *Ibidem.*

573 Arhivele Iugoslave, Procesele-verbale ale delegațiilor de stat, fond 599-296, Secretariatul Federal Pentru Transporturi și Comunicații, martie 1962.

construcția HEPS Đerdap, Statutul Comisiei mixte iugoslave-române pentru Đerdap, Protocolul privind trecerea frontierei de stat iugoslave-române în legătură cu construcția HEPS Đerdap. Toate acordurile semnate se bazează pe egalitatea completă a celor două țări, iar conform acestora fiecare dintre părți este proprietara instalațiilor de pe coasta sa și a unei jumătăți din barajul de revărsare[574].

La mijlocul anului 1964, constructorii iugoslavi și români au început lucrările inițiale pentru construcția sistemului hidroenergetic și de navigație „Đerdap", care este format din sistemele „Đerdap 1", care este situat pe kilometrul 943 al Dunării de la confluența cu Marea Neagră, este o construcție simetrică care include un baraj, două centrale hidroelectrice și două ecluze pentru nave. A fost pus în funcțiune oficial în 1972. Două țări, fosta Iugoslavie, astăzi Serbia, și România, dețin părți egale din sistemele „Đerdap 1" și „Đerdap 2". La „Đerdap 1", bisectoarea barajului reprezintă frontiera de stat dintre cele două țări. Odată cu punerea în funcțiune a sistemului „Đerdap 1", visul de zeci de ani al multor ingineri și constructori de a utiliza potențialul energetic al Dunării în sectorul Đerdap a devenit realitate. La momentul construcției, acesta a fost unul dintre cele mai delicate și complexe proiecte de hidroconstrucții din lume din punct de vedere al unui număr de parametri, iar în ceea ce privește dificultatea problemei, se remarcă sarcina de deviere a fluviului în timpul construcției, care a fost rezolvată cu brio prin construirea hidrocentralei în mai multe etape, ceea ce a permis o construcție fără probleme și o evacuare fiabilă a apelor mari cu cât mai puține perturbări posibile ale navigației. Experți din întreaga lume au venit să studieze pe șantierul de construcție a sistemului „Đerdap 1". Când centrala hidroelectrică „Đerdap 1" a fost pusă în funcțiune în 1972, aceasta era cea mai mare centrală hidroelectrică din Europa, cu excepția Uniunii Sovietice, unde existau patru centrale hidroelectrice mai mari decât „Đerdap 1". Cu o putere de 1.026 MW, „Đerdap 1" este astăzi cel mai mare producător de energie electrică din resurse de apă din Europa de Sud-Est. Este cea mai mare construcție hidrotehnică de pe Dunăre, cu o lungime totală de 1.278 m. În centrala hidroelectrică de pe malul iugoslav sunt instalate șase hidroagregate cu turbine Kaplan, al căror diametru al circuitului este de aproximativ 9,50 m. La momentul punerii în funcțiune, diametrul circuitului și debitul prin turbină aveau valori care se numărau printre cele mai mari valori atinse la nivel mondial. Intrarea în funcțiune a centralei hidroelectrice „Đerdap 1" a

[574] M. Paunović, Đerdap i Timočka Krajina, Zagreb, 1970, pp. 762-765.

marcat, de asemenea, introducerea unei rețele de transmisie cu o tensiune de 400 kV în sistemul energetic al Iugoslaviei[575].

Concluzii:

De data aceasta, Conferința de Pace de la Paris a schimbat imaginea Europei, dar nu a putut schimba situația de pe Dunăre. Problema Dunării a fost discutată la Conferința de la Potsdam, la consultările miniștrilor afacerilor externe ai celor patru mari puteri și la Conferința de Pace de la Paris. Deși confirmarea libertății de navigație pe Dunăre a fost inclusă în cadrul tratatelor de pace cu Bulgaria, Ungaria și România, problema reglementării regimului pe Dunăre a trebuit să fie lăsată în seama unei conferințe speciale, cu participarea statelor riverane. Problema Dunării a devenit deja atunci parte integrantă a conflictelor din timpul Războiului Rece.

Consultarea miniștrilor de externe mai trebuia să accepte propunerea sovietică de a convoca o conferință la care să se stabilească un nou regim pe Dunăre, cu participarea tuturor statelor riverane (cu excepția Germaniei și Austriei) și a celor patru mari puteri. Deciziile luate în cadrul conferinței au reprezentat victoria unui mare și important principiu în istoria Dunării. În cele din urmă, Dunărea a fost dată popoarelor dunărene. Cu toate acestea, în afară de justificarea indubitabilă a unei astfel de decizii, victoria acestui principiu a marcat, de asemenea, realizarea unei noi dominații pe Dunăre, dominația Uniunii Sovietice. URSS avea o puternică influență politică în Bulgaria, România, Iugoslavia, Ungaria și Cehoslovacia, în timp ce cea mai mare parte a părții austriece a Dunării se afla în zona de ocupație sovietică. În afară de acest fapt, dominația era vizibilă și pe baza controlului asupra flotei. La compania sa maritimă de stat, formată în principal din nave confiscate din Germania, România și alte țări, URSS a adăugat controlul asupra companiilor mixte pentru navigația pe Dunăre formate cu România (SOVROMTRANSPORT), Iugoslavia (JUSPAD) și Ungaria (MESHART). Controlul asupra unei părți considerabile a capacităților societății austriece a oferit o imagine completă a acestei dominații. În afară de problema reglementării regimului de navigație, pe Dunăre existau încă multe întrebări deschise și dificultăți. Dunărea a reprezentat una dintre cele mai importante rute de trafic în faza finală a războiului și în primii ani postbelici.

Abia după moartea autocratului sovietic Iosif Stalin, situația în relațiile interstatale a început să se schimbe. Așa cum Conferința de la

---

575 Zorica Civric, „Остварење инжењерског сна: изградња хидроцентрале у Ђердапском сектору”, *Дунав у Србији - путовање кроз техничке музеје,* Музеј науке и технике-Београд, 2018, pp. 257-285.

Belgrad privind Dunărea din iulie și august 1948 a reprezentat ultima apariție comună a Iugoslaviei și URSS la o reuniune internațională, deși a început la o lună după Rezoluția Informburo, tot astfel, începerea negocierilor privind crearea Administrației Fluviale Đerdap în aprilie 1953 a reprezentat primul semn că situația în relațiile dintre blocul sovietic și Iugoslavia se schimba. Problema Dunării și a Đerdap a reprezentat sfârșitul cooperării postbelice și a orientării iugoslave absolute față de Moscova, precum și intrarea într-o perioadă de relații complet noi, diferite, și sfârșitul unei epoci teribile de conflict.

Normalizarea din 1953-1954 a creat condițiile pentru ca celelalte două țări dunărene (Austria și Germania) să intre în Comisia Dunării, precum și pentru a elimina cele mai mari dificultăți pe calea navigabilă a Dunării, care erau cauzate de sectorul Đerdap. Conversațiile celor mai înalți oficiali de stat iugoslavi și români, printre care Josip Broz Tito și Gheorghe Gheorghiu-Dej, au deschis problema sistemului hidroenergetic și de navigație planificat anterior pe Đerdap. De la jumătatea anilor 1950, această problemă a devenit una dintre cele mai importante aspecte în relațiile dintre cele două state riverane pe Đerdap. Cooperarea lor nu s-a bucurat de sprijinul general și fără rezerve al celorlalți membri ai Comisiei, dar proiectul a fost totuși acceptat și implementat, ceea ce a schimbat pentru totdeauna imaginea generală a Dunării.

Pe partea relației dintre Iugoslavia și România, Đerdap a contribuit la îmbunătățirea legăturilor de prietenie prin construcția mega-proiectului hidrocentralei. Deși proiectul a suferit suișuri și coborâșuri prin modificări, întârzieri sau chiar stopări complete ale dialogului dintre cele două state, rezultatul final îl putem vedea chiar astăzi unde proiectele „Đerdap-Porțile de Fier 1-2” sunt printre cele mai importante hidrocentrale și realizări ale ingineriei moderne.

NAVIGATING THE CURRENTS OF THE COLD WAR. THE COMPLEXITIES OF THE DERDAP PROJECT FOR THE RELATIONS BETWEEN SERBIA AND ROMANIA

-abstract-

Key Words: Yugoslavia, Romania, Danube, Danube Commission, Riveran States, Diplomacy, Đerdap Fluvial Administration.

The Đerdap project, through inter-state cooperation between Yugoslavia and Romania, was given impetus by the USSR's interests in

controlling the Danube canals and their navigation. The project became a priority for the two riparian states when they saw the energy potential of building a hydropower plant in the Đerdap area. With the creation of a river commission and administration for the supervision and development of the canal (with the consent of the USSR), after an arduous dialogue full of obstacles, Yugoslavia-Romania reached a consensus to start the project after the Soviet state handed over complete control to the Romanian administration which formed a joint commission with Yugoslavia. The establishment of Austria and Germany as riparian states in the new Danube Commission also helped legitimize the Commission in view of the departure of the USSR from the Administration.

BIBLIOGRAFIE

Acorduri, convenții:

Convenţia din 18 august 1948 privind regimul navigaţiei pe Dunăre.

Arhive:

Arhivele Iugoslave, Acord privind înființarea Administrației Fluviale Đerdap, fond 190-10 Đerdapska Rečna Uprava Tekija – Kladovo.

Arhivele Iugoslave, Direcția Centrală de Navigație Interioară, no. 33, fond 331-81.

Arhivele Iugoslave, Procesele-verbale ale delegațiilor de stat, fond 599-296, Secretariatul Federal Pentru Transporturi și Comunicații, martie 1962.

General CIA Records, Soviet Policy Regarding the Danube, the Kiel Canal, and the Straits, 1946.

Surse publicate:

AGOVI′C, Murat, ŠOKORAC, Aleksandar, DESPOTOVIĆ, Pavle, et al., *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1948*, Jugoslovenski pregled, 1989.

CAMPBELL, John C., „Diplomacy on the Danube”, *Foreign Affairs, Volume 27, Number 2*, January 1949.

CIVRIC, Zorica, „Остварење инжењерског сна: изградња хидроцентрале у Ђердапском сектору”, *Дунав у Србији - путовање кроз техничке музеје,* Музеј науке и технике-Београд, 2018.

CVETKOVIĆ, Vladimir Lj., *Jugoslovenska politika prema zemljama narodne demokratije u susedstvu 1953-1958. godine*, Institut za noviju istoriju Srbije, Beograd, 2014.

DEDIJER, Vladimir, *Dokumenti o 1948, vol. III*, Rad Bgd., 1980.

ETINSKI, Rodoljub, *Međunarodnopravno uređenje plovidbe na plovnom putu Rajna-Majna-Dunav*, Novi Sad, Forum, 1985.

GULIĆ, Milan N., *ДУНАВ У ЈУГОСЛОВЕНСКОЈ ПОЛИТИЦИ ПРЕМА СОВЈЕТСКОМ САВЕЗУ (1944-1953)*, УНИВЕРЗИТЕТ У БЕОГРАДУ, 2012

PAUNOVIĆ, Marinko, *Đerdap i Timočka Krajina*, Zagreb, Binoza, 1970.

PETROVIĆ, S. Đ., *Sećanja i zapisi jednog borca i diplomate*, DTA, 2007

STOJKOVIĆ, Momir M., *Dunavska Komisija*, Univerzitet u Beogradu, 1970.

Ziare:

Борба/Borba, nr. 107, aprilie 22, 1953.

Политика/Politika, nr. 14488, 22 aprilie 1953.

Politika, nr. 14489, 23 aprilie 1953.

Politika, nr. 14492, 26 aprilie 1953.

Тихоокеанская звезда/Steaua Pacific, No. 242, marți 15 octombrie 1946.

PODUL PRIETENIEI – REALIZARE ȘI PROPAGANDĂ

Dr. Gabriel-Felician CROITORU[*]

În lucrarea *Propaganda comunistă în România (1948-1953)*, devenită reper în istoriografia română, istoricul Eugen Denize sublinia că obiectivul general al propagandei comuniste în România a fost acela de a consolida puterea politică a noului regim. Și asta în condițiile în care acesta nu căpătase puterea nici în urma unui referendum, nici în urma unor alegeri democratice, ci prin instituirea prin forță a unui guvern care treptat, cu sprijin sovietic, a acaparat toate pârghiile decizionale, reușind să facă trecerea de la Regatul României la Republica Populară Română. Același Eugen Denize mai menționa că obiectivele specifice ale propagandei comuniste din România au fost reprezentate de două concepte de sorginte sovietică: revoluția culturală și formarea omului nou, scopul fiind câștigarea adeziunii maselor față de noul regim.

Dar trebuie să recunoaștem că în unele situații, dincolo de exagerările colosale sau forțarea interpretării unor situații, regimul comunist a putut fructifica din plin tarele politice, sociale și economice ale regimului anterior din România. Cum ar fi infrastructura, domeniu în care reperele semnificative se puteau număra pe degete și unde, deși se făcuseră eforturi, ele erau departe de a răspunde necesităților. Mai mult decât atât, în domeniul infrastructurii au existat și unele realizări ale regimului „democrației populare", cu care acesta se putea mândri cu ușurință, atât din perspectiva valorii simbolice, cât și al utilității acestora.

Un foarte bun exemplu în acest sens este podul construit peste Dunăre între Giurgiu și Ruse, despre a cărui necesitate factorii decizionali români au început să vorbească încă din a doua jumătate a secolului al XIX-lea și care a rămas în acest stadiu, de proiect, până în anul 1952. Este momentul în care noua putere de la București, alături de cea de la Sofia și cu sprijin masiv din partea puterii suzerane, Uniunea Sovietică, a demarat construcția podului.

Podul peste Dunăre cu tablier metalic din oţel dintre Giurgiu şi Ruse – cel mai mare pod combinat (cale ferată şi şosea) din Europa la acea dată – are o lungime totală de 2.223,52 metri, traversând braţele Smârda, insula Mocănaşu, braţul Ara, insula Mocanu şi fluviul Dunărea[576], fiind poziţionat la kilometrul 488,7 al fluviului. Structura are şoseaua cu două benzi de

[*] Liga Navală Română, gabrielfeliciancroitoru1@gmail.com.

[576] Nicolae Ilinca, Dan Căpăţînă, *Giurgiu – mic îndreptar turistic*, Editura Sport-Turism, Bucureşti, 1986, p. 91.

circulaţie şi trotuar pentru pietoni la tablierul superior şi calea ferată simplă la tablierul inferior. Pentru navigaţia în perioada când Dunărea are cote foarte ridicate sau pentru trecerea pe sub pod a vaselor mari, deschiderea centrală de 86 m – un tablier mobil – poate fi ridicată pentru a lăsa sub pod o înălţime liberă de 24 de metri[577].

Inaugurat la 20 iunie 1954 cu mare fast și supranumit Podul Prieteniei (deși denumirea oficială, inclusiv în documentele proiectului era de Podul Dunărea), acesta avea o largă perspectivă economică, nu numai pentru că unea două oraşe foarte apropiate, care s-au dezvoltat împreună şi două regiuni care au foarte multe lucruri comune, dar făcea mai lesnicioasă şi legătura rutieră și feroviară între Europa Centrală și Răsăriteană şi Balcani, până către Atena și Istanbul, iar de aici către Asia.

Așa cum era și normal, Podul Prieteniei s-a numărat printre subiectele preferate ale propagandei românești, acesta fiind important prin valoarea sa simbolică, pentru reliefarea întăririi relațiilor dintre țările lagărului comunist, în general, și al „înfrăţirii popoarelor prietene român şi bulgar”, în particular. Dar mai ales, podul a început să fie promovat începând cu 1954 în mass media centrală și locală românească din mai multe perspective, începând de la înfăptuiri ale regimului și întruniri politice până la manifestări sportive, trecând prin acțiuni economice, turistice sau culturale, insistându-se, totodată, asupra prieteniei dintre popoarele țărilor socialiste[578].

---

[577] Despre problematica legată de Podul Prieteniei a se vedea: Gabriel-Felician Croitoru, *„Podul peste Dunăre – expresie a prieteniei de nezdruncinat dintre poporul român şi poporul bulgar”*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române – 2016”, tom XIX, Editura Muzeului Marinei Române, Constanţa, 2016, pp. 263 - 271; Idem, *Cum s-a construit „Podul Prieteniei” Giurgiu-Ruse*, în „Marina”, buletin de informare, documentare şi studii de filatelie tematică, anul XXXIV, nr. 66 - 67, ianuarie-decembrie 2011, pp. 9 - 11; Idem, *Podul peste Dunăre dintre Giurgiu şi Ruse – „expresie strălucită a colaborării frăţeşti între ţările lagărului socialismului şi al păcii”*, în „Marea Noastră”, serie nouă, anul XXV, nr. 4 (103), septembrie-decembrie 2015, pp. 29 -3 4; Idem, *The Friendship Bridge – the steel bridge across the Danube in Romanian communist propaganda*, postat pe 27 iunie 2023 pe https://friendshipbridge.substack.com; Idem, *Podul Prieteniei – magistrala de oțel de peste Dunăre în propaganda comunistă*, în „Marea Noastră”, serie nouă, anul XXXIII, nr. 2 (133), mai-iunie 2023, pp. 31 - 39.

[578] Astfel de denumiri ale unor obiective tehnice nu erau inedite în lagărul socialist, în anii ’50. De exemplu, în anul 1955, un alt „Pod al Prieteniei”, doar de cale ferată, a fost construit între orașul cehoslovac Komarno și cel maghiar Komarnomo, iar în 1956, între Republica Socialistă Cehoslovacă și Uniunea Sovietică a fost construită o magistrală de cale ferată numită „Calea Prieteniei” (*Noi construcții feroviare*, în „Revista Căilor Ferate”, an III, nr. 5, p. 277).

Imediat după inaugurare, ***factorul politic*** a fost principalul vector de prezentare a podului, acesta întrunind mai multe elemente de sprijin în acest sens: proiectantul podului a fost un inginer sovietic, acesta a fost realizat într-un Institut de Proiectări de la Moscova, majoritatea tehnologiei și specialiștilor a provenit din Uniunea Sovietică, beneficiarii direcți erau România și Bulgaria, iar la construirea podului și-au adus aportul mai multe țări din lagărul democrațiilor populare.

Astfel, în presă au apărut o serie de consemnări referitoare la acordarea de diplome și disticții celor care au contribuit la realizarea podului. Pe 13 august 1954, mai mulți ingineri, tehnicieni și muncitori români au fost distinși cu ordine ale Republicii Populare Bulgare, la ambasada acestei țări de la București, pentru „contribuția deosebită adusă la construirea podului peste Dunăre Giurgiu-Russe". Ordinele au fost înmânate de chiar ambasadorul bulgar în România, Stoian Pavlov, în prezența membrilor ambasadei. La manifestare au mai participat Alexandru Samoilenco, ministru adjunct al Căilor Ferate, Dionisie Ionescu, directorul Protocolului din Ministerul Afacerilor Externe, I. Crișan, director ad-interim în Ministerul Afacerilor Externe etc., iar din partea celor care au fost decorați a luat cuvântul mecanicul Ion Șoptăreanu[579].

O activitate similară s-a desfășurat la 16 august 1954, când ambasadorul României la Moscova, Ion Rab, a înmânat ordinele „Steaua Republicii Populare Romîne cls. I", „Steaua Republicii Populare Romîne cls. II", „Ordinul Muncii cls. I" și „Ordinul Muncii cls. II" unui grup de ingineri și tehnicieni sovietici, reprezentați de Alexei Grebovici Petrov, subliniindu-se, în discursurile ținute, că decorațiile menționate au fost acordate ca mulțumire „pentru înalta apreciere a muncii lor" și că podul de la Giurgiu-Ruse reprezintă „noua dovadă a prieteniei de nezdruncinat dintre Uniunea Sovietică și țările de democrație populară"[580]. Ca o continuare firească, la câteva zile mai târziu, pe 25 august 1954, podul de la Giurgiu a fost vizitat de o delegație guvernamentală sovietică, condusă de N. M. Șvernik și G. I. Rudi, venită în România cu ocazia celei de-a zecea aniversări a zilei de 23 august, din partea oficialităților române fiind prezenți Gheorghe Apostol și Alexandru Moghioroș[581].

---

[579] *Muncitori, tehnicieni și ingineri romîni, distinși cu ordine ale R. P. Bulgaria*, în „Scînteia tineretului", an X, seria a II-a, nr. 1.649, sâmbătă, 14 august 1954, p. 1.

[580] *Înmânarea de ordine ale R. P. R. unui grup de ingineri și tehnicieni sovietici*, în „Scînteia tineretului", an X, seria a II-a, nr. 1.652, miercuri, 18 august 1954, p. 4.

[581] *Vizite ale delegației sovietice*, în „Scînteia tineretului", an X, seria a II-a, nr. 1.658, joi, 26 august 1954, p. 1.

Anul inaugurării podului a fost folosit de propaganda oficială pentru promovarea acestuia prin prisma descrierii imenselor concentrări de forțe care au dus la construirea sa. În două ample reportaje publicate în aceeași zi, pe primele pagini ale organelor oficiale de presă ale Partidului Muncitoresc Romîn[582] și Uniunii Tineretului Muncitor[583], se prezenta într-un stil aparte filmul construirii podului, efortul fantastic al celor care au participat la lucrări, calificarea la locul de muncă a sutelor de tineri veniți de la țară și perspectiva acestora de a contribui la dezvoltarea infrastructurii țării. În același registru, era descrisă dezvoltarea edilitară a orașelor Giurgiu și Ruse, prin construirea de blocuri de locuințe, cămine, creșe, magazine, policlinici, cluburi, terenuri de sport etc., insistându-se pe condițiile foarte bune de muncă și trai ale muncitorilor de pe imensul șantier de pe malul Dunării, inclusiv din perspectivă medicală și culturală.

Din perspectivă politică, cea mai sintetică și cuprinzătoare prezentare a Podului Prieteniei a fost făcută de inginerul Alexandru Lungu[584], fostul director general al construcției podului peste Dunăre, într-un articol publicat cu ocazia Zilei Naționale a R. P. Bulgară a încercat o descriere a complexității lucrării, dar și aducerea de mulțumiri față de puterea protectoare sovietică. În material, acesta menționa: „Din primele zile ale anului 1952, constructorii podului peste Dunăre au avut de înfruntat natura vitregă – ploi și zăpezi, apele mari și repezi ale Dunării. Dar toate aceste greutăți au fost învinse cu bărbăție. O trăsătură caracteristică a execuției podului a constituit-o mecanizarea, aplicată pentru prima dată în țara noastră la lucrări de acest gen într-o proporție atât de mare în toate compartimentele de muncă. Acest lucru a fost posibil datorită ajutorului permanent primit din partea marii Uniuni Sovietice, ajutor concretizat în livrări de utilaj de înaltă tehnicitate și în îndrumarea și sprijinul de zi cu zi, primit la locul de muncă, din partea specialiștilor sovietici. (…) Toți acești factori au dus la construirea podului într-un timp record: 2 ani și 3 luni, cu 7 luni înainte de termenul fixat”[585].

În 19 iunie 1955, în principalul ziar al Uniunii Tineretului Muncitor, cu acoperire națională și distribuție în străinătate, a apărut articolul-reportaj

---

[582] V. Negru, I. Maricoiu, *Constructori ai marelui pod*, în „Scînteia”, an XXIII, nr. 3.006, miercuri, 23 iunie 1954, p. 2.

[583] L. Livadariu, M. Ionescu, *Magistrala de oțel*, în „Scînteia tineretului”, an X, seria a II-a, nr. 1.604, miercuri, 23 iunie 1954, p. 1.

[584] Acesta a încetat din viață în aprilie 1972, la București, la două decenii după începerea construcției podului.

[585] Alexandru Lungu, *Podul prieteniei*, în „Scînteia”, an XXIII, nr. 3.073, joi, 9 septembrie 1954, p. 2.

aniversar „Podul prieteniei a împlinit un an”, în care se spunea că „reprezintă o mare înlesnire pentru dezvoltarea schimburilor economice și culturale între R. P. Romînă și R. P. Bulgară precum și a schimburilor cu alte țări”[586]. În cadrul materialului, scris într-o formă aproape epopeică, erau evocate unele momente-cheie din perioada construirii, insistându-se asupra determinării constructorilor și a greutăților cu care aceștia s-au confruntat în perioada ridicării „celui mai mare pod din Europa”[587].

După aceste elemente mai mult sau mai puțin oficiale, propaganda de stat a început să promoveze Podul Prieteniei pe o linie pe care am putea-o numi „turism proletar”, în care principalii actori au fost fie direct sovieticii (în cea mai mare parte), fie reprezentanți ai României sau a unor țări socialiste, acțiunile acestora fiind raportate la o serie de evenimente oficiale, cu puternică încărcătură politică.

Astfel, la pe 3 iulie 1955, Podul Prieteniei a fost martorul predării ștafetei internaționale a celui de-al V-lea Festival mondial al tineretului și studenților, ce urma să se desfășoare la Varșovia, în Polonia. În prezența conducerii organizațiilor de tineret ale partidelor comuniste din cele două țări, delegația bulgară a predat celei române ștafeta, iar „cinstea de a purta primul pe pământul României ștafeta prieteniei a revenit tânărului Dumitru Cristea, absolvent al Școlii medii tehnice de mecanizare a agriculturii din Giurgiu, fruntaș în învățătură și sport”[588].

Tot la începutul lunii iulie a aceluiași an, Podul Prieteniei s-a dovedit a fi locul perfect al joncțiunii delegațiilor femeilor din România și Bulgaria, care urmau să participe la București, la un mare miting în sprijinul Congresului Mondial al Mamelor, organizat la Laussane, Elveția. Delegația bulgară era formată din „34 de fruntașe în producție, intelectuale, mame cu mai mulți copii, în frunte cu secretara Comitetului Femeilor Democrate, Țvetana Kiranova”[589]. Fiecare din aceste vizite viza și orașul Giurgiu, cele două delegații de femei întâlnindu-se cu giurgiuvenii și vizitând Spitalul orășenesc.

În august 1955, Podul Prieteniei a fost vizitat de două delegații străine, prezente în țară pentru aniversarea zilei de 23 august 1944: delegația guvernamentală a R. P. Albania, în frunte cu Rita Marko, secretar general al

---

[586] M. Zonis, *Podul prieteniei a împlinit un an*, în „Scînteia tineretului”, an XI, seria a II-a, nr. 1.909, duminică, 19 iunie 1955, p. 1.
[587] *Ibidem*.
[588] *Ștafeta internațională a Festivalului a sosit în țara noastră*, în „Scînteia”, an XXIV, nr. 3.327, marți, 5 iulie 1955, p. 1.
[589] *Întâlnirea unor delegații de femei din R. P. Bulgaria și R. P. R.*, în „Scînteia”, an XXIV, nr. 3.325, sâmbătă, 2 iulie 1955, p. 1.

Comitetului Central al Partidului Muncii din Albania și delegația guvernamentală din R. P. Mongolă, condusă de Tegib, vicepreședintele Prezidiului Marelui Hural Popular, membrii ambelor delegații fiind impresionați de realizarea tehnică a specialiștilor din țările de democrație populară, în primul rând a celor din România și Bulgaria[590].

În data de 11 septembrie 1955, specialiștii sovietici din domeniul agriculturii S. S. Praksin, A. A. Berezovski, F. I. Dubkovețki și N. S. Korobkin, însoțiți de Virgil Gligor, ministrul adjunct al Agriculturii, au vizitat orașul și portul Giurgiu, dar și Podul Prieteniei[591]. După doar o săptămână, la 17 septembrie, podul a fost vizitat de Andrè Langevin, vicepreședintele Asociației de prietenie Franța-România, prezent în țară la invitația Institutului Român pentru Relațiile Culturale cu Străinătatea[592].

În același an, la 21 octombrie, în ultima zi a șederii lor în România, un grup de turiști sovietici format din muncitori, funcționari, ingineri și tehnicieni din mai multe unități economice ale Moscovei, dar și oameni de știință, artă și cultură, arhitecți sau ziariști au făcut o excursie în orașele Giurgiu – unde au fost primiți cu cântece și flori de populația orașului – și Ruse, prilej cu care au vizitat și Podul Prieteniei, unde au făcut o serie de fotografii, și au făcut apoi „o frumoasă excursie cu vaporul pe Dunăre”[593].

Pe 2 mai 1956, Podul Prieteniei a fost vizitat de o delegație de lucrători din învățământ din Uniunea Sovietică, condusă de A. N. Malîșeva, locțiitor al ministrului Învățământului din R.S.F.S. Rusă, grupul oaspeților străini fiind însoțit de Tudor Bugnariu și Constantin Dinculescu, miniștri adjuncți ai ministrului Învățământului din România[594]. Peste doar o lună, la 4 iunie 1956, Podul Prieteniei a fost vizitat de A. I. Savoian, membru al Sovietului Suprem al U.R.S.S., care a fost însoțit de Alexandru Rogojinschi, deputat în Marea Adunare Națională. În același an, Otto Grotewohl, președintele Consiliului de Miniștri al Republicii Democrate Germane, alături de soția sa, și-a petrecut concediul de odihnă în România, printre

---

590 *Vizitele delegațiilor guvernamentale*, în „Munca”, an XI, nr. 2.440, joi, 25 august 1955, p. 6.

591 *Vizita delegației sovietice*, în „Scînteia tineretului”, an XI, seria a II-a, nr. 1.980, marți, 13 septembrie 1955, p. 2.

592 *Vizitele oaspeților străini în R. P. R.*, în „Munca”, an XI, nr. 2.461, duminică, 18 septembrie 1955, p. 3.

593 *Turiștii sovietici la Podul Prieteniei*, în „Scînteia tineretului”, an XI, seria a II-a, nr. 2.014, sâmbătă, 22 octombrie 1955, p. 3.

594 *Oaspeți sovietici la Podul Prieteniei*, în „Scînteia tineretului”, an XII, seria a II-a, nr. 2.178, vineri, 4 mai 1956, p. 3.

obiectivele vizitate de cei doi fiind și Podul Prieteniei, la capătul unei călătorii pe Dunăre, între Galați și Giurgiu, pe nava „Nicolae Bălcescu”[595].

Un eveniment oarecum inedit a avut loc în contextul sărbătoririi zilei de 8 martie din anul 1957, când pe Podul Prieteniei s-au întâlnit două delegații de femei din orașele Giurgiu și Ruse. Mesajul delegației femeilor din Giurgiu a fost adus la Podul Prieteniei de un grup de peste 90 de motocicliste și motociclişti, aflați în oraș cu ocazia desfășurării la Giurgiu a concursului de motociclism „Cupa 8 Martie”. Cu ocazia întâlnirii delegațiilor pe pod s-a făcut un schimb de cadouri și au luat cuvântul Dumitra Gheorghe, din partea delegației giurgiuvene, și Radka Gheceva, din partea femeilor din orașul Ruse, locația fiind văzută ca „un simbol al puternicei prietenii dintre popoarele român și bulgar”[596].

Cu ocazia trecerii delegației guvernamentale române pe Podul Prieteniei, în contextul unei vizite de stat la Sofia de la sfârșitul lunii martie 1957, în presa vremii s-a menționat că „la Podul Prieteniei de peste Dunăre, o gardă militară a trupelor de grăniceri a dat onorul. Pe marile coloane ale podului flutură înfrățite steaguri tricolore românești și bulgare. Sub portretele tovarășilor Gheorghe Gheorghiu-Dej și Chivu Stoica, pe o pancartă mare se poate citi în limba română: *Bine ati venit, scumpi oaspeți*!”[597]. Cu aceeași ocazie, primarul orașului Ruse, Pencio Kubadinski, a ținut un discurs în care, pe linia apropierii dintre popoarele român și bulgar, a amintit și de măreața realizare inginerească ce o reprezenta Podul Prieteniei, dar din perspectivă politică: „Drept simbol al acestei prietenii s-a construit podul de peste Dunăre. Acest pod este simbolul dorinței popoarelor noastre de a păși înainte, cu succese tot mai mari, mână în mână, umăr lângă umăr, împreună cu celelalte popoare iubitoare de pace, în frunte cu Marea Uniune Sovietică, pe drumul construirii socialismului!”[598].

În iulie 1957, cu ocazia celei de-a VI-a ediții a Festivalului Mondial al Tineretului și Studenților ce urma să se desfășoare la Moscova, Podul Prieteniei a fost din nou gazda festivității preluării ștafetei din partea delegației bulgare de către ciclişti români: „Pe Podul Prieteniei, maestrul sportului Liubomir Zlatarski, purtătorul ștafetei, a parcurs ultimele sute de metri pe teritoriul R. P. Bulgaria. Apoi, tov. Gheorghi Kolcev, prim-secretar

---

[595] *Vizita în R. P. R. a tovarășului Otto Grotewohl*, în „Scînteia tineretului”, an XII, seria a II-a, nr. 2.266, miercuri, 15 august 1956, p. 1.

[596] *Întâlnire prietenească între delegațiile de femei ale orașelor Giurgiu și Ruse*, în „Scînteia”, an XXVI, nr. 3.846, marți, 5 martie 1957, p. 4.

[597] *Populația orașului Russe a primit cu căldură pe oaspeții romîni*, în „Scînteia”, an XXVI, nr. 3.867, vineri, 29 martie 1957, p. 4.

[598] *Ibidem*.

al Comitetului regional Ruse al Uniunii Tineretului Popular Dimitrovist, a predat ștafeta tov. Ion Manciuc, prim-secretar al Comitetului U.T.M. al regiunii București”[599].

Data de 20 octombrie 1957 a reprezentat un moment aparte pentru locuitorii orașului Giurgiu, care a fost vizitat de N. V. Turbin, membru al Academiei R.S.F.S. Bieloruse și directorul Institutului de Biologie al R.S.F.S. Bieloruse, vizita acestuia fiind realizată în contextul desfășurării în România a Festivalului R.S.F.S. Bieloruse: „Duminică, încă din primele ore ale dimineții, sute de cetățeni din orașul Giurgiu s-au strâns pe străzile acestui frumos port dunărean. La sosirea oaspetelui, tovarășul Stancu Tudor, președintele Comitetului executiv al Sfatului popular orășenesc Giurgiu i-a urat bun sosit în numele locuitorilor orașului”[600]. După o vizită la Casa pionierilor din oraș și la sala de festivități a cartierului de blocuri, „oaspetele sovietic a făcut o plimbare la Podul Prieteniei de peste Dunăre. Printre cei care l-au condus se aflau și muncitori care au contribuit la realizarea acestei impunătoare construcții. Ei au cunoscut îndeaproape pe specialiștii sovietici care au muncit alături de specialiștii români și bulgari la construcția acestui pod, s-au bucurat de aportul mașinilor sovietice de mare capacitate aici”[601]. După acest moment, N. V. Turbin a vizitat și Fabrica de Zahăr din oraș, popasul său giurgiuvean fiind încheiat printr-o excursie cu vaporul pe Dunăre.

În anul 1965, în contextul desfășurării celui de-al IX-lea Congres al Partidului Comunist Român derulat în ultima decadă a lunii iulie, Podul Prieteniei a fost vizitat de o delegație a Partidului Comunist al Uniunii Sovietice.

Podul a mai fost vizitat în mai 1972, venind din Ruse și fără a ajunge în Giurgiu, de prim-secretarul Comitetului Central al Partidului Comunist Cubanez, Fidel Castro Ruz, în contextul vizitei acestuia în R. P. Bulgară.

În paralel, odată cu începerea dezvoltării ***turismului intern***, Dunărea și Delta Dunării au început să fie din ce în ce mai mult promovate, Podul Prieteniei începând să fie unul din obiectivele turistice semnificative. Așa se face că în chiar anul inaugurării sale, în descrierea unei călătorii turistice cu avionul, de la Baia Mare la București, podul este amintit mai degrabă prin valoarea sa simbolică: „…și iată apărând în albul depărtării Bucureștiul. Departe, la orizont, călătorul știe că peste brâul albastru al Dunării s-a făcut

---

[599] *Ștafeta Festivalului*, în „Scînteia”, an XXVI, nr. 3.953, marți, 9 iulie 1957, p. 3.
[600] *Festivalul R. S. F. S. Bieloruse*, în „Scînteia tineretului”, an XII, seria a II-a, nr. 2.629, marți, 22 octombrie 1957, p. 1.
[601] *Ibidem*, p. 2.

podul de oțel și beton al prieteniei, una din realizările cele mai moderne ale tehnicii mondiale în domeniul construirii podurilor”[602].

În anul următor, într-un material de prezentare al O.N.T. Carpați se menționa că „în cadrul acordului încheiat cu INTURIST (organizația sovietică de turism), peste 200 de turiști sovietici au vizitat până acum țara noastră. Oaspeții din Moscova, Leningrad, Kiev, Vilnius sau Chișinău au avut posibilitatea vizitării Capitalei noastre, monumentele din București, instituții științifice, uzine dar și alte realizări ale regimului de democrație populară, alături de pitoreasca vale a Prahovei, Orașul Stalin, Podul Prieteniei de la Giurgiu etc.”[603]. Nu erau uitați nici cetățenii români, în vara anului 1957 amintindu-se că „Muncitori din întreprinderile din Brăila, împreună cu familiile lor au plecat să petreacă o zi de odihnă în Deltă, iar un grup numeros de cetățeni din București și Giurgiu au făcut o excursie pe cursul Dunării, vizitând și Podul Prieteniei”[604]. De altfel, la unele dintre unitățile economice din București, precum Uzinele „Mao Tze Dun”, excursiile la Curtea de Argeș sau Podul Prieteniei de la Giurgiu erau mijloace săptămânale de recompensare a lucrătorilor fruntași în producție.

Ca o scurtă paranteză, merită menționat că în iulie 1957, Podul Prieteniei era promovat prin diverse alte metode: intermediul unui rebus publicat într-unul din ziarele centrale cu difuzare națională, intitulat sugestiv „Pe Dunăre”[605], dar și prin diferite reportaje sau emisiuni de radio și televiziune, inclusiv în limbile minorităților etnice. Spre exemplu, în data de 12 mai 1967, emisiunea *Pe meleagurile patriei – Podul Prieteniei*, a fost difuzată în limba maghiară, la studioul teritorial de radio Târgu Mureș.

Din 1959, Podul Prieteniei își câștigase deja locul pe lista obiectivelor O.N.T. Carpați, în cadrul unor circuite de 7 zile, pe anumite trasee cu mai multe ramificații, una dintre acestea legând orașul Giurgiu de Capitală: „Din București se va pleca cu autocarele spre Giurgiu, cu vizitarea Podului Prieteniei Româno-Bulgare”, scopul organizării turistice de la acel moment fiind acela de a „desfășura o largă acțiune educativă și instructivă în rândul tineretului, prin crearea posibilităților de cunoaștere a frumuseților

---

[602] Ing. Gheorghe Ursu, *Călătorind prin patria noastră*, în „Știință și tehnică”, an VI, seria a II-a, nr. 3, august, 1954, p. 23.

[603] *Din activitatea O.N.T. Carpați*, în „Sportul popular”, an XII, nr. 2.759, marți, 24 ianuarie 1956, p. 3.

[604] *Pe Dunăre, La Porțile de Fier, în Deltă*, în „Scînteia”, an XXVI, nr. 3.929, marți, 11 iunie 1957, p. 3.

[605] *Concurs de jocuri – rebus*, în „Scînteia tineretului”, an XII, seria a II-a, nr. 2.536, miercuri, 3 iulie 1957, p. 3.

patriei noastre, a locurilor de importanță istorică, a monumentelor arhitectonice și ale naturii”[606].

Pe această linie, vizați erau elevii și studenții, astfel încât în toamna anului 1959 se menționa că 500 de studenți bucureșteni vizitaseră Muzeul Doftana și Podul Prieteniei, prin intermediul ONT Carpați[607]. În 1962, printr-un reportaj, este descrisă amănunțit o excursie școlară la Giurgiu: „…Gara Progresul din București. Trenul care pleacă în această dimineață spre Giurgiu are și pasageri mai puțin obișnuiți. Iată-i urcând în câteva vagoane împodobite cu ghirlande de brazi și flori. Pasagerii aceștia sunt elevi ai Școlii medii nr. 39. Sunt 109 elevi, însoțiți de cadrele didactice. Drumul până la Giurgiu a fost parcurs pe nesimțite. Acum, prietenii noștri sunt oaspeții portului. Îmbarcarea pe vasul „Retezat” se face repede, dar nu fără emoții, și mult așteptata plimbare pe luciul Danubiu începe. Căpitanul vasului parcă ar cunoaște dinainte dorințele oaspeților săi. Apropie tot mai mult vaporul de malul bulgăresc al fluviului, în așa fel încât, trecând pe lângă portul Ruse, pasagerii să-l poată vedea mai îndeaproape. Iată-i schimbând acum salutări prietenești cu cei din port. După plimbarea pe Dunăre, a urmat vizitarea Podului Prieteniei și a orașului Giurgiu. Profesorii au folosit prilejul de a aminti elevilor, de data aceasta la fața locului, o serie de lucruri învățate la școală în legătură cu Dunărea, cu orașul Giurgiu și Podul Prieteniei, în general cu această parte a țării”[608]. Similar, în anul 1966, elevii înscriși la Centrul cultural-sportiv al elevilor din cadrul Casei de Cultură a Tineretului din raionul „Nicolae Bălcescu” au făcut „o minunată excursie la Giurgiu, unde au vizitat Podul Prieteniei, orașul și s-au plimbat cu vaporașul pe Dunăre”[609].

De altfel, excursiile școlare au devenit constante până în anii ’80, la Giurgiu venind școlari din toate regiunile țării pentru vizitarea podului, a portului și pentru efectuarea unor plimbări pe Dunăre, traseul urmat fiind în amonte de portul orașului, iar în aval rondoul făcându-se chiar sub Podul Prieteniei. Acestea au fost rărite și apoi sistate la mijlocul anilor ’80, pe fondul reducerilor bugetare drastice în vederea plății datoriei externe de către România.

---

[606] E. Pitulescu, *Începe sezonul excursiilor…*, în „Scînteia tineretului”, an XV, seria a II-a, nr. 3.082, vineri, 10 aprilie 1959, p. 3.

[607] *Excursii pentru studenți*, în „Scînteia tineretului”, an XV, seria a II-a, nr. 3.354, vineri, 30 octombrie 1959, p. 1.

[608] Gheorghe Șovu, *Frumoasă, bogată ești, patria mea. Jurnal de vacanță*, în „Scînteia tineretului”, an XVIII, seria a II-a, nr. 4.087, joi, 5 iulie 1962, p. 1.

[609] *Pagini lipsă dintr-o carte atractivă*, în „Scînteia tineretului”, an XXII, seria a II-a, nr. 5.344, duminică, 24 iulie 1966, p. 2.

În anul următor, un articol de fond în ziarul Uniunii Tineretului Comunist făcea apel la factorii responsabili pentru dezvoltarea turismului pe Dunăre, indiferent de anotimp, dar cu precădere în perioada cuprinsă între lunile mai și octombrie-noiembrie. Autorul materialului susținea că pe fondul cerințelor populației României, îndeosebi a tinerilor, Dunărea nu este exploatată în mod justificat din punct de vedere turistic, reliefând inclusiv neajunsuri ale flotei turistice și de călători a României: „Cereri sunt! Chiar foarte multe! Nu sunt vase! 11 vase de tip clasic (unele dintre ele centenare), 9 hidrobuze și două vase rapide cu aripi portante. Iată flota de pasagere! Până în 1975, primele vor fi casate. Hidrobuzele, datorită unor defecțiuni la motoare, nu pot fi folosite decât pe distanțe mici, ca să nu mai vorbim de proiectul după care au fost construite, obligând turiștii să călătorească în săli închise. În 1966, flota de călători a fost pentru NAVROM nerentabilă. Pentru turiști nesatisfăcătoare: între Gruia și Cernavodă, sector de peste 500 km, nu exista, în plin sezon estival, nici un mijloc de transport pe apă pentru un turist oarecare”[610]. În același material se făceau mai multe propuneri de dinamizare a turismului pe Dunăre, un loc aparte ocupându-l orașul Giurgiu și al său Pod al Prieteniei: „Oltenița și Giurgiu, orașe situate la o aruncătură de… 60 km de Capitală, pot deveni oaze de recreere, odihnă și agrement pentru mulți bucureșteni. O noapte pe vas, o plimbare pe sub Podul Prieteniei, o zi de baie în Dunăre, un prânz pescăresc și cu vin de Greaca, pot concura neîndoielnic răcoarea și ozonul munților. Doar că inițiativa gospodărească, eforturi de inventivitate, pricepere și îndemânare pot și trebuie să pună în valoare una din cele mai mândre frumuseți ale patriei: Dunărea”[611].

La rândul său, ***sportul***, încurajat și sprijinit de autoritățile regimului comunist la nivel de mase, a fost un alt vector de prezentare a Podului Prieteniei, în contextul derulării unor activități de gen.

În iunie 1955, echipele de gimnastică ale Bucureștiului au fost prezente în Bulgaria, iar drumul de întoarcere al acestora spre țară a fost relatat sub forma unui jurnal în care era evocat și Podul Prieteniei: „23 iunie – Reluăm de la Ruse drumul spre patrie, trecând Dunărea peste podul inaugurat cu un an în urmă. Impresionanta construcție de beton și oțel sugerează trăinicia prieteniei care leagă popoarele romîn și bulgar”[612]. Peste doar un an, în iunie 1956, Podul Prieteniei era parte a etapei de concurs în

---

[610] Viorica Diaconescu, *Dunărea, o magistrală turistică*, în „Scînteia tineretului”, an XXIII, seria a II-a, nr. 5.781, vineri, 22 decembrie 1967, p. 1.
[611] *Ibidem*, p. 2.
[612] *Echipele de gimnastică ale Bucureștiului în R. P. Bulgară (II)*, în „Sportul popular”, an XI, nr. 2.645, marți, 28 iunie 1955, p. 3.

cadrul celei de-a II ediții a „Cursei prieteniei româno-bulgare” la ciclism, ce urma a se desfășura pe ruta orașelor Ruse-Giurgiu-București[613].

Podul peste Dunăre dintre Giurgiu și Ruse a fost martorul unui eveniment deosebit de important din lumea sportului, respectiv intrarea în România a flăcării olimpice, aprinsă, conform tradiției, la Olympia, în Grecia, în drumul acesteia către Moscova, gazda Jocurilor Olimpice de vară din anul 1980. Astfel, la 1 iulie, „la ora 10, la Giurgiu, pe Podul Prieteniei, într-o frumoasă ceremonie sportivă, ștafeta flăcării olimpice a fost înmânată de Iordanka Hristova, purtătoarea ultimului schimb pe teritoriul Bulgariei vecine și prietene lui Dumitru Pârvulescu, maestru emerit al sportului, campion olimpic la Roma, în drumul ei spre Moscova, dar după un popas la București”[614]. O acțiune similară avusese loc și în 13 august 1972, când flacăra olimpică ce a ajuns la München a trecut tot pe Podul Prieteniei, venind de la sud de Dunăre[615]. Înainte de primirea ștafetei olimpice, grupe de pionieri români și bulgari au încins, chiar pe pod, hore ale prieteniei româno-bulgare[616].

La 25 aprilie 1985, pe Podul Prieteniei a avut loc și festivitatea prilejuită de sosirea în România a participanților la Raliul automobilistic internațional „Victoria 40”, organizat în cinstea celei de-a 40-a aniversări a sfârșitului celeui de Al Doilea Război Mondial, la manifestare participând reprezentanți ai mai multor țări europene și asiatice, în marea lor majoritate din lagărul socialist[617].

Începând cu anul 1954, anul inaugurării sale, Podul Prieteniei a reprezentat un puternic simbol al regimului politic din România, acesta fiind promovat asiduu, prin diferite mijloace, modalități și contexte. Fiind un simbol al posibilităților tehnice românești, podul a avut și are o reală importanță economică și strategică, dar propaganda oficială l-a exploatat aproape din toate sensurile, începând de la știri politice până la sport și turism.

---

[613] *Traversând podul de peste Dunăre, 40 de cicliști bulgari și romîni se vor întrece într-o cursă ce devine tradițională*, în „Scînteia tineretului”, an XII, seria a II-a, nr. 2.187, marți, 15 mai 1956, p. 4.

[614] *Flacăra olimpică pe teritoriul României!*, în „Scînteia tineretului”, an XXVI, seria a II-a, nr. 9.674, miercuri, 2 iulie 1980, p. 3.

[615] *A fost fixat traseul flăcării olimpice pe teritoriul României*, în „Sportul popular”, an XXVIII, nr. 7.084, marți, 13 iunie 1972, p. 1.

[616] *Podul Prieteniei, poartă de intrare a flăcării olimpice*, în „Sportul popular”, an XXVIII, nr. 7.144, sâmbătă, 12 august 1972, p. 1.

[617] *Raliul automobilistic internațional „Victoria 40”*, în „Scînteia tineretului”, an XLI, seria a II-a, nr. 11.168, vineri, 26 aprilie 1985, p. 3.

Vizitele oamenilor muncii, ale elevilor și studenților, dar și a unor numeroase delegații oficiale străine sau de turiști străini aveau ca scop demonstrarea stabilității regimului politic din România și puterea acestuia de a transforma și moderniza țara, dar și câștigarea adeziunii maselor față de regim.

Pe măsura trecerii anilor și înmulțirii unor obiective simbolice similare, Podul Prieteniei și-a pierdut treptat din valoarea propagandistică, fără ca aceasta să dispară. Importanța acestuia a rămas și astăzi, ca și la data inaugurării, el reprezentând una din cele mai importante verigi de legătură între Europa Centrală și Răsăriteană și Peninsula Balcanică și Asia, dar mai ales între România și Bulgaria și popoarele acestor țări.

FRIENDSHIP BRIDGE – ACHIEVEMENT AND PROPAGANDA

-abstract-

Key Words: Friendship Bridge, propaganda, communism, Giurgiu, Ruse.

In his book Communist Propaganda in Romania (1948-1953), a milestone work for the Romanian historiography, historian Eugen Denize pointed out that the general objective of the communist propaganda was to consolidate the political power of the new regime. Its specific objectives in Romania were constituted after two Soviet concepts: cultural revolution and the creation of the New Man. The aim: winning the hearts of the masses for the new regime. A fine example in this regard was the Friendship Bridge, across the Danube, between Giurgiu and Ruse. Romanian political leadership started promoting its value in the second half of the XX'th Century, but it remained only an idea until 1952. This was the year when the new power in Bucharest and in Sofia decided to put it into practice, with significant help from their overlord- the Soviet Union.

PLANUL AMERICANO-BRITANIC PRIVIND REMOTORIZAREA AVIOANELOR DE PASAGERI BAC 1-11 REALIZATE ÎN ROMÂNIA (1988)

Locotenent-colonel (r.) dr. Petre OPRIŞ[*]

Deşi cele nouă avioane de pasageri BAC 1-11 realizate în anii ’80 în România nu mai zboară de mult timp, acest subiect este departe de a fi epuizat din punct de vedere al informaţiilor existente în arhive. Revenirea noastră la maşinile zburătoare britanice are însă loc deoarece momentul trist al despărţirii de Regina Elisabeta a II-a a Regatului Unit al Marii Britanii şi Irlandei de Nord ne-a determinat încă o dată să ne gândim la faptul că reproşurile care s-au formulat în presa internaţională referitoare la acceptarea de către Regină a desfăşurării vizitei oficiale de stat a lui Nicolae Ceauşescu în Marea Britanie (13-16 iunie 1978) au fost total nefondate, iar jurnaliştii care au răspândit după acea vizită minciuni pe seama celor doi şefi de stat merită oprobiul public.

Un alt aspect pe care dorim să îl analizăm ţine de un mit răspândit în România începând din vara anului 1978. Cât de modern era aparatul BAC 1-11 în momentul în care Nicolae Ceauşescu a semnat primele acte în Marea Britanie, în scopul achiziţionării licenţei de fabricaţie a acelui model de avion şi a motorului „Rolls-Royce Spey”? Din datele statistice aflate la dispoziţia publicului putem să aflăm că primul zbor efectuat cu un avion BAC 1-11 a avut loc la 20 august 1963, iar primul din cele şase aparate britanice (din seria 400) comandate de autorităţile de la Bucureşti a intrat în serviciu la 20 iunie 1968, zburând pe ruta Bucureşti – Frankfurt pe Main.

Zece ani mai târziu, în momentul în care a avut loc vizita oficială de stat a lui Nicolae Ceauşescu în Marea Britanie, companiile „Tarom” şi „L.A.R.” aveau la dispoziţie mai multe avioane BAC 1-11 (mai ales din seria 500). Cea de-a doua firmă amintită era înzestrată numai cu aparate britanice bireactoare.

Programul de fabricaţie în România a modelului de avion BAC 1-11 a fost aprobat de Nicolae Ceauşescu în a treia decadă a lunii iulie, iar prim-ministrul Manea Mănescu şi Vasile Pungan au fost informaţi în scris despre

[*] Director adjunct al Institutului Cultural Român de la Varşovia; cercetător onorific dr., Institutul de Cercetări Socio-Umane „C.S. Nicolăescu-Plopşor” din Craiova; locotenent-colonel (în rezervă). Volum publicat recent: *Armată, spionaj şi economie în România (1945-1989)*, Editura TREI, Bucureşti, 2021.

hotărârea respectivă la 25 iulie 1978[618], când generalul de Securitate Ion Mihai Pacepa se afla deja în Republica Federală Germania pentru a discuta din nou despre programul de fabricaţie în România a avionului bireactor germano-olandez VFW-614 şi se pregătea să dezerteze.[619]

Principalele elemente ale programului de colaborare a autorităţilor de la Bucureşti cu compania „British Aerospace" au fost următoarele:

„1. Intrarea în vigoare a contractului de licenţă pentru avionul BAC 1-11.

- Finalizarea tratativelor şi încheierea contractului de livrări cu firma British Aerospace"[620]. Termen: 15 septembrie 1978.

- „Încheierea contractului pentru cumpărarea a 3 avioane BAC 1-11"[621]. Acel contract fusese una dintre condiţiile puse de partea britanică în timpul negocierilor şi a fost acceptată de autorităţile române, aparatele respective urmând să fie livrate companiei „Tarom";

- „Încheierea contractelor pentru compensaţii şi contrapartidă cu firma British Aerospace"[622]. Termene: 15 august 1978 (pentru produsele româneşti care se exportau în a doua parte a anului 1978) şi 30 octombrie 1978 (pentru produsele româneşti care se livrau în anul 1979 pe piaţa din Marea Britanie, în contrapartidă cu produsele puse la dispoziţie de firma britanică);

- „Încheierea contractelor de finanţare cu autorităţile engleze"[623]. Termen de finalizare: 15 august 1978. În această activitate erau implicate Banca Română de Comerţ Exterior şi Ministerul Industriei Construcţiilor de Maşini;

---

[618] Arhivele Naţionale Istorice Centrale (în continuare: A.N.I.C.), *fond C.C. al P.C.R. – Secţia Economică*, dosar nr. 155/1978, f. 141.

[619] Ion Mihai Pacepa a afirmat în anul 1987, în Statele Unite ale Americii, astfel: „Ceauşescu mi-a ordonat să mă întorc în Germania Federală pentru a încerca încă o dată să obţin aprobarea Bonnului pentru [a se înfiinţa] o firmă mixtă [româno–vest-germană], astfel încât să poată să înceapă construirea avioanelor Fokker în România şi în plus să aibă o deschidere pentru a fura tehnologia de la VTOL (decolare şi aterizare verticală – *nota P. Opriş*). Aveam la mine mesajele lui personale adresate cancelarului Helmut Schmidt şi prinţului Bernhard al Olandei, cel mai proeminent membru al consiliului director al Fokkerului, în care aceştia erau asiguraţi ferm că nici unul din secretele tehnologiei occidentale derivând din această investiţie nu va fi împărtăşit Moscovei". Ion Mihai Pacepa, *Orizonturi Roşii. Amintirile unui general de securitate*, Editura Venus, Bucureşti, 1992, p. 498.

[620] A.N.I.C., *fond C.C. al P.C.R. – Secţia Economică*, dosar nr. 155/1978, f. 142.

[621] *Ibidem*.

[622] *Ibidem*.

[623] *Ibidem*.

- „Elaborarea actelor normative pentru reglementarea activităţilor de transport auto şi aerian a livrărilor contractate, precum şi pentru asigurarea mijloacelor de comunicaţii directe (telex, telefon, facsimil)”[624]. Termen de finalizare: 30 octombrie 1978.

„2. Asimilarea în R.S. România a materialelor metalice şi nemetalice folosite în fabricaţia avionului BAC 1-11

- Stabilirea nomenclatoarelor de materiale utilizate în fabricaţia avionului pe ministere producătoare”[625]. Termen de finalizare: 30 octombrie 1978;

- „Departajarea între ministere producătoare a reperelor ce urmează a fi asimilate”[626]. Termen de finalizare: 15 decembrie 1978;

- „Iniţierea tratativelor tehnico-economice privind achiziţionarea de licenţe pentru acele materiale la care s-a hotărât fabricarea lor în R.S. România, cu firme din:

- R.P. Chineză (termen: 15 iulie 1978)
- Anglia (1 septembrie 1978)
- Franţa (1 octombrie 1978)
- R.P. Polonă (15 octombrie 1978);

3. Asimilarea în R.S. România a pieselor forjate, matriţate şi turnate din aliaje feroase şi neferoase pentru avionul BAC 1-11

- Dezvoltarea noilor capacităţi pe platforma Băneasa, privind piesele forjate, matriţate şi turnate pentru aviaţie”[627]. Termen de finalizare: 1978-1981, în funcţie de prioritizarea făcută de autorităţile de la Bucureşti în colaborare cu reprezentanţii companiei britanice;

- „Tratative pentru finalizarea ofertei ce va fi transmisă de consorţiul de firme britanice până la sfârşitul acestui an”[628]. Termen: februarie 1979;

- „Extinderea contractelor de documentare tehnică şi la alte firme producătoare de piese turnate şi deformate plastic din materiale feroase şi neferoase şi întocmirea studiilor de asimilare”[629]. Termen: februarie 1979;

„4. Asimilarea în R.S. România a echipamentelor care se vor asimila

- Dezvoltarea unei capacităţi de producţie pe platforma Băneasa (în perioada 1978-1981 – *nota P. Opriş*) pentru fabricaţia aparatelor de bord şi echipamentelor electrice;

---

[624] *Ibidem*.
[625] *Ibidem*.
[626] *Ibidem*.
[627] *Ibidem*, ff. 142-143.
[628] *Ibidem*, f. 143.
[629] *Ibidem*.

- Contactarea producătorilor de aparate de bord şi echipamente electrice (în anul 1979 – *nota P. Opriş*) şi tratarea condiţiilor de obţinere a licenţelor;

- Specializarea unei întreprinderi din domeniul industriei electronice (în perioada 1979-1981 – *nota P. Opriş*) pentru asimilarea echipamentelor specifice (radiolocatoare şi aparatură electronică de radionavigaţie);

5. Asigurarea pieselor prelucrate mecanic”[630]. Pentru această etapă, autorităţile române aveau prevăzută dezvoltarea, în perioada 1979-1981, a „unei capacităţi pe platforma Băneasa utilată corespunzător pentru prelucrarea componentelor avionului BAC”[631];

„6. Măsuri organizatorice pentru asigurarea desfăşurării programului BAC [:]

- Prezentarea (la 20 iulie 1978 a – *nota P. Opriş*) proiectului de decret privind aprobarea platformei industriale Băneasa şi a unor măsuri necesare începerii lucrărilor de investiţii, preluării licenţelor şi pregătirii de fabricaţie;

- Prezentarea (la 20 iulie 1978 a – *nota P. Opriş*) proiectului de decret privind organizarea Grupului aeronautic,

- Elaborarea (până la 30 septembrie 1978 a – *nota P. Opriş*) proiectelor de acte normative pentru:

- înfiinţarea unui organ de control industrial al producţiei de aviaţie care va testa şi certifica produsele aeronautice asimilate;

- înfiinţarea unei întreprinderi specializate de comerţ exterior pentru aviaţie”[632].

Din păcate, planul general al autorităţilor de la Bucureşti era afectat din start de uzura morală a produsului pe care doreau să îl fabrice şi să îl comercializeze sub denumirea de ROMBAC 1-11. Mai mult decât atât, în acea perioadă se cunoştea (chiar şi de publicul larg) faptul că modelul de avion supersonic franco-britanic „Concorde” era acceptat în S.U.A. doar pe un aeroport situat lângă New York din cauza încălcării normelor de poluare fonică şi de gaze emanate. Normele respective urmau să afecteze în deceniul următor şi alte modele de aparate proiectate în anii ’60, printre acestea aflându-se şi BAC 1-11.

Nicolae Ceauşescu ştia în anul 1978 despre acea problemă-bombă cu efect întârziat? Este greu de crezut că în acel moment ar fi îndrăznit cineva să îi ascundă chestiunea respectivă sau să îl mintă pe preşedintele României – care, mai devreme sau mai târziu, tot afla ce se întâmplă.

---

[630] *Ibidem*, ff. 143-144.
[631] *Ibidem*, f. 144.
[632] *Ibidem*.

Cu acest handicap tehnic s-a pornit la lucru în România, în anul 1978 şi urmările negative s-au putut observa la „Întreprinderea de Comerţ Exterior – Centrul Naţional Aeronautic” la mijlocul anilor ’80, deoarece nu se reuşea vânzarea în străinătate a avioanelor BAC 1-11 realizate în România. Pentru a rezolva totuşi acea problemă, ing. Radu Stan (director al Întreprinderii de Comerţ Exterior – Centrul Naţional Aeronautic, 1984-1985) a stabilit un contact cu compania americană „Dee Howard” – care întreprindea demersuri în anul 1985 pentru a remotoriza avioanele BAC 1-11 deoarece acestea nu mai puteau să fie folosite pe marile aeroporturi, depăşind normele de zgomot şi de poluare cu gaze emanate de motoarele „Rolls-Royce Spey”.[633]

Nu cunoaştem încă motivele pentru care încercarea respectivă nu s-a materializat, însă reprezentanţii firmei „Dee Howard” nu au renunţat la ideile lor şi trei ani mai târziu au ajuns la Bucureşti împreună cu cei ai companiilor „British Aerospace” şi „Rolls-Royce” pentru a discuta despre reechiparea avionului BAC 1-11 cu modelul de motor „Rolls-Royce Tay 650”. În fosta arhivă a C.C. al P.C.R. există mai multe documente privind organizarea acelei întâlniri şi trei dintre acestea le edităm în continuare.

Planul americano-britanic pentru remotorizarea avioanelor BAC 1-11 realizate în România nu a fost acceptat de Nicolae Ceauşescu. Liderul român a fost aşa de hotărât să îşi impună punctele de vedere greşite încât a blocat negocierile pe acea temă cu pretenţiile sale absurde. În luna iunie 1978 au fost achiziţionate doar licenţele de fabricaţie ale avionului BAC 1-11 şi motorului „Rolls-Royce Spey”, nu şi drepturile firmelor britanice asupra produselor pe care le-au proiectat şi realizat încă din anii ’60 fără implicarea României. Din documentele inedite descoperite rezultă dorinţa lui Nicolae Ceauşescu şi a celor care întocmeau rapoartele care ajungeau pe masa preşedintelui României de a obţine toată tehnologia de fabricaţie a proiectelor BAC 1-11, „Rolls-Royce Spey” şi „Rolls-Royce Tay” şi de a dispune de informaţiile respective după bunul plac. La Bucureşti existau deja, în acea perioadă, mai multe proiecte naţionale (de exemplu, IAR-95 şi IAR-705) care nu se puteau materializa din cauza necunoaşterii de către inginerii români a unor chestiuni tehnice, iar politicienii de la Bucureşti au sperat că pot rezolva gratis sau cu un efort financiar minim problemele cu care se confruntau specialiştii respectivi.

Cererile imperative prezentate de români la întâlnirea desfăşurată la Bucureşti în perioada 28-30 august 1988 nu au avut nici un suport practic.

---

[633] Cf. Petre Opriş, Radu Stan, *Tentative de vânzare în străinătate a unor produse aeronautice româneşti (1984-1985)*, în Arhivele Olteniei, serie nouă, nr. 32, Editura Academiei Române, Bucureşti, 2018, pp. 135-149.

Principial, Nicolae Ceauşescu nu avea dreptate în acest caz şi, mai mult decât atât, nici nu deţinea nişte instrumente prin care să îi determine pe britanici şi americani să cedeze României toate drepturile pe care aceştia le aveau în calitate de proprietari ai proiectelor BAC 1-11, „Rolls-Royce Spey", „Rolls-Royce Tay" şi a kit-ului inventat şi realizat de americani pentru respectarea normelor internaţionale de poluare fonică şi chimică de către deţinătorii de avioane BAC 1-11.

Cu toate acestea, în discuţiile care s-au desfăşurat la Londra (5-7 septembrie) şi la Bucureşti (11-13 octombrie 1988), negociatorii români au reluat solicitările lor din luna august 1988, astfel: „În baza mandatului aprobat, delegaţia română a notificat firmei British Aerospace, *cerându-i să-şi respecte obligaţiile asumate prin contracte referitoare la*: realizarea obligaţiilor de contrapartidă, livrarea datelor aerodinamice şi de rezistenţă inclusiv rapoartele probelor statice şi furnizarea către partea română a documentaţiei tehnice privind realizarea unei noi variante a avionului ROMBAC 1-11, care să satisfacă integral cerinţele standardelor internaţionale privind poluarea fonică şi chimică.

Având în vedere stadiul realizării programului de fabricaţie a avionului ROMBAC 1-11 *şi finalizarea până în anul 1990 a producţiei celor 22 avioane*, s-a cerut firmei engleze o angajare substanţială pentru realizarea obiectivului propus, în care sens să urgenteze formalităţile de elaborare şi atestare a echipamentelor asimilate în ţară şi să participe la recertificarea echipamentelor din stoc pe cheltuiala sa.

De asemenea, s-a cerut firmei ca toate livrările de materiale şi echipamente încă neintegrate ce se vor efectua de British Aerospace să fie compensate cu produse de aviaţie (sublinieri cu culoare roşie, realizate la Cancelaria C.C. al P.C.R. sau la Ministerul Apărării Naţionale – *nota P. Opriş*)"[634].

Problemele expuse în scris, la 12 octombrie 1988, de Ioan Ungur (ministrul Comerţului Exterior şi Cooperării Economice Internaţionale), pentru informarea lui Nicolae Ceauşescu, puteau să primească răspunsuri de la reprezentanţii firmei „British Aerospace" astfel:

1. Produsele româneşti propuse de către autorităţile de la Bucureşti, în contrapartidă, nu îndeplineau condiţiile de calitate pentru a fi vândute în Marea Britanie sau pe terţe pieţe, sortimentele oferite nu ţineau cont de preferinţele şi de obiceiurile clienţilor, iar cantităţile de produse propuse pentru export în Marea Britanie depăşeau limitele contingentelor stabilite de

[634] A.N.I.C., *fond C.C. al P.C.R. – Secţia Economică*, dosar nr. 626/1988, f. 15.

către autorităţile de la Londra pentru mărfurile provenite din România şi, în general, din ţările comuniste din Europa;

2. Datele aerodinamice şi de rezistenţă şi rapoartele probelor statice pentru modelul de avion BAC 1-11 şi pentru motorul „Rolls-Royce Spey" puteau să fie oferite contra cost (probabil), după ce partea română finaliza fabricarea celui de-al 82-lea avion BAC 1-11 prevăzut în contractul de licenţă;

3. Pentru obţinerea de către partea română a documentaţiei tehnice privind realizarea unei noi variante a avionului BAC 1-11 erau necesare negocierea şi semnarea unor documente separate, în care să fie prevăzute atât drepturile şi obligaţiile celor două sau trei părţi (britanică, română şi, eventual, americană), cât şi cheltuielile pe care autorităţile de la Bucureşti trebuiau să le facă pentru a primi ceea ce doreau;

4. Partea română nu a reuşit să vândă nici un avion BAC 1-11 pe piaţa externă până în 1988 (şi nici ulterior) şi, în consecinţă, a redus la minim activitatea de fabricare a modelului respectiv. Partea britanică nu înţelegea cum pot autorităţile de la Bucureşti să îndeplinească planul de construire a 22 de avioane până în anul 1990, în condiţiile în care până la 11 octombrie 1988 s-au realizat doar şapte avioane (alte două exemplare fiind într-un stadiu avansat de fabricare).

De asemenea, reprezentanţii companiei britanice nu erau de acord să plătească pentru recertificarea echipamentelor pe care le-au livrat până în anul 1988 deoarece autorităţile de la Bucureşti nu au respectat ritmul de montare a echipamentelor respective, stabilit în planificarea agreată de ambele părţi în anii 1978 şi 1979;

5. Ritmul de elaborare şi atestare a echipamentelor asimilate în ţară era în concordanţă cu numărul de avioane realizate în România. Partea română a scăzut în mod unilateral ritmul de fabricare a acestora, iar partea britanică a respectat programarea atestărilor (stabilită de comun acord, în funcţie de numărul de avioane realizate) şi nu avea de gând să o schimbe, chiar dacă stârnea mânia nejustificată a preşedintelui României;

6. Sincopele apărute în derularea proiectului au fost provocate de autorităţile de la Bucureşti. Acestea nu au reuşit să exporte suficiente produse pentru a obţine sumele necesare în lire sterline, în scopul achitării obligaţiilor financiare pe care le aveau faţă de firmele britanice implicate în acest proiect. În plus, Nicolae Ceauşescu a impus achitarea integrală şi în mod anticipat a datoriei externe a României, creând o presiune şi mai mare în economia ţării – dependentă de creditele străine şi de accesul la tehnologia occidentală, superioară celei româneşti;

7. Cererile repetate ale părţii române privind livrarea unor produse de aviaţie româneşti, în compensaţie pentru „toate livrările de materiale şi echipamente încă neintegrate ce se vor efectua de British Aerospace”[635], erau bizare. Cu excepţia avioanelor britanice BN-2 „Islander” (montate în România, începând din anul 1969) şi, eventual, a avioanelor de şcoală sovietice IAK-52, în România nu se realizau în acel moment produse de aviaţie care să fie solicitate pe piaţa britanică. De exemplu, în ianuarie 1989, Centrul Naţional al Industriei Aeronautice Române a avut în planul său general fabricarea a opt avioane BN-2 „Islander” (în valoare totală de 600.000 de dolari, comandate de britanici), cinci aparate de şcoală IAK-52 (în valoare totală de 800.000 de ruble, care urmau să fie expediate în U.R.S.S.), zece motoare M14V-26 pentru elicopterul Ka-26 (U.R.S.S.), 20 de motoare RU19A-300 pentru avionul de transport An-26 (U.R.S.S.), 25 de reductoare R26 pentru elicopterul Ka-26 (U.R.S.S.) şi şapte avioane IAR-923 (în valoare totală de 1,1 milioane de dolari şi care urmau să fie exportate în Republica Iran). Totodată, la Întreprinderea de Construcţii Aeronautice – Braşov, din cadrul Centrului Naţional Aeronautic, existau două elicoptere IAR-330 „Puma”, în valoare totală de 4,1 milioane de dolari, realizate în anul 1988 şi rămase în stocul de produse nevândute. Fabricarea acelui model era sistată în luna ianuarie 1989 şi, în locul său, trebuiau asamblate la Braşov două elicoptere sovietice Ka-126, în valoare totală de 800.000 de ruble, care urmau să fie exportate în U.R.S.S.[636]

În cursul convorbirilor de la Bucureşti, desfăşurate în perioada 11-13 octombrie 1988, nu s-a obţinut nici o modificare a punctelor de vedere diferite ale negociatorilor români şi britanici, iar discuţiile despre iniţierea unei cooperări cu compania americană „Dee Howard”, pentru certificarea kit-ului propriu şi echiparea cu motoare „Rolls-Royce Tay” a avioanelor BAC 1-11 fabricate în România, nu mai aveau rost în acele condiţii.

ANEXĂ

Documente întocmite la 15 august 1988 de autorităţile române, în scopul desfăşurării de tratative cu reprezentanţii firmelor „British Aerospace”, „Rolls-Royce” şi „Dee Howard” privind dezvoltarea colaborării şi cooperării pentru fabricarea şi modernizarea avionului BAC 1-11.

[Consemnare manu, cu stilou cu cerneală albastră]: *2088/15.8.1988*

---

[635] *Ibidem*.

[636] Idem, *fond C.C. al P.C.R. – Cancelarie*, dosar nr. 2/1989, f. 10.

TRATATIVE
cu firmele British Aerospace, Rolls-Royce şi Dee Howard privind dezvoltarea colaborării şi cooperării pentru fabricarea şi modernizarea avionului ROMBAC 1-11
- Bucureşti, august-septembrie 1988 -

1. *Pentru oferirea la export a avionului ROMBAC 1-11* seria 500, *principala condiţie a cumpărătorilor potenţiali este ca acest aparat să fie reechipat cu motorul Tay 650*, al cărui nivel de zgomot şi consum de combustibil sunt mai reduse decât ale motorului Spey, cu care se echipează în prezent avionul.

2. Din tratativele avute cu firmele British Aerospace şi Rolls-Royce a rezultat dorinţa acestora pentru dezvoltarea colaborării şi cooperării cu partea română în vederea fabricării şi modernizării avionului ROMBAC 1-11.

British Aerospace ne-a informat că a încheiat un contract cu firma americană Dee Howard pentru remotorizarea avioanelor BAC 1-11 seriile 400 şi 500 cu motoare Tay 650, dezvoltate de Rolls-Royce din motorul Spey; activităţile de proiectare, fabricaţie şi experimentare din cadrul programului de remotorizare întocmit de Dee Howard sunt coordonate de British Aerospace; ca urmare recomandă părţii române *organizarea unor tratative comune atât cu British Aerospace cât şi cu Dee Howard*, a căror reprezentanţi vor să vină în România odată cu firma British Aerospace.

3. *Se propune organizarea la Bucureşti în lunile august-septembrie a.c., a tratativelor cu firmele British Aerospace, Rolls-Royce şi Dee Howard, pe baza următorului mandat al părţii române*:

a) Să trateze cu firmele British Aerospace şi Rolls-Royce *perfectarea contractelor privind livrările de materiale, componente şi echipamente necesare finalizării a 14 avioane ROMBAC 1-11* şi a motoarelor aferente, care sunt lansate în prezent în fabricaţie pe bază de comenzi (cu desfacere asigurată); cantităţile prevăzute să poată fi suplimentate funcţie de cererile părţii române bazate pe comenzi suplimentare de avioane.

Se va negocia ca plata importurilor strict necesare să se facă prin *compensaţie cu produse româneşti (admise la compensaţie) şi produse de aviaţie*.

b) *Se va trata cu Rolls-Royce perfectarea contractului privind conversia licenţei motorului Spey în licenţa Tay 650 şi prin extensie în licenţă Tay 670, precum şi a contractului de vânzare-cumpărare a motoarelor Tay şi a părţilor de motoare corelat cu programul de fabricaţie*

al avionului şi programul de integrare a fabricaţiei motorului Tay în România.

Se va negocia ca plata importurilor să se facă în *compensaţie* cu produse româneşti (admise la compensaţie) şi produse de aviaţie.

c) Se va trata *încheierea contractelor de asistenţă tehnică* cu firmele British Aerospace şi Rolls-Royce pentru supravegherea fabricaţiei de avioane şi motoare la Întreprinderea de Avioane Bucureşti şi Întreprinderea Turbomecanica Bucureşti în limita a câte *1600 zile-om pe an pentru perioada 1988-1990*.

d) *Contractele de livrări şi asistenţă tehnică* ce se vor perfecta cu British Aerospace *vor fi condiţionate* de:

- agreerea unui sistem operativ de *certificare a materialelor româneşti* pentru folosirea lor la avioanele ROMBAC 1-11, utilizând în primul rând *laboratoarele şi specialiştii din România*;

- stabilirea unui acord pentru realizarea eşalonată a *transferului autorităţii de proiectare până cel târziu în anul 1990, de la British Aerospace la Institutul de Aviaţie Bucureşti*.

e) *Se va trata cu British Aerospace şi Dee Howard perfectarea contractului privind remotorizarea avionului ROMBAC 1-11*.

- *Remotorizarea să se facă pe un avion ROMBAC 1-11 proprietatea părţii române* de către specialiştii de la Întreprinderea de Avioane Bucureşti împreună cu specialiştii firmelor British Aerospace şi Dee Howard, urmând ca *după certificare avionul remotorizat să rămână proprietatea Întreprinderii de Avioane Bucureşti*.

- Firma Dee Howard să livreze împreună cu documentaţia de remotorizare şi documentaţia constructivă şi tehnologică pentru realizarea în România a *reversoarelor de jet şi a nacelelor motoarelor Tay*, în condiţii ce se vor stabili înainte de semnarea contractelor.

Partea română să aibă dreptul de a remotoriza şi avioane BAC 1-11 fabricate de firma British Aerospace în cooperare cu Dee Howard.

- Se va trata un contract cadrul privind *asigurarea plăţii remotorizării în compensaţie cu produse româneşti* (admise la compensaţie) şi produse de aviaţie.

f) *În baza articolului 17.4.2 din contractul de licenţă privind taxele de proiectare şi serviciile de vânzare, British Aerospace a solicitat suma de 3 milioane dolari; partea română va solicita recalcularea acestor taxe ţinând seama de numărul de avioane fabricate până în prezent* de Întreprinderea de Avioane Bucureşti; se va negocia ca plata taxei recalculate să se efectueze eşalonat şi *în contrapartidă* cu produse de aviaţie.

g) În urma tratativelor *se vor încheia protocoale în care se vor înscrie şi termenele pentru negocierea şi încheierea contractelor ferme*.

Se va raporta Conducerii asupra rezultatelor finale ale negocierilor.

Propun aprobarea.

15 august 1988 ss. Ionescu

Secret de serviciu

RAPORT

Avionul ROMBAC 1-11 seria 500, fabricat de Întreprinderea de Avioane Bucureşti, este solicitat la export, principala condiţie a cumpărătorilor potenţiali fiind ca avionul să fie reechipat cu motorul Tay 650, al cărui nivel de zgomot şi consum de combustibil sunt mai reduse decât ale motorului Spey, care echipează actualmente avionul.

În prezent în clasa avionului ROMBAC 1-11 se fabrică avionul BAe-146 echipat cu motoare Lycoming şi avionul FOKKER-100, echipat cu motoare Tay 620 şi 650 fabricate de firma Rolls-Royce. Această firmă dezvoltă motorul Tay într-o nouă variantă, Tay 670, care se va încadra în familia de motoare cu mare silenţiozitate şi consum redus de combustibil. Conform previziunilor firmei, motorul Tay 670 va intra în exploatare cel mai devreme în anul 1992.

Din tratativele avute cu firmele British Aerospace şi Rolls-Royce a rezultat dorinţa acestora pentru dezvoltarea colaborării şi cooperării cu partea română în vederea fabricării şi modernizării ROMBAC 1-11.

Firma British Aerospace s-a adresat recent Centrului Naţional al Industriei Aeronautice Române solicitând organizarea de tratative în a doua jumătate a lunii august 1988 privind continuarea cooperării româno-engleze pentru fabricarea avionului ROMBAC 1-11.

Principalele probleme pe care firma engleză doreşte să le discute, sunt următoarele:

- Tratarea unor contracte de livrări de materiale şi echipamente, precum şi de asistenţă tehnică, necesare fabricaţiei avioanelor ROMBAC 1-11 programate în perioada următoare,
- Convenirea unui mecanism eficient pentru a se asigura plata în compensaţie a livrărilor efectuate de British Aerospace prin contrapartidă cu export de produse româneşti admise la compensaţie şi produse de aviaţie,
- Reglementarea obligaţiilor financiare reciproce conform contractului de licenţă, articolul 17.4.2,

- Stabilirea condiţiilor tehnico-comerciale privind remotorizarea avionului ROMBAC 1-11 cu motoare Tay, prin convenirea unui acord cu firma americană Dee Howard.

British Aerospace informează că a încheiat un contract cu firma americană Dee Howard pentru remotorizarea avioanelor BAC 1-11 seriile 400 şi 500 cu motoare Tay 650, dezvoltate de Rolls-Royce din motorul Spey. Activităţile de proiectare, fabricaţie şi experimentare din cadrul programului de remotorizare întocmit de Dee Howard sunt coordonate de British Aerospace. Ca urmare recomandă părţii române organizarea unor tratative comune, atât cu British Aerospace, cât şi cu Dee Howard, ai căror reprezentanţi vor veni la Bucureşti odată cu delegaţia firmei British Aerospace.

Pentru convenirea condiţiilor tehnico-comerciale privind cooperarea cu Rolls-Royce în conversia licenţei de fabricaţie a motorului Spey în licenţă Tay, precum şi asigurarea motoarelor Tay 650 necesare în prima etapă pentru remotorizarea avioanelor ROMBAC 1-11 urmează a avea loc tratative în luna septembrie a.c.

Faţă de cele prezentate, propunem şi respectuos Vă rugăm să aprobaţi: organizarea tratativelor cu firmele British Aerospace, Rolls-Royce şi Dee Howard în baza mandatului ce se prezintă alăturat.

ss. Gheorghe Oprea (prim-viceprim-ministru al Guvernului – *nota P. Opriş*)
ss. Barbu Petrescu (viceprim-ministru al Guvernului – *nota P. Opriş*)
ss. Radu Paul Păunescu (ministrul Industriei Construcţiilor de Maşini – *nota P. Opriş*)
ss. Ioan Ungur (ministrul Comerţului Exterior şi Cooperării Economice Internaţionale – *nota P. Opriş*)

MANDAT

Delegaţia română în tratativele cu firmele Rolls-Royce, British Aerospace şi Dee Howard privind dezvoltarea colaborării şi cooperării pentru fabricarea şi modernizarea avionului ROMBAC 1-11, are următorul mandat:

1. Să trateze şi să convină cu British Aerospace o participare mai activă a acestei firme la realizarea programului de fabricaţie şi de modernizare a avionului ROMBAC 1-11.

2. Să trateze cu firmele British Aerospace şi Rolls-Royce perfectarea contractelor privind livrările de materiale, componente şi echipamente necesare finalizării a 14 avioane ROMBAC 1-11 şi a motoarelor aferente,

care sunt lansate în prezent în fabricaţie pe bază de comenzi (cu desfacere asigurată).

La convenirea contractelor cu aceste firme se va avea în vedere obţinerea dreptului de către partea română ca pe perioada contractuală, cantităţile prevăzute să poată fi suplimentate funcţie de cererile părţii române bazate pe comenzi suplimentare de avioane.

Livrările pentru comenzi ferme (14 avioane) se vor eşalona din semestrul II 1988 până la finele anului 1990.

Se va negocia ca plata importurilor strict necesare să se facă prin compensaţie cu produse româneşti admise la compensaţie şi produse de aviaţie.

3. Se va trata cu Rolls-Royce perfectarea contractului privind conversia licenţei motorului Spey în licenţa Tay 650 şi prin extensie în licenţă Tay 670, precum şi a contractului de vânzare-cumpărare a motoarelor Tay şi a părţilor de motoare corelate cu programul de fabricaţie al avionului şi programul de integrare a fabricaţiei motorului Tay în România.

Se va negocia ca plata importurilor să se facă în compensaţie cu produse româneşti admise în compensaţie şi produse de aviaţie.

4. Se va trata încheierea contractelor de asistenţă tehnică cu firmele British Aerospace şi Rolls-Royce pentru supravegherea fabricaţiei de avioane şi motoare la Întreprinderea de Avioane Bucureşti şi Întreprinderea Turbomecanica Bucureşti în limita a câte 1600 zile-om pe an pentru perioada 1988-1990.

5. Contractele de livrări şi asistenţă tehnică ce se vor perfecta cu British Aerospace vor fi condiţionate de:

a) agreerea unui sistem operativ de certificare a materialelor româneşti pentru folosirea lor la avioanele ROMBAC 1-11, utilizând în primul rând laboratoarele şi specialiştii din România;

b) stabilirea unui acord pentru realizarea eşalonată a transferului de proiectare până cel târziu în anul 1990, de la British Aerospace la Institutul de Aviaţie Bucureşti.

6. Se va trata cu British Aerospace şi Dee Howard perfectarea contractului privind remotorizarea avionului ROMBAC 1-11.

Remotorizarea să se facă pe un avion ROMBAC 1-11 proprietatea părţii române de către specialiştii de la Întreprinderea de Avioane Bucureşti împreună cu specialiştii firmelor British Aerospace şi Dee Howard, urmând ca după certificare avionul remotorizat să rămână proprietatea Întreprinderii de Avioane Bucureşti.

Firma Dee Howard să livreze împreună cu documentaţia de remotorizare şi documentaţia constructivă şi tehnologică pentru realizarea în România a reversoarelor de jet şi a nacelelor motoarelor Tay, în condiţii ce se vor stabili înainte de semnarea contractelor.

Partea română să aibă dreptul de a remotoriza şi avioane BAC 1-11 fabricate de firma British Aerospace în cooperare cu Dee Howard.

Pentru asigurarea plăţii în compensaţie se va trata un contract cadru de export cu produse româneşti admise la compensaţie şi produse de aviaţie.

7. Cu privire la taxele de proiectare şi serviciile după vânzare în sumă de 3 milioane dolari solicitate de British Aerospace în baza articolului 17.4.2 din contractul de licenţă, se vor trata să fie recalculate ţinând seama de numărul de avioane fabricate până în prezent de Întreprinderea de Avioane Bucureşti. Plata sumei ce va rezulta din recalculare se va negocia să se efectueze eşalonat şi în contrapartidă cu produse de aviaţie. La sfârşitul tratativelor se vor încheia protocoale asupra înţelegerilor stabilite în limitele prezentului mandat, cu termene pentru negocierea şi încheierea contractelor ferme. Asupra rezultatelor finale ale tratativelor se va prezenta raport la Conducere.

ss. Gheorghe Oprea
ss. Barbu Petrescu
ss. Radu Paul Păunescu
ss. Ioan Ungur

- Arhivele Naţionale Istorice Centrale, *fond C.C. al P.C.R. – Secţia Relaţii Externe*, dosar nr. 333/1988, f. 2-7.

THE AMERICAN-BRITISH PLAN REGARDING THE REENGINEERING OF BAC 1-11 AIRCRAFT MADE IN ROMANIA (1988)

- abstract –

Key Words: aircraft, BAC One Eleven, Ceauşescu, Romania, United Kingdom, USA.

Although the 9 BAC 1-11 aircraft built in the 1980s in Romania have not been flying for a very long time, this topic is far from being exhausted (ROMBAC program). Being part of the group of the airlines belonging to the Soviet Bloc states, TAROM (Transporturile Aeriene Române – Romanian Air Transport) operated Soviet-design Lisunov Li-2,

Ilyushin Il-14, Ilyushin Il-18, Ilyushin Il-62, Antonov An-24, and Tupolev Tu-154 aircraft.

An exception was made when, in 1974, TAROM acquired Boeing 707 aircraft for its long haul operations and BAC One Eleven in 1968 for European and Middle East destinations.

PROCESUL DE COOPERARE DIN EUROPA DE SUD-EST. ASPECTE ALE GUVERNANȚEI REGIONALE

Conf. univ. dr. Mariana COJOC[*]

Introducere și ... „gândul" Kant

„Spre pacea eternă

Putem lăsa de-o parte întrebarea, dacă acest titlu satiric, de pe firma acelui hangiu olandez, pe care era pictat un cimitir, i-ar privi pe oameni în genere, sau în special pe conducătorii statelor, care nu se vor putea sătura niciodată de război, sau numai pe filosofi, care visează acel dulce vis"[637].

Sfârșitul Războiului Rece a schimbat profund sistemul Relațiilor Internaționale (RI), aducând în prim-plan nu „pacea eternă" ci noi forme ale instabilități sistemice. În noiembrie 1991, George Bush a declarat că prăbușirea comunismului a deschis *cutia Pandorei* cu reapariția vechilor resentimente etnice, revendicări teritoriale[638], în fapt, *întoarcerea* la „demonii" Istoriei despre care Jacques Delors, președinte al Comisiei Europene între anii 1985 – 1995, credea ca fiind imposibilă[639].

„*Growing interdependence*"[640] ...

Procesul de Cooperare din Europa de Sud-Est (SEECP), în conformitate cu documentele publicate, este un for regional non-instituționalizat ce și-a început activitatea la inițiativa Bulgariei. La 7 iulie 1996 a fost semnată la Sofia – *Declarația de bună vecinătate, stabilitate, securitate și cooperare în Balcani*[641], cu ocazia reuniunii miniștrilor Afacerilor Externe din Albania, Bulgaria, Grecia, Macedonia de Nord, România, Serbia (la momentul 1996 – Serbia și Muntenegru)

---

[*] Universitatea „Ovidius" din Constanța.

[637] Immanuel Kant, *Spre pacea eternă. Un proiect filosofic, Înștiințare asupra încheierii apropiate a unui tratat în vederea păcii eterne în filosofie. Încercare asupra unor considerații privind optimismul*, traducere, Studiu Introductiv, Note, Bibliografie, selectivă, Index de concepte de Rodica Croitoru, București, Editura All.

[638] Charles W. Kegley, Jr., Eugene R. Wittkop, *World Politics. Trend and Transformation*, sevent edition, 1999, pp. 96 - 97.

[639] *Adress by President Jacques Delors to the Royal Institute of International Affairs*, London, 7 September 1992 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/SPEECH_92_81 accesat 04.09.2023.

[640] *Ibidem*.

[641] *Sofia Declaration on Good-Neighbourly Relations, Stability, Security and Cooperation in the Balkans, adopted at the meeting of the Ministers for Foreign Affairs of the Countries of South -Eastern Europe*, held at Sofia, on 6 and 7 July 1996; https://www.seecp.info/_files/ugd/879876_019fff4792e14d71a3aa4dc420955315.pdf accesat 4.09.2023.

și Turcia[642]. La acestea s-au alăturat: Croația – 2005; Republica Moldova – 2006; Muntenegru – 2007; Slovenia – 2010; Kosovo – 2014[643] și, deși Bosnia și Herțegovina apare ca stat fondator pe site-ul oficial SEECP, la o altă rubrică pe același site apare ca aderând în 2001 așa cum apare și pe site-ul Ministerului Afacerilor Externe din România (în limba engleză)[644].

Metodologie

Pentru a identifica importanța acestui for regional sau nu, vom încerca prezentarea funcționării și analiza sa prin prisma nivelurilor de analiză din cadrul sistemului Relațiilor Internaționale cât și raportarea la teoriile funcționalistă/neofuncționalistă – axe distincte în analiza funcționării organizaționale regionale.

În ceea ce privește nivelurile de analiză, așa cum am punctat într-un studiu publicat în anul 2021[645], Barry Buzan şi Richard Little, în lucrarea - *International System in World History. Remarking the Study of International Relations* (2000)[646], au reconceptualizat „setul extensibil de cercuri concentrice ca o spirală ce se îngustează”[647], la baza spiralei aflându-se individul, iar la polul opus, „colectivitatea statelor”[648]. Nivelurile de analiză în RI sunt percepute de autorii amintiţi ca fiind în numar de cinci, ultimul conturat de „*indivizi* – baza majorităţii analizelor din ştiinţele sociale”, în raport cu celelalte, respectiv: 1 – *sistemul internaţional*; 2 – *subsistemele internaţionale*; 3 – *unităţile*; 4 – *subunităţile*[649], dezbaterea cu privire la nivelurile de analiză aflâdu-se în prim-planul teoriei Relaţiilor Internaţionale şi, în special, interacţiunea dintre acestea.

---

[642] Pe site-ul oficial al organizației, găsim la state fondatoare – Bosnia și Herțegovina https://www.seecp.info/services (accesat 4.09.2023). La secțiunea About https://www.seecp.info/about-seecp - Bosnia și Herțegovina – stat membru SEECP din 2001. Site accesat 4.09.2023. În conformitate cu site-ul oficial al Ministerului Afacerilor Externe, Bosnia și Herțegovina – South East European Cooperation Process „SEECP s member states are: Bosnia and Herzegovina, Croatia, Albania, Bulgaria, Greece, Macedonia, Romania, Serbia, Montenegro and Turkey” https://www.mvp.gov.ba/vanjska_politika_bih/multilateralni_odnosi/regionalne_inicijative/proces_za_saradnju_u_jugoistocnoj_evropi/?id=140 accesat 4.09.2023.

[643] *Participants, SEECP*, https://www.seecp.info/services accesat la 4.09.2023.

[644] *About SEECP*, https://www.mae.ro/en/node/22264 accesat la 4.09.2023.

[645] Mariana Cojoc, *Constanța – centru gravitațional regional în „Marele Război”. Scurtă analiză prin prisma sistemului Relațiilor internaționale*, în Constantin Hlihor, Bogdan Antoniu, Alin Matei (coordonatori), *Scripta Historica. In memoriam Professoris Emeriti Constantin Buşe*, București Editura Universității din București, 2021, pp. 337 - 342.

[646]Barry Buzan, Richard Little, *Sistemele internaţionale în istoria lumii. Reconfigurarea studiului Relaţiilor Internaţionale* (*International System in World History. Remarking the Study of International Relations*, Oxford University Press, 2000), traducere: Simona Soare, Iaşi, Editura Polirom, 2009.

[647] *Ibidem*, p. 85.

[648] *Ibidem*.

[649] *Ibidem*, p. 86.

În *World Politics. Trend and Transformation*[650](1999) semnată de Charles W. Kegley şi Jr., Eugene R. Wittkop, autorii au susţinut, în vederea creionării analizei conceptuale pentru sistemul internaţional, existenţa a trei niveluri în care *primul* face trimitere la individ - „*individual level of analysis*", parte din sistemul Relaţiilor Internaţionale, prezentul şi viitorul acestuia depinzând direct de mişcările sistemului. Cel de-al doilea – „*state level of analysis*" – este creat de deciziile actorilor statali, politici publice, forma de guvernământ şi modul în care liderii statali sau liderii unor comunităţii gestionează diferitele situaţii apărute după implementarea deciziilor asumate, în timp ce al treilea – „*the global level of analysis*" – prezintă interacţiunea pe marea scenă globală a Relaţiilor Internaţionale a diferiţilor actori: statali, non-statali, cooperarea sau starea conflictuală sau non-conflictuală a sistemului RI.

Indiferent de nivelul de analiză ales, dacă ne raportăm la *modelul Kegley-Wittkop*, influenţele sunt percepute automat de celelalte prin interconexiunile timpului istoric analizat. Dacă privim perioada supusă cercetării prin prisma teoriilor moderne ale Relaţiilor Internaţionale şi a noilor concepte ale principalelor teme de analiză, atunci *securitatea*[651], cu dimensiunea *societală*, se poate plasa drept concept central spaţiului şi segmentului temporal avute în vedere. Ceea ce lipseşte modelului amintit poate fi definit de un palier intermediar sau chiar distinct, mai precis – *regional level of analysis* / *nivel regional*, plasat între primul şi cel de-al doilea după *Kegley–Wittkop*. Importanţa teoretică a acestuia se conturează prin modalitatea / modalităţile în care anumite acţiuni / activităţi la nivelul comportamental al statului se modifică în funcţie de dimensiunile caracteristice ale regiunii aflate în atenția studiului de caz.

O altă axă de analiză pentru Procesul de Cooperare din Europa Centrală și de Sud-Este poate fi regăsită în caracteristicile teoriilor funcționalistă și neofuncționalistă cu principalii săi reprezentanți: David Mitrany[652], Ernst B. Haas[653], Gary Marks[654] care au subliniat importanța organizațiilor internaționale și / sau regionale, capabile să gestioneze prioritățile globale / regionale. Pe această dimensiune, reținem ceea ce Karl Deutsch[655] a numit apartenența la „comunitate" prin intensificarea gradului de comunicare între actorii regionali / sistemici participanți, diversificarea tranzacțiilor economice, sociale ce pot determina

---

[650]Charles W. Kegley, Jr., Eugene R. Wittkop, *World Politics. Trend and Transformation*, sevent edition, 1999, pp. 11 - 12.

[651] Ionel Nicu Sava, *Studii de securitate*, Bucureşti, Centrul Român de Studii Regionale, 2005.

[652] David Mitrany, *The Functional Approach to World Organisation* („The International Affairs, Royal Institute of International Affairs 1944-)", Volume 24, Issue 3, (Jul. 48), 360 - 363.

[653] Ernst B. Haas, *Uniting of Europe*, University of Notre Dame Press, 2020.

[654] Moeko Saito-Jensen, *Theories and Methods for the Study of Multilevel Environmental Governance*, Center for International Forestry Research, 2015, pp. 2 - 6.

[655] Theresa Kuhn, *Experiencing European integration: transnational lives and European Identity*, Oxford University Press, 2015.

adaptarea și restructurarea instituțională în zona / regiunea ce conturează studiul de caz ales.

SEECP – De la formare la transformare și cooperare

Revenind la 7 iulie 1996, la Procesul de Cooperare din Sud-Estul Europei – prezentările oficiale subliniază faptul că este o inițiativă a statelor din regiune fără influențe externe, fiind continuatoare contemporană a organismelor regionale din perioada interbelică și post Al Doilea Război Mondial. La Sofia au fost reprezentate și Austria (la momentul acela deținea președinția în exercițiu a Inițiativei Central Europene), Croația, Franța, Germania, Ungaria, Irlanda (președinția în exercițiu a Uniunii Europene), Italia, Federația Rusă (președinția în exercițiu O.C.E.M.N.), Slovenia, Elveția (președinte în exercițiu O.S.C.E.), Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, Statele Unite ale Americii, Înaltul Reprezentant, Uniunea Europeană, reprezentanți ai Consiliului Europei, Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare, Organizația Națiunilor Unite, ai Băncii Mondiale[656] etc. În *Documentul* adoptat la Sofia, ca de altfel, în toate documentele SEECP, se face referire la importanța *Cartei O.N.U.*, a *Actului Final de la Helsinki* și a *Cartei de la Paris* pentru construcția forumului, Procesul urmând să promoveze consolidarea relațiilor de bună vecinătate, a securității, a cooperării transfrontaliere și economice, modernizarea infrastructurii, cooperare în domeniul energetic, consolidare societală cooperarea cu alte organizații regionale: O.C.E.M.N., Inițiativa Central Europeană în vederea consolidării reciproce[657] etc.

În 1997, la 4 noiembrie, la Heracleion, Creta (specific SEECP – întâlnirile oficiale, în documentele specifice sunt scrise orașele unde au loc întâlnirile și nu statul), în *Joint Statement by the Heads of State and Government of Countries of South Eastern Europe*[658] sunt specificate următoarele puncte:

„We consider that the European orientation of our countries is integral part of their political, economic and social development.

We aspire to transform our region in area of cooperation and economic prosperity and, to the effect, we decide to promote good neighbourly relations and respect for International Law.

---

[656]*Declaration....* https://www.seecp.info/_files/ugd/879876_019fff4792e14d71a3aa4dc420955315.pdf accesat 4.09.2023.

[657] *Ibidem*; Daniel Mitov, *SEECP – Key to Regional Cooperation Challenges Lying Ahead of the Current Bulgarian Chairmanship-in-Office 2015-2016*, in „Perception”, Winter 2015, Volume XX, Number 4, pp. 1 - 9.

[658] *Joint Statement by the Heads of State and Government of Countries of South Eastern Europe*, Heracleion, Crete, 4 November 1997 https://www.seecp.info/_files/ugd/879876_4780584f8cf3480ca25c338a5975c9c5.pdf accesat 4.09.2023.

We belive that Europe can not be complete without our countries and our peoples representing civilisations and historical traditions which are essential to the establishment of a contemporary

European identity. European and Euro-Atlantic integration are essential in promoting the aforementioned objectives”[659].

Prin urmare, integrarea euro-atlantică era esențială. Și, cu toate acestea, „cazul Kosovo” a avut loc. Chiar dacă Procesul de Cooperare din Europa de Sud – Est și-a „croit” drum după Acordul de la Dayton (1995).

Carta privind relațiile de bună vecinătate, stabilitate, securitate și cooperare în Europa de Sud – Est[660], document adoptat la București în anul 2000, a fundamentat forumul regional. În *Preambulul* acestuia au fost subliniate: importanța regiunii și a eforturilor depuse pentru *consolidarea stabilității, securității și a relațiilor de bună vecinătate* – ce devine obiectiv principal al SEECP.

„1. Obiectivul primordial al Procesului de Cooperare din Europa de Sud – Est SEECP – îl constituie întărirea relațiilor de bună vecinătate dintre toate statele din regiune, în vederea transformării acesteia într-o zonă de pace, stabilitate și cooperare. Ne angajăm să acționăm cu fermitate pentru a atinge acest obiectiv, într-un spirit de solidaritate și colaborare, în beneficiul țărilor și popoarelor noastre, al întregii Europe”[661].

Iar la punctul 6 / *Scopul și principiile cooperării regionale*:

„6. Salutăm determinarea NATO de a contribui la construirea unor relații de colaborare cât mai sigure cu țările din regiune, ca și între aceste state”[662].

Al II-lea punct al documentului face trimitere la *Obiectivele și mecanismele cooperării*. Astfel, la II.1 / Dezvoltarea cooperării politice și în domeniul securității vizează:

- Dialogul politic („întâlniri regulate ale șefilor de stat și de guvern, miniștrilor afacerilor externe, directorilor politici ai țărilor participante, precum și prin întâlniri interguvernamentale sectoriale pe teme de interes comun, așa cum se va stabili”[663]);
- Încurajarea dialogului interparlamentar, O.N.G.-uri, personalități culturale;
- „Lărgirea cooperării pe plan regional în domeniul apărării, îndeosebi în cadrul mecanismului de consultări dintre miniștrii apărării din Europa

---

[659] *Ibidem*.
[660] *Carta privind relațiile de bună vecinătate, stabilitate, securitate și cooperare în Europa de Sud – Est*, SEECP, București, 12 februarie 2000, https://www.mae.ro/sites/default/files/file/2013/pdf/2013.10.01_Carta_relațiilor_de_bună_vecinătate.pdf accesat 4.09.2023.
[661] *Ibidem*.
[662] *Ibidem*.
[663] *Ibidem*.

de Sud – Est și a Forțelor Multilaterale de Pace Sud-Est Europene”[664] etc.

O altă dimensiune (pilon) evidențiată în *Carta* de la București, a fost cea a stimulării cooperării economice regionale și nu numai, armonizarea legislației cu cea comunitară dar și cooperare în domeniul turismului, sănătății, infrastructurii (proiecte rutiere, feroviare, maritime etc), reabilitarea și dezvoltarea Dunării ca și cale navigabilă de importanță europeană, dezvoltarea rețelelor regionale de conducte (petrol și gaze, integrate celor comunitare). Cel de-al III-lea pilon – l-am putea numi al *consolidării statului de drept* cu tot ceea ce implică acesta (drepturile omului și protecția minorităților) precum și combaterea activităților ilegale (trafic de droguri, armament, crimă organizată) etc. este, în fapt, în concordanță cu funcționarea unei bune guvernanțe[665].

La Zagreb, în anul 2007, 11 mai, a fost semnată – *Declaration of the 10th Meeting of the Heads of State and Government of the South-East European Co-operation Process (SEECP)*[666] când a fost înscris în document – Consiliul de Cooperare Regională (RCC) ca parte a procesului de transformare și consolidare a SEECP în procesul de reconstrucție regională și coordonarea cu politicile regionale comunitare, dar și cu organizațiile internaționale[667].

Un an mai târziu, în 2008 (27 februarie), la Sofia, la întâlnirea miniștrilor Afacerilor Externe SEECP a fost lansat Consiliul de Cooperare Regională[668], continuator al Pactului de Stabilitate lansat de Uniunea Europeană în 1999, fiind, conform *Statutului* – „brațul operațional” SEECP[669], domeniile de cooperare fiind: dezvoltare economică și socială, energie și infrastructură, justiție și afaceri interne, consolidarea securității și a resursei umane etc.[670] dimensiunile cooperării fiind

---

[664] *Ibidem*.

[665] *Ibidem*.

[666] *Declaration of the 10th Meeting of the Heads of State and Government of the South-East European Co-operation Process (SEECP)*, Zagreb, 11 May 2007 https://www.seecp.info/_files/ugd/879876_fc126484c23046e6b8a6104fcb28d20f.pdf accesat 03.09.2023.

[667] *Ibidem*.

[668] *Pomorie Declaration Of the 11 th Meeting of the Heads of State and Government of the South-East European Cooperation Process (SEECP)*, Pomorie, 21 May 2008, draft 24 April 2008 https://www.seecp.info/_files/ugd/879876_75d41c9d1a5f44eead0b844add390242.pdf accesat 04.09.2023.

[669] *Statute of the Regional Cooperation Council as amended by the RCC Board* on 25 April 2013, Anexe II https://www.rcc.int/pages/95/statute accesat 04.09.2023.

[670] *Ibidem*. Participanți: Albania, Austria, Bosnia și Herțegovina, Bulgaria, Canada, Consiliul Europei, Croația, Cehia, Danemarca, Banca pentru Reconstrucție și Dezvoltare, Banca Europeană pentru Investiții, Consiliul Europei, Înaltul Reprezentant al Uniunii Europene pentru Afaceri Externe și Politica de Securitate, Germania, Finlanda, Franța, Grecia, Ungaria, Organizația Internațională pentru Migrație, Irlanda, Italia, Kosovo, Letonia, Moldova, Muntenegru, N.A.T.O., Macedonia de Nord, Norvegia, Polonia, România, Serbia, Slovacia, Slovenis, SEECP, Spania, Suedia, Elveția, Turcia, Marea

diverse. În fapt, putem vorbi despre o relație strategică SEECP și RCC, în vederea armonizării priorităților statelor membre Procesului de Cooperare din Sud-Estul Europei[671].

În ceea ce privește România, aceasta a deținut președinția în exercițiu SEECP în 1999 - 2000; aprilie 2004 - mai 2005; 2013 - 2014. În perioada ultimului mandat 2013 - 2014, Procesul de Cooperare din Europa de Sud-Est a trecut la o nouă etapă instituțională prin transformarea Dimensiunii Parlamentare a statelor membre în Adunare Parlamentară[672].

Concluzii

Pentru a cuantifica eficienta *Procesului de Cooperare din Europa de Sud-Est* ale cărui axe le-am creionat pe scurt, acțiunile acestuia trebuie integrate și conexate în realitatea neofuncționalistă a nivelului regional astfel:

- *Declarația* de la Sofia din 1996 a apărut ca o încercare de stabilizare a zonei mult prea încercată de tensiunile post Război Rece;
- Instabilitatea regională a fost combinată cu eforturile depuse în vederea integrării euro-atlantice de state diverse și diferite din toate punctele de vedere;
- *Reteritorializarea* sau „geografia în mișcare" a marcat zona Europei de Sud-Est după Războiul Rece. În lucrarea *România și procesul de stabilizare regională* (2004) autorii au punctat sursele de instabilitate din Europa Centrală și de Sud-Est vizând „mediul local interetnic și interconfesional ce perpetuează tensiuni vechi și speculează realități noi, politice, economice, financiare, sociale, militare etc. (...); situarea zonei pe un coridor al migrărilor și traficanților de droguri, arme, muniții, ființe umane; existența a numeroase traume ale istoriei"[673].
- SEECP – arheologia forumului demonstrează că acesta s-a proiectat drept platformă de stabilitate dar, destul de rapid, și de integrare euro-atlantică;
- SEECP – poate și trebuie să fie conexat cu politicile comunitare în zonă: *Politica de Extindere* cu dimensiunea sa *Balcanii de Vest* (în prezent, state candidate: Albania, Bosnia și Herțegovina, Republica Moldova, Macedonia de Nord, Serbia, Turcia, Ucraina; state potențial candidate: Georgia, Kosovo) dar și cu *Politica de Vecinătate* etc;
- Consiliul Cooperării Regionale, cu participanți statali și non statali (organizaționali) – garantează coerența acțiunilor SEECP prin

---

Britanie, O.N.U., Statele Unite ale Americii, Banca Mondială, Comisia Economică pentru Europa (ONU) etc.

[671] *Ibidem*.

[672] Franklin De Vrieze, *The South-East European Cooperation Process and Its New Parliamentary Assembly: Regional Dialogue in Action*, in „The Hague Journal of Diplomacy", 11, 2016, pp. 215 - 234.

[673] Vasile Popa, Mihai Ștefan Dinu, *România și procesul de stabilizare regională*, București, Editura Universității Naționale de Apărare, 2004, pp. 9 - 10; Hido Biščević, *EU Enlargement versus Old Geopolitics: The Western Balkans at the Crossroads*, Sudost European Mitteilungen, 01/2012, pp. 6-11.

minimizarea problematicilor diverse și multiple ale regiunii. În 2011, RCC a pregătit o strategie regională pentru Balcanii de Vest în concordanță cu documentele Comisiei Europene. Conform datelor furnizate de Consiliul de Cooperare Regională, prin implementarea strategiei s-a ajuns, dincolo de accentuarea responsabilității regionale, la creșterea locurilor de muncă (în 2019, zona Balcanii de Vest – rata medie de ocupare 59,1%), a investițiilor, apariția inițiativelor complementare: Planul Multianual pentru un Spațiu Economic Regional urmat de Planul Comun de Acțiune pentru Piața Regională (2021-2024)[674].

- Colaborarea organizațională internațională / regională și / sau forumuri instituționale - SEECP cu O.C.E.M.N., cu Procesul de Cooperare Dunăreană, Inițiativa Central Europeană, Uniunea Europeană, Consiliul Europei, Organizația Națiunilor Unite. Alianța Nord Atlantică etc. – a consolidat, treptat, în timp, Procesul de Cooperare din Sud-Estul Europei drept platformă de integrare europeană în cadrul arhitecturii regionale;
- Strategiile Consiliului Cooperării Regionale au subliniat – de exemplu – impactul Pandemiei Covid 19 în statele din Sud-Estul Europei, în statele membre SEECP – fragilitatea arhitecturală a zonei din toate punctele de vedere, în special economic prin scăderea P.I.B, a nivelului de trai etc.[675] În ceea ce privește comerțul intra-regional, acesta a fost în creștere în 2019, exporturile din Turcia, Bulgaria, România, Grecia, reprezentând 61% din totalul exporturilor intra SEE (procent mic, însă, din totalul exporturilor statelor menționate)[676]. Conform „Buletinului informativ lunar", *Rezultatele Comerțului Internațional al României în anul 2022*, România a înregistrat o creștere a exportului și importului pe zona Balcanii de Vest în anul 2022 comparativ cu anul 2021: Albania, Bosnia și Herțegovina, Kosovo, Macedonia, Muntenegru, Albania (40,30% creștere export; 23,47% creștere import). La acestea adăugăm – Turcia: creștere cu doar 7,53% la export și cu 36,99% la import. În timp ce pentru Bulgaria avem o creștere la export cu doar 22,14% creșterea la import fiind de 117,17%[677].

În prezent, președinția în exercițiu SEECP este deținută de Macedonia de Nord sub deviza: „Bridging Divides, Building Trust" (iulie 2023 - iunie 2024; „Troica": Muntenegru, Macedonia de Nord, Albania). Având în vedere situația complicată a regiunii din cauza „seismului" regional – războiul din Ucraina – Macedonia de Nord încearcă prin acțiunile coordonate *întoarcerea* la documentele de bază: *Declarația de la Sofia* și *Carta* din 2000 – pentru consolidarea bunei

---

[674] SEE 2030 Strategy, Regional Cooperation Council, Sarajevo, 2021 https://www.rcc.int/see2030/files/SEE-2030-strategy.pdf accesat 04.09.2023.
[675] *Ibidem*.
[676] *Ibidem*, p. 9.
[677] Ministerul Antreprenoriatului și Turismului, *Departamentul de comeț exterior, Rezultatele Comerțului Internațional al României în anul 2022*, în „Buletinul informativ lunar", martie 2023.

vecinătăți, a stabilității și cooperării în zonă în concordanță cu accentuarea procesului de integrare euro-atlantică. În fapt, sunt continuate diferite obiective ale președinției Muntenegrului[678] în concordanță cu *Strategia 2030* elaborată de RCC.

Cu toate greutățile timpului prezent, Procesul de Cooperare din Europa de Sud-Est rămâne o platformă de integrare euro-atlantică prin încercarea sa de stabilizare și cooperare într-o zonă ce a fost mereu „butoi cu pulbere" sistemic indiferent de vremi, indiferent de teoriile și practica teoretică ce astăzi, poate, mai mult ca niciodată, dublează, triplează dimensiunile arhitecturale riscând, de ce nu?... un *burnout* al multipolarității.

THE COOPERATION PROCESS IN SOUTHEASTERN EUROPE. DETAILS ON REGIONAL GOVERNANCE

-abstract-

Key Words: South-East European Cooperation Process, Romania, European Union, Regional Cooperation Council, Western Balkans.

The South East European Cooperation Process (SEECP) is a non-institutionalized forum. His activity began at the initiative of Bulgaria în 1996. Currently, the participants are: Albania, Bosnia and Herzegovina, Bulgaria, Greece, Republic of North Macedonia, Romania, Serbia, Turkey, Croatia, Moldova, Montenegro, Slovenia, Kosovo. The effectiveness of the SEECP can be see in line with European Union and regional/international organizations.

[678] *SEECP Podgorica, Summit Declaration*, Podgorica, 27 June, 2023 https://www.seecp.info/_files/ugd/879876_c76d6b3894254337a3481f1b31fc15f0.pdf accesat 04.09.2023.

RESTAURAREA UNOR CERERI DE ADOPȚIE DIN ANUL 1932

Drd. Cristina Maria CÎMPIANU[*]

Documentele prezentate în acest material fac obiectul unor activități de documentare întreprinse de echipa Muzeului Abandonului legate de fenomenul abandonului din România. Muzeul Abandonului este un muzeu forum digital și participativ ce își propune o mapare a culturii abandonului și redarea unei narațiuni istorice a fenomenului abandonului copiilor în România. Echipa muzeului a identificat o serie de materiale de arhivă foarte importante pentru studiul fenomenului Abandonului în România, respectiv cinci registre de evidență a internărilor și adopțiilor de la fostul Leagăn de Copii Sfânta Ecaterina din București. Registrele datează din perioada 1903 – 1948 și aparțin în prezent Direcției Generale de Asistență Socială și Protecția Copilului Sector 1. Importanța cercetării și prezervării lor este dată, în primul rând, de faptul că oferă informații prețioase cu privire la o perioadă foarte puțin documentată din istoria sistemului de protecție a copilului (sfârșitul secolului al XIX-lea și prima jumătate a secolului al XX-lea), iar în al doilea rând că documentează frânturi din existența unuia dintre primele centre de protecție a copilului de pe teritoriul românesc. De locul Așezămintelor Sfânta Ecaterina se leagă apariția, iar apoi dezvoltarea unei serii întregi de instituții și practici sociale în domeniul protecției copilului. Printre aceste registre s-au găsit și un număr de foi volante ce reprezintă cereri de adopție, două dintre acestea fiind supuse operațiilor de restaurare, la cererea echipei Muzeului Abandonului, care a observat starea de conservare precară a acestora.

Cele două documente sunt: *Cerere de adopție* din 24.12.1932, în continuare *Documentul 1* (30x21 cm) și *Cerere de adopție* din 12.04.1932 în continuare *Documentul 2* (33x22 cm). Acestea au fost scrise cu cerneală de culoare neagră pe hârtie industrială. Se știe că natura materialului fibros folosit la fabricarea hârtiei are o influenţă majoră în procesul de degradare al documentelor pe suport papetar. Până la jumătatea secolului al XIX-lea, materia primă utilizată la obţinerea hârtiei era alcătuită predominant din fibre textile: in, cânepă şi bumbac. Acestea erau tratate în lapte de var după care se defibrau macanic în mediu de apă dură rezultând o hârtie cu un conţinut ridicat de celuloză. Creşterea cererii de hârtie a dus la utilizarea unor surse alternative de materii prime pentru obţinerea pastelor fibroase,

[*] Expert restaurator carte, document, Muzeul Național al Țăranului Român.

astfel că după anul 1840 materia primă principală de obţinere a sursei de fibre celulozice a fost lemnul[679].

Din analiza stării de conservare a documentelor studiate se poate concluziona că acesta au suferit degradări combinate: fizice, chimice, mecanice, biologice şi sociale, ca efect al manipulării şi păstrării lor în condiţii necorespunzătoare, al infiltrărilor de apă şi creşterii nivelului acidităţii. Degradările chimice au determinat îngălbenirea şi fragilizarea hârtiei datorită oxidării lanţurilor celulozice, degradări de natură cromatică, precum şi creşterea acidităţii hârtiei (*Documentul 1* pH = 5, *Documentul 2* pH = 5.5).

Pentru efectuarea tratamentelor umede s-a efectuat în prealabil testul de solubilitate a cernelurilor, prin metoda picăturii, pentru a determina rezistenţa acestora la substanţele folosite în timpul operaţiilor de restaurare. Metoda constă în aplicarea unei picături de apă distilată pe o zonă irelevantă a traseului de scriere. Se observă cu o lupă, dacă în decurs de cca. două minute apare o migrare a culorii. În cazul în care acest lucru nu se întâmplă se poate concluziona că cerneala rezistă la apă[680], acesta fiind cazul situaţiei de faţă, cerneala a fost insolubilă în apă fapt ce a permis o curăţare apoasă prin imersare. Toate operaţiile de restaurare au fost însoţite de fotografierea în ansamblu şi în detaliu a obiectelor pe tot parcursul procesului de restaurare.

După efectuarea operaţiei de curăţare uscată, prin pensulare, s-a făcut curăţarea umedă a documentelor prin imersie totală în apă. În procesul de curăţare umedă au fost efectuate trei băi succesive, temperatura apei de spălare ajungând la max. 37°C (Fig. 7 a, b). Curaţarea umedă sau spălarea este o metodă ce se aplică prin tamponare, pensulare, imersie (cu clătire repetată sau fără clătire) sau aspersie. Pentru tratament se foloseşte de regulă apă dedurizată, apă distilată sau apă foarte curată, săracă în săruri şi cu un pH cât mai aproape de punctul neutru. Spălarea are o acţiune benefică multiplă asupra hârtiei: elimină fracţiunile solubile şi în mod special acizii solubili; elimină pulberile şi patina grasă; regenerează fibrilaţia hârtiei restabilind împâslirea fibrelor; regenerează fracturile de fibră eliminând defectele de pliere sau şifonare etc.[681].

Operaţia de spălare a fost urmată de cea de deacidifiere a documentelor prin imersia, timp de 20 de minute, într-o soluţie de $Ca(OH)_2$.

---

[679] Nicoleta Melniciuc Puică, Elena Ardelean, *Aspecte ale degradării materialelor celulozice - lemnul şi hârtia,* Iaşi, Editura Performantica, 2010, pp. 120-121.
[680] Florea Oprea, *Manual de restaurare a cărţii vechi şi a documentelor grafice*, Bucureşti, Editura Muzeului Literaturii Române, 2009, p. 302.
[681] Idem, *op. cit.*, p. 344.

Prin operația de deacidifiere s-a urmărit neutralizarea acidității insolubile formată din acizii tari (H_2SO_4) și introducerea în hârtie a unei substanțe tampon, numită rezerva alcalină[682], care să protejeze hârtia pe viitor de aciditatea mediului înconjurător. Tratamentele apoase au avantajul că dizolvă fracțiunile acide solubile și facilitează reacțiile de neutralizare[683]. Deacidifierea trebuie să aducă pH-ul hârtiei la valori cuprinse între 7,5 și 9. Pentru a neutraliza toți acizii din hârtie, aceștia trebuie tratați cu substanțe chimice care reacționează cu acizii și formează săruri inerte ca produși finali. Cantitatea bazei folosite trebuie să fie mai mare decât cea necesară pentru neutralizarea materialului tratat. Acest exces ar trebui să rămână, așa cum am menționat, pe hârtie și va fi reactiv numai împotriva acizilor, fiind consumat doar atunci când s-a format din nou suficient acid pentru a reacționa cu aceasta. Deacidifierea hârtiei prin pulverizare nu este o metodă foarte eficientă deoarece produsul chimic utilizat ca rezervă alcalină nu pătrunde în mod adecvat în structura hârtiei, acizii prezenți în aceasta continuând să degradeze fibrele celulozice[684].

Uscarea liberă pe foi de filtru a documentelor a fost urmată de o consolidarea prin reîncleiere (Fig 8 a, b), cu soluție de NaCMC, prin pensulare ușoară pe ambele fețe, cu precauție datorită fragilității documentului. Prin aplicarea unui strat de agent de încleiere, fibrele de celuloză sunt protejate de contactul direct cu mediul, agentul de încleiere original pierzându-se în mare parte în cursul operațiilor de spălare.

Consolidarea zonelor puternic fragilizate și fisurilor s-a efectuat cu văl japonez și CMC 2,5% (Fig. 10 a, b). Reîntregirea zonelor lipsă s-a realizat cu hârtie japoneză prin metoda *la simplu*, hârtia de completare fiind aleasă la grosimea celei vechi[685]. Această operație de reîntregire a suprafeței documentelor urmărește înlocuirea părților lipsă sau a celor degradate care nu-și mai pot îndeplini funcția, aducând obiectele restaurate la o formă cât mai apropiată de cea inițială (Fig. 12 a, b).

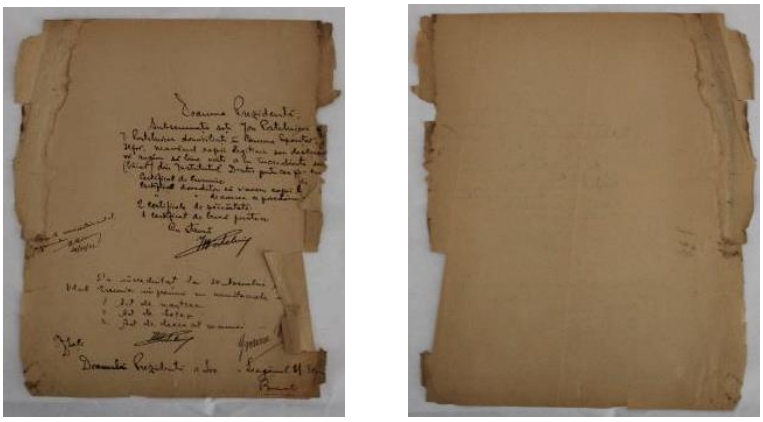
O ultimă operație de restaurare a fost cea de dublare a verso-ului *Documentului 1* cu hârtie japoneză și CMC 4% pentru a oferi acestuia o mai mare stabilitate, dată fiind fragilitatea suportului papetar (Fig. 11 a, b).

În privinţa condiţiilor de conservare, se recomandă menținerea unui nivelul scăzut al iluminatului, cu valori cuprinse între 50 - 80 lucși, evitarea

---

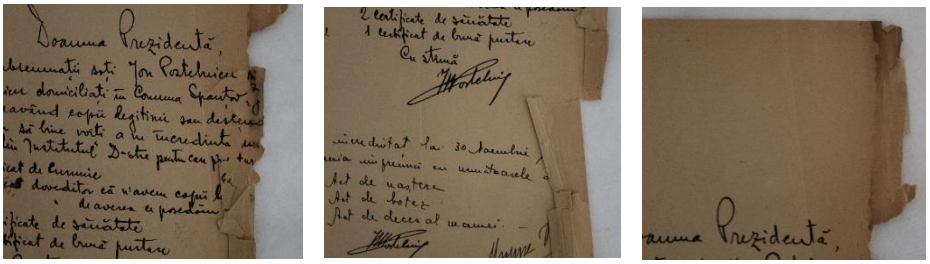
682 José Vergara, *Conservación y restauración de material cultural en archivos y bibliotecas*, Valencia, Biblioteca Valenciana, 2002, p. 49.
683 Florea Oprea, *op. cit.*, p. 355.
684 José Vicente Vergara Peris, *op. cit.*, pp. 48-49.
685 Florea Oprea, *op. cit.*, pp. 368 - 369.

fluctuațiilor temperaturii și umidității relative, valorile recomandate fiind, pentru temperatură de 18°C, iar pentru U_R de 50-65%[686].



(a) (b)

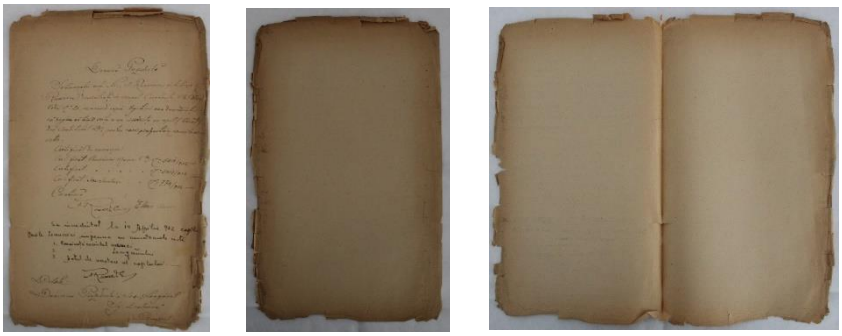
Fig. 1. Documentul 1 înainte de restaurare, față (a) verso (b)



(a) (b) (c)

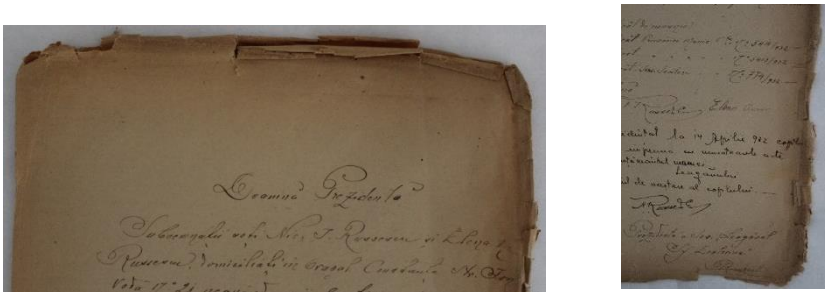
Fig. 2. Starea de conservare a Documentului 1: pierderi de suport papetar și plieri (a, b, c), halouri de apă (c)

[686] Hotărârea nr. 1546 din 18 decembrie 2003 pentru aprobarea *Normelor de conservare și restaurare a bunurilor culturale mobile clasate*, http://www.bcu-iasi.ro/docs/HG1546-2003.pdf, accesat la 13.05.2019.



(a) (b) (c)

Fig. 3. Documentul 2 înainte de restaurare față (a), verso (b), interior (c)



(a) (b)

Fig. 4. Starea de conservare a Documentului 2: pierderi de suport papetar și plieri (a, b)

Fig. 5. Investigarea stării de conservare a cernelii. Imagini realizate cu un microscop digital portabil

(a) (b)

Fig. 6. Starea de conservare a cernelii: Documentul 1 (a) și Documentul 2 (b)

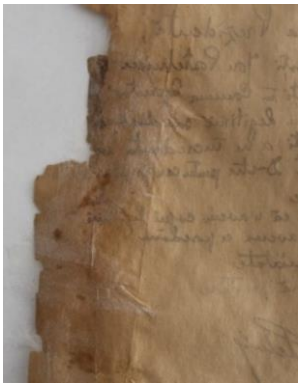
(a) (b)

Fig. 7. Curăţarea umedă prin imersia în apă pentru îndepărtarea acidităţii solubile; Documentul 1 (a) și Documentul 2 (b)

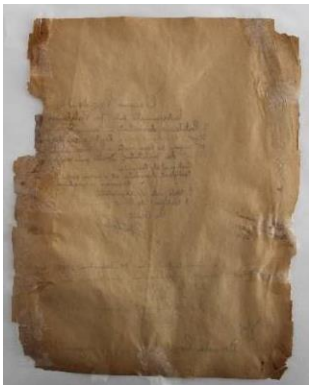
(a) (b)

Fig. 8. Operaţii de reînleiere a Documentului 1 (a) și Documentului 2 (b)

Fig. 9. Presarea Documentului 1

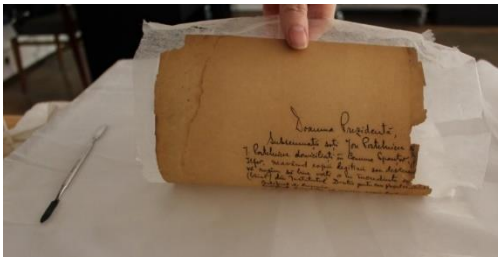


(a)

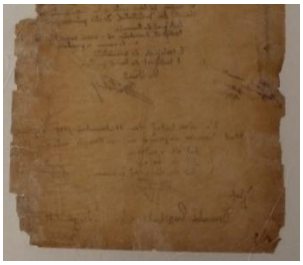


(b)

Fig. 10. Consolidarea fisurilor Documentului 1 cu văl japonez

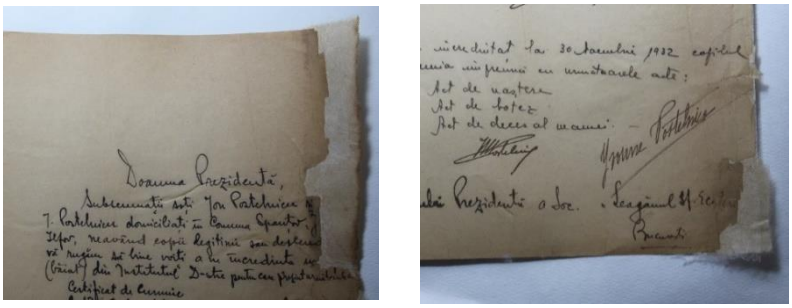


(a)



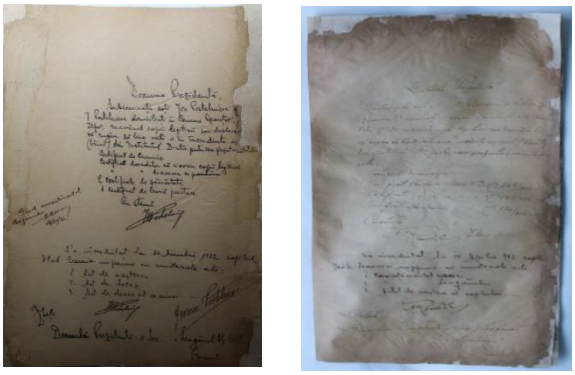
(b)

Fig. 11. Dublarea verso-ului Documentului 1 cu văl japonez



(a) (b)

Fig. 12. Completarea la simplu cu hârtie japoneză și CMC a Documentului 1



(a) (b)

Fig. 13. Documentul 1 (a) și Documentul 2 (b) după restaurare

THE RESTORATION OF SOME ADOPTION APPLICATIONS FROM 1932

-abstract-

Key Words: documents, adoption application, paper, restoration, Abandonment Museum.

The documents presented in this material are the subject of documentation activities undertaken by the Abandonment Museum team related to the phenomenon of abandonment in Romania. The Museum of Abandonment is a digital and participatory forum museum that aims to map the culture of abandonment and reproduce a historical narrative of the phenomenon of child abandonment in Romania. The museum team identified a series of archival materials very important for the study of the phenomenon of Abandonment in Romania, namely five registries of admissions and adoptions from the former St. Catherine's Cradle in Bucharest. Among these registries were also found a number of documentss representing adoption requests, two of which were subjected to restoration operations, at the request of the Abandonment Museum team, who noticed their poor state of conservation.

CONSERVAREA PATRIMONIULUI TEXTIL

Drd. Claudia LUPU[*]

Patrimoniul cultural textil este vast, materialele din care este făcut fiind lâna, mătasea, bumbacul, inul, cânepa și firele metalice din aur și argint ce îmbogățesc adesea ornamentația acestora, rezultând piese brodate cu fir metalic.

Acestea au o mare importanță culturală, pentru realizarea lor folosindu-se mai multe tipuri de materiale organice și anorganice, naturale și sintetice, analiza stilistică a acestora fiind foarte importantă.

Patrimoniul nu poate fi gândit decât în strânsă legătură cu tradițiile, obiceiurile, ritualurile, istoriile de viață și evenimentele istorice, valoarea lui fiind dată de existența materială și semnificațiile transmise.

Piesele impresionează prin valoarea artistică și documentară, datorită calității materialelor utilizate, specificului tehnicilor de execuție și inscripțiilor brodate, fiind obiecte încărcate de semnificație istorică ce focalizează atenția privitorului într-un mod plăcut.

Spectaculozitatea multor obiecte este dată de combinarea firului metalic prețios din aur sau argint, dar și al perlelor și pietrelor prețioase cu mătasea fir sau țesută ce conferă eleganță, rafinament și armonie.

Țesăturile folosite la fabricarea pieselor și selecțiile atente de culori au dus adesea la un mesaj important, starea civilă, poziția socială sau chiar zona din care proveneau.

Realizarea țesăturilor nu s-a făcut oricum ci la bază a stat tradiția, și analizând simbolistica artei tradiționale românești regăsim simboluri solare, religioase, heraldice dar și privind cultul fetilității.

Adesea formele reprezentate prin croiurile costumului sunt evidențiate de simbolurile încastrate cu trudă și măiestrie în ansamblul vestimentar.

În combinația cu alte culori cel mai des întâlnim albul, simbol al împlinirii, considerat o culoare de bază, fiind o componentă majoră a compoziției cromatice ce permite o rafinată scoatere în relief a câmpului ornamental, contrastând cu celelalte nuanțe.

---

[*] Conservator expert, Muzeul Național al Marinei Române.

Paleta cromatică a permis omului să simtă și să transmită prin intermediul hainelor, lumina sufletului dar și durerea, un amalgam de sentimente și trăiri.

Pentru aceasta a fost nevoie de coloranții naturali, de origine vegetală și animală, care au fost utilizați pentru vopsirea fibrelor textile din antichitate și până la sfârșitul secolului al XIX-lea, când se vor folosi coloranții de sinteză.

Detectarea la patrimoniul textil a coloranților naturali, se realizează prin cromatografie de lichide cu detecție și prin spectrometrie de masă, cu o probă de numai câteva miligrame din materialul textil.

Aceste analize ajută la datarea patrimoniului, sunt utile în identificarea coloranților naturali din componentele textile ale pieselor de muzeu, și permit separarea și caracterizarea coloranților cu un consum minim de probă.

De cele mai multe ori identificarea coloranților din componentele textile ale obiectelor muzeale, ne oferă informații cu privire la locul, perioada, statutul social al celor ce au realizat vopsirea.

Sursele biologice folosite în realizarea patrimoniului textil au fost diferite, în funcție de zona geografică și perioada istorică, unele nespecifice țării noastre.

Diversitatea bunurilor textile prezintă evoluția societății, modului de trai, tradițiilor, mutațiile care au intervenit la nivelul materiei prime, al tehnicii, al coloranților, multe din aceste piese fiind realizate în industria casnică textilă.

Cu siguranță, existența breslelor textile a favorizat diversificarea producției meșteșugărești, productivitatea crescând la apariția mașinilor de tors, a unor procedee de vopsit noi și a războiului de țesut. Estetica vibrantă susține rafinamentul și creează o simbioză specifică artei românești.

Coloranții naturali poartă amprenta contextului istoric în care a fost realizat obiectul. Cercetările întreprinse au dus la concluzia că nuanța de culoare roșie este folosită cel mai des în textilele românești.

La vopsirea fibrelor s-a utilizat cea mai veche sursă de culoare roșie *Rubia tinctorum L*, în piese textile în Roma antică, Orientul mijlociu, Egiptul antic, Mesopotamia, Grecia și în Europa.

În toate categoriile de piese textile din colecțiile muzeale românești: covoare orientale (sec. XV-XVII), broderii liturgice (sec. XV-XIX), fire de legare a sigiliilor (sec. XV-XVII), textile etnografice (sec. XIX-XX), este considerată conform a numeroase analize ca fiind unică sursă de culoare sau în amestec cu coloranții de origine animală.

La colorarea cu roșu a firelor textile se mai foloseau insecte din genul Porphyrophora în amestec cu Rubia tinctorum L., în prezența taninurilor, compuși vegetali cu afinitate mare pentru proteine, fiind utilizați pentru tratarea mătăsii, în vederea recăpătării propietăților pierdute, sau drept mordant în vopsirea lânii și mătăsii.

Cercetătorii din S.U.A au fost preocupați din anii 1960-1970 în a identifica coloranții naturali utilizați la vopsirea fibrelor ce intrau în componența obiectelor de interes arheologic, aristic și istoric.

În prezent se folosește o tehnică analitică de identificare a coloranților naturali, cromatografia de lichide cu detecție în UV-Viz și spectrometrie de masă (LC-DAD-MS), iar tipul de metal al accesoriilor pieselor textile se realizează prin analize XRF.

În ceea ce privește realizarea unor analize pentru coloranți la patrimoniul textil românesc, apar pentru prima dată ca fiind realizate în anul 1997.

Din cauza diversității, a componenței neomogene material organic (proteic sau celulozic) și material anorganic (fir metalic, mărgele, paiete, etc.) patrimoniul muzeal textil ridică probleme de păstrare și conservare diferite.

Unitatea stilistică, calitatea excepțională, rafinamentul acestor capodopere, impun expunerea lor într-o manieră care să nu le afecteze starea de conservare.

La textile cel mai sensibil material este mătasea, cel mai rezistent lâna, între ele iuta, bumbacul și celelalte, conform unor clasificări realizate de specialiștii. Mătasea rămâne cel mai sensibil material la acțiunea distructivă a luminii, având rezistență scăzută la mediu și degradându-se ușor.

Lâna conține cheratină, substanța de bază care intră în compoziția fibrei, o macromoleculă proteică formată din aminoacizi.

Acțiunea de conservare a patrimoniului textil este o problemă de cercetare științifică și apoi de execuție tehnică. Analizarea metodelor și tehnologiei de conservare a colecțiilor de textile, are rolul de a le prelungi durata de viață și de a salva un astfel de patrimoniu deosebit de vulnerabil.

Un prim pas în stabilirea strategiei de conservare a acestuia, este evaluarea cauzelor care influențează procesul de îmbătrânire naturală și modul în care ele au acționat.

Stabilitatea materialelor la acțiunea factorilor distructivi depinde de natura lor chimică (compoziție, structură) și agresivitatea mediului, degradările ireversibile ale colecțiilor muzeale reprezentând un aspect

important în contextul stabilirii măsurilor de creştere a durabilităţii patrimoniului.

Carenţele de expunere, iluminare, securitate, dublate de problemele specifice patrimoniului eterogen au reprezentat mult timp o problemă pentru acest tip de patrimoniu.

Conservarea patrimoniului textil înseamnă o cercetare susţinută constant, privind atât obiectele, cât şi cauzele care favorizează degradarea materiei organice sau anorganice.

Efectele pe care le pot produce anumiţi factori de degradare pot fi reduse la minim prin efectuarea acţiunilor de manipulare, depozitare, etalare, conform unor metode recomandate de conservarea preventivă.

Multe piese au valoare de tezaur şi având nevoie să beneficieze de cicluri de repaus, altele decât cele impuse de perioadele mai puţin vizitate, trebuie să înregistreze verificări şi intervenţii periodice amănunţite, restaurarea fiind necesară şi obligatorie.

Restaurarea sau intervenţia cu tratamente de conservare activă asupra unui astfel de patrimoniu este necesară pe termen lung pentru foarte multe piese, în funcţie de degradarea evolutivă sau pasivă.

Printre cauzele degradărilor se înregistrează vechimea şi utilizarea acestora, uzura iniţială în cazul celor decupate şi reasamblate, tehnica de combinaţii eterogene de materiale anorganice grele (fir metalic, pietre preţioase montate pe suport textil).

Depozitarea în condiţii de umiditate şi temperatură excesivă, iluminarea inadecvată, plierea şi presarea prin suprapunere, etalarea la verticală folosindu-se adesea materiale ajutătoare expunerii neadecvate pieselor, total opuse unor condiţii de etalare strict monitorizate, toate acestea au aparţinut trecutului, lăsând consecinţe asupra acestor bunuri ce au ajuns în cadrul muzeelor.

Materiale neutre chimic pentru expunere, plan înclinat aproape orizontal, lumină sub 50 de lucşi, dar şi aceasta numai pe perioada de vizitare, microclimat controlat, sistem anti-efracţie şi anti-incediu, reprezintă necesităţile unui patrimoniu ce se doreşte să dăinuie în timp.

Există un efort continuu şi susţinut pentru protejarea acestuia, bazându-se pe o colaborare eficientă între specialişti de discipline diferite, pentru a restitui prezentului mărturii istorice deosebite. Patrimoniul textil pe suport organic, este valorizat prin colaborarea pluridisciplinară între arheologi, istorici, biologi, chimişti, ingineri textilişti, conservatori şi nu în ultimul rând restauratori.

În cazul textilelor supuse unor medii agresive, vulnerabile la procesul rapid de deteriorare, dacă echilibru nu se produce, degradarea poate continua până la o distrugere aproape totală.

Acest pericol este produs de șocul schimbării bruște a mediului, echilibrul stabilit fiind întrerupt. Valorile înregistrate ale factorilor ambientali noi, temperatură, lumină, umiditate, acționează agresiv asupra pieselor și pot activa și antrena diferite procese de degradare.

Pentru salvarea lor printr-o colaborare interdisciplinară, se fac intervenții minime de conservare necesare. Păstrarea conținutului de umiditate a textilelor este esențială pentru conservarea lor. Pierderea conținutului de apă este determină de radiațiile incidente și curenții de convenție.

Condițiile de mediu și folosirea, cauzează importante deteriorări bunurilor culturale, în multe cazuri ireversibile.

Degradarea patrimoniului textil este în cea mai mare parte a situațiilor un proces chimic, temperatura mai înaltă determinând o rată crescută a degradării.

Deshidratarea, alături de alți factori, duce la alterarea propietăților mecanice, având ca rezultat fragilizarea și rigidizarea, procesul de recuperare fiind anevoios sau nemaiputându-se realiza.

Piese de natură organică, textilele, sunt higroscopice, se umflă, se dilată și se contractă uneori în mod repetat, datorită valorilor umidității relative, producându-se variații dimensionale succesive și de formă, având ca și consecință scăderea rezistenței și a elasticității.

Textilele sunt într-o continuă transformare, îmbătrânire, modificare lentă și neîntreruptă, acestea alături de alterare și degradare, duc la modificări fizico-chimice și estetice.

Aceste procese sunt inevitabile, accentuate de uzurile funcționale suferite înainte de aducerea într-un muzeu.

Patrimoniul textil nu este niciodată în stare de repaus, creșterea umidității higroscopice va duce la diminuarea rezistenței la rupere, și la crearea condițiilor favorabile microorganismelor, iar scăderea valorilor umidității antrenează o reducere a volumului, piesele contractându-se și dilatându-se constant.

Modificările în lărgime și lungime, antrenează uzura mecanică provocată de frecarea periodică a urzelii împotriva bătelii, sunt deosebit de periculoase și trebuie evitate întotdeauna, indiferent de sensul în care se fac. Valorile sub 50% sau peste 65%, ale U.R, sunt destul de sigure pentru păstrarea textilelor eterogene, cu condiția să fie constante.

Înregistrarea unei încălziri a patrimoniului textil poate provoca efecte distructive, rezultatul imediat al acestei încălziri rapide, exponențială dar descrescânde, va fi pierderea conținutului de umiditate, rezultând o deshidratare și apariția rapidă a unor forme de degradare.

Schimbarea valorilor U.R determină creșterea sau scăderea conținutului de umiditate higroscopică dintr-un bun cultural, ea nerealizeazându-se în mod egal în toate direcțiile.

În timp ce firul de lână se umflă în lărgime cu 8%, în lungime creșterea este nesemnificativă: 1%-2%.

În ceea ce privește aplicarea tratamentului de restaurare-conservare corespunzător, acesta se stabilește după realizarea unor serii de investigații la varietatea materialelor textile, la metale și alte materiale din accesorii, ținându-se cont și de gradul de fragilitate al materialelor.

Atât identificarea cât și înțelegerea degradărilor, propietăților chimice și fizice, ale patrimoniului textil, sunt necesare specialiștilor de muzeu în intervențiile de conservare restaurare.

Se impun o serie de investigații capabile să ofere informații pertinente cu privire la:

-compoziția/natura chimică a zonelor selectate și a materialelor în scopul stabilirii provenienței lor;

-starea de degradare (pe suprafața și/sau internă) a piesei textile ca rezultat al expunerii la mediu;

-efectul/eficiența tehnicilor de conservare/restaurare aplicate.

Interesul muzeografilor, investigatorilor, conservatorilor și al restauratorilor, este orientat spre a identifica originea patrimoniului textil prin examinare a structurii și propietăților, furnizând informații vitale cu privire la proveniența lor și la datare.

Păstrarea patrimoniului textil este o provocare pentru specialiștii, iar măsurile de intervenție, manipulare, tratamentele de conservare, trebuie realizate cu mult profesionalism, migală și responsabilitate. Restauratorul încetinește sau stopează procesul accelerat de degradare, aplicând tehnicile și metodele specifice.

Toate intervențiile făcute nu trebuie să dăuneze obiectului, să nu afecteze integritatea fizică și informațională, să fie ușor de îndepărtat, lăsându-se posibilitatea aplicării unor metode noi, în viitor, pentru a conserva cât mai bine cu putință patrimoniul național.

Ținându-se cont de principiile de restaurare, se vor folosi materiale și substanțe reversibile, care nu afectează starea pieselor și nu produc modificări în structura și compoziția acestora.

O serioasă pregătire profesională și experiență practică, substanțele, instrumentarul, metodele și tehnicile de prelevare, contribuie la o intervenție rapidă și cu un final fericit asupra patrimoniului, dovadă a activității umane din trecut.

Textilele constituie un material valoros cu informații pertinente pentru istoria contemporană și transmit o importantă informație culturală, fiind deosebite prin estetica și complexitatea lor.

Cunoașterea detaliată a colecției, identificarea cauzelor degradării și a repercusiunilor asupra stării de sănătate, cercetarea condițiilor de microclimat în vederea eliminării sau reducerii factorilor ce se consideră nocivi, identificarea priorităților de intervenție, aplicarea criteriilor de selecție, existând textile valoroase ce rămân depozitate fiind private de dreptul de expunere din cauza precarității stării de sănătate, toate acestea sunt absolut necesare.

Operațiile de restaurare au ca scop, să nu afecteze starea obiectelor, intervenția să se realizeze cu maximă eficiență pentru recuperarea și recăpătarea aspectului inițial, pentru a-i conferi rolul de exponat.

Etapele parcurse în cadrul unui laborator de restaurare sunt dezinfecția, curățarea umedă, uscarea, consolidarea și reasamblarea, aceste etape fiind respectate cu strictețe.

După ce au fost aplicate tratamentele de conservare și restaurare pentru fiecare tip de suport, va urma reasamblarea etapizată fără a aduce nici un prejudiciu obiectelor, respectându-se normele restaurării și conservării ce sunt reversibile și non invazive.

Conservatorul dar și restauratorul vor ține cont de rezistența patrimoniului textil asupra căruia se aplică tratamentele, de rezultatele analizelor efectuate la toate materialele constituiente, și să aibă în atenție permanent condițiile din spațiile în care se vor întoarce după restaurare.

Mediul în care bunul textil va reveni trebuie să fie salubru, privat de factorii de biodeteriorare, temperatura să fie constantă, fără să depășească cu mult 20^0C, umiditatea relativă a aerului să se încadreze între 45-55%, luminozitatea să aibă max. 50 de lux, fiind foarte importantă starea de conservare a piesei, condiții de microclimat constante și modalitatea de expunere.

PRESERVATION OF TEXTILE HERITAGE

-abstract-

Key Words: textiles, restoration, conservation, investigations, storage.

In this work, the compositional structure of the textile heritage is analyzed. Another aspect addressed with regard to textiles, is how its state of conservation was or can be due to the environment of storage, use, handling, transport, namely the changes that occur at the fiber level.

The way the fibers were dyed and with what, techniques for identifying dyes and fibers that provide information on dating, were also scored.

The steps taken to address the needs of a textile piece after restoration, namely active and preventive conservation according to conservation norms, have benefited from a detailed approach.

BIBLIOGRAFIE

ANĂSTĂSOAIE, Doina, GHERMAN, Elena, *Fragmente textile arheologice – frânturi de artă textilă veche,* Buletinul Centrului de Restaurare Conservare Iași, Anul XVII, Nr.2/2019, Editura Palatul Culturii Iași, 2019.

CREȚU, Ileana, *Problematica restaurării acoperământului de mormânt al Doamnei Maria de Mangop,* Buletin de conservare-restaurare 5-6/2012, București 2012.

MOLDOVEANU, Aurelian, *Conservarea preventivă a bunurilor culturare*, Ediția a 2-a, Editura Centrul Pentru Formare, Educație Permanentă și Management în Domeniul Culturii, București 2003.

MUSTAȚĂ, Mariana, MUSTAȚĂ, Gheorghe, *Etiopatologia operei de artă*, Editura Academiei Oamenilor de Știință din România, București, 2013.

RESTAURAREA UNUI STILET DE OFIŢER DE MARINĂ

*Alexandra CLINCI**

Date generale ale bunului cultural restaurat:
Număr de inventar**:** 5540
Provenienţă: Donaţie către Muzeul Naţional al Marinei Române
Datare:1933
Tehnica/Materialul: Oţel, alamă (turnare)
Dimensiuni: L =22,5 cm; l=7,5 cm.

Scurt istoric

Stiletul este un pumnal mic, cu lama triunghiulară, foarte fină și cu vârf ascuțit. Stiletele se încadrează în categoria armelor albe ofensive, de tăiere și împungere.

Principalele părți componente ale stiletului sunt lama și mânerul. Lama poate avea două fețe, unul sau două tăișuri și un vârf, în timp ce mânerul se compune dintr-o prelungire a lamei, denumită tija mânerului sau talonul. Pe talon se află montate garda și butonul terminal.

În epoca renascentistă mânerul era realizat cel mai adesea din lemn sau corn, dar existau și exemplare de lux cu mâner din os sculptat sau din fildeș. Teaca stiletelor era confecționată la început din piele, apoi din lemn acoperit cu piele și este prevăzută cu întărituri metalice numite buterola și gura tecii.

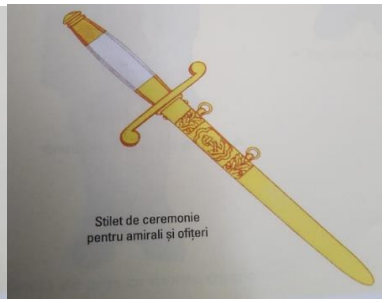
Stiletul este un element tradițional al uniformei ofițerilor de marină. Ținuta de ceremonie se poartă cu stilet și eghilet (eghiletul dublu pe umărul drept, iar cel simplu pe umărul stâng), iar la ordin și cu centură de ceremonie. Stiletul se poartă pe partea stângă a pantalonului, cu mânerul în față.

Stiletul este compus dintr-o lamă confecționată din oțel inoxidabil, cu mâner din material plastic și gardă din metal galben inoxidabil. Teaca era confecționată tot din metal galben inoxidabil, fiind ornamentată pe ambele fețe cu stema R.S.R.

Stiletul se prindea de centură sau curea cu ajutorul a două carabiniere confecționate din bandă de mătase.

---

* Restaurator metal, Muzeul Naţional al Marinei Române.



Descrierea piesei

Piesa a făcut parte din uniforma de ceremonie a Cam.(r) ing. Necula Constantin în perioada în care a fost elev al Şcolii Navale, 1933 - 1938.

Piesa are lungimea de 22,5 cm, lăţimea de 7,5 cm şi se compune din: lamă, gardă şi mâner. Piesa este puţin curbată datorită degradărilor fizico-mecanice. Piesa este fragilă și prezintă exfolieri pe întreaga suprafaţă.

Lama are o lungime de 14 cm şi o lățime maximă de 1,7 cm şi este confecţionată din oţel. În urma testului cu un magnet, am constatat că piesa prezintă miez metalic deoarece atrage magnetul.

Pe avers suprafaţa lamei este neregulată şi prezintă proeminenţe datorate produşilor de coroziune (oxizi de fier). Lama prezintă produşi de coroziune pe întreaga suprafaţă.

Pe revers suprafaţa lamei este neregulată şi acoperită cu un strat de produşi de coroziune (oxizi de fier) şi prezintă numeroase proeminenţe.

Muchiile (tăişurile) stiletului au o lungime de 14 cm şi nu sunt ascuţite, ele sunt puţin rotunjite datorită produşilor de coroziune formaţi.

Mânerului îi lipseşte partea din material plastic sau din os de fildeş ce acoperă tija mânerului şi bumbul metalic, stiletul prezintă doar tija mânerului confecţionată din oţel.

Tija mânerului are formă pătrată, confecţionată din oţel cu lungimea de 8,5 cm şi o lăţime de 0,4 cm. Are suprafaţa neregulată şi prezintă produşi de coroziune (oxizi de fier) pe toată lungimea ei.

Garda este fixată la o distanţă de 2,7 cm faţă de lamă şi este confecţionată din alamă. Are lungimea de 7,5 cm şi lăţimea de 1,2 cm. Garda are formă paralelipipedică, este alungită la capete şi se termină cu doi bumbi. Aceasta nu poate fi detaşată de pe tija mânerului.

Pe avers garda are o inscripţie ce reprezintă o ancoră, de care este legat un lanţ. Prezintă murdărie aderentă şi produşi de coroziune specifici cuprului (oxizi şi cloruri de cupru).

Pe revers garda are inscripţionată litera X şi se găsesc produşi de coroziune specifici cuprului (cloruri şi oxizi de cupru) şi murdărie aderentă.

Starea de conservare

Starea de conservare este mediocră: piesa este fragilă, prezintă exfolieri, îi lipsește mânerul și teaca și prezintă produși de coroziune specifici fierului și cuprului (oxizi ai fierului, oxizi și cloruri de cupru).

Diagnostic

Piesa prezintă degradări fizico-chimice (oxizi ai fierului, oxizi şi cloruri de cupru), fizico- mecanice (fragilitate, mânerul lipsește).

Analize fizico-chimice:

Nr Ct	Descri-ere	Ti	Cr	Mn	Fe	Ni	Cu	Zn	Zr	Sn	Pb
1.	**Stilet 5540 - lama**			0,34	99,48		0,07	0,04	0,01		0,07
2.	**Stilet 5540 mâner**	0,07		0,03	2,81	0,06	66,09	28,82		0,09	2,02

Fig.1 Tabel cu concentraţiile elementelor din compoziţia stiletului

FOTOGRAFII DE ANSAMBLU

FOTOGRAFII DETALIU ALE ZONELOR DETERIORATE

Etapele restaurării

1. Degresarea strigiliului prin imersare în soluţie formată din apă distilată şi detergent neionic 1‰ pentru înmuierea şi îndepărtarea depunerilor de suprafaţă solubile.

2. Declorurarea prin imersia repetată a stiletului într-o soluţie de alcool etilic absolut şi apă distilată 1:1 în volume, pentru îndepărtarea clorurilor (declorurare). Operaţia s-a repetat de patru ori folosind soluţii noi de alcool etilic.

3. Declorurarea a fost urmată de spălări repetate cu apă distilată și uscare liberă pe hârtie de filtru.

4. Pe apărătoarea stiletului am aplicat tratamente locale diferențiate pentru ambele tipuri de material.

Pentru apărătoarea siletului, confecționată din bronz, tratamente locale cu Complexon III 0,1n (37,2g/l apă distilată) cu un pH= 9-10 Tratamentul va dura maxim 20 minute. Tratamentul a fost repetat de 4 ori.

Îndepărtarea mecanică a produșilor de coroziune s-a făcut folosind instrumentar adecvat (ace, bisturiu oftalmologic, baton de lemn acoperit la un capăt cu lană de oţel, baton din fibră de sticlă).

5. Testul la camera umedă pentru a testa prezenţa clorurilor pe suprafaţa aparatorii stiletului.

În urma testului la camera umedă nu s-a observat activarea punctelor de coroziune.

6. Stabilizarea produşilor de coroziune: prin taninare folosind soluție alcoolică de tanin și formarea tanaților stabili de fier.

Pentru lama stiletului, confecţionată din oţel, tratamente locale cu soluţie alcoolică de tanin 20%.

Operaţia a fost repetată de trei ori.

7. Conservarea stiletului a fost făcută prin aplicarea prin pensulare a unei pelicule fine de Paraloid B 72 , de concentraţie 5%, dizolvat în toluen.

RESTORING A NAVY OFFICER STILETTO

-abstract-

Key Words: stiletto, restoration, brushing, tannin, toluen.

The stiletto is a type of small dagger, with a very fine, triangular blade and a pointy edge. Thees types of daggers are offensive weapons, meant to used for stabbing. This particular piece was part of the uniform of Rear Admiral Ing. Necula Constantin while he was a student at the Naval School (1933-1938).

BIBLIOGRAFIE

LEAHU, Mirela, *Substanțe chimice și materiale utilizate în restaurarea bunurilor culturale,* CPPC, București, 2006.

MOLDOVEANU, Aurel, *Conservarea preventivă a Bunurilor Culturale*, Ministerul Culturii, Centrul de pregătire și Formare a Personalului din Instituțiile de Cultură, București, 1999.

MOUREY, William, *Conservarea antichităților metalice de la săpătură la muzeu,* Editura Tehnică, București, 1998.

MOȘNEAGU, Marian, *Uniformele Armatei Române,* Editura Centrul -Tehnic editorial al Armatei, București, 2014.

Idem, *Uniformele Marinei Române,* Editura Centrul-tehnic editorial al armatei, București, 2016.

SANDU, Ion, Adrian Dima, Ion Gabriel Sandu, *Restaurarea și conservarea obiectelor metalice*, Editura Corson, Iași, 2002.

„Buletinele de restaurare-conservare” de la Muzeul Militar Național.

Florin Lisovschi, ***PE DUNĂRE ÎN JOS DE LA IZVOARE LA VĂRSARE***, Accent Print, Suceava, 2023 (p. 284).

Sâmbătă, 2 septembrie 2023, la Galeria de artă „Traian Postolache" din orașul bucovinean Rădăuți, a fost lansat volumul Pe Dunăre în jos de la izvoare la vărsare, în prezența autorului său, Florin Lisovschi. Apariția acestei lucrări, de fapt subiectul tratat, demonstrează că dragostea pentru ape, dorința de a le supune, nu sunt apanajul exclusiv al celor care trăiesc pe malurile lor. Acum câțiva ani am scris în revista Yacht Clubului Regal Român și, mai târziu, în revista Ligii Navale Române „Marea Noastră", despre „marinarii de la munte", acei temerari care practică raftingul, un sport nautic care, privit din afară, pare a fi chintesența riscului asumat.

Florin Lisovschi, bun prieten și colaborator, este unul din eroii articolului de atunci, și prin domnia sa am avut șansa de a cunoaște experiențe inedite, trăite de oameni de excepție, îndrăgostiți, ca și colegul lor bucovinean, de Dunăre și navigație pe ape curgătoare, dependenți de adrenalina pe care practicarea sporturilor nautice de acest gen o descarcă.

Salutar este faptul că Florin Lisovschi s-a hotărât și a reușit să relateze aventurile acestor sportivi navigatori, între care se numără la rândul său, și, mai mult, în opera sa, autorul nu se limitează doar la experiența nautică. Încercând să facă cunoscută Dunărea unui public, poate mai puțin cunoscător în domeniu, Florin Lisovschi abordează subiectul sub majoritatea aspectelor care pot „explica" acest al doilea cel mai lung fluviu din Europa, ceea ce reiese și din titlurile capitolelor ce structurează cartea. Pornind de la a reda părerile unor mari personalități ale României și nu numai, despre fluviu, el continuă cu: file din istoria navigației pe Dunăre, Dunărea în numismatică, Dunărea în filatelie, Dunărea în pânzele pictorilor. Abia în a doua parte a volumului sunt prezentate actele de eroism nautic, în subiecte precum: români la izvoarele Dunării și expediția „Torentul", temerari pe ape curgătoare, premiere și recorduri.

Această abordare conferă volumului o valoare pedagogică, transformând-ul într-un izvor de informații cu atât mai instructive, cu cât narațiunea este potențată de experiențele unor oameni temerari.
Ansamblul de informații este susținut cu peste 450 de fotografii color, reprezentând oameni și locuri, de la izvoarele Dunării și până la mare, în cea mai mare parte originale, realizate de autor și coechipierii săi.

Și cum altfel s-ar fi putut, când Dunărea, care reprezintă o sursă importantă pentru alimentarea cu apă potabilă, irigații și industrie pentru cei 81 de milioane de riverani, navigabil pe mai mult de 2.860 km din Germania la Marea Neagră, „vorbește" de la sine despre ea însăși.

Importanța sa ecologică și economică (navigație, hidroenergie, piscicultură) a constituit obiect de studiu pentru mulți oameni de știință, în timp ce frumusețea și caracterul său maiestuos au fost și sunt surse de inspirație pentru prozatori, poeți, pictori, muzicieni, care au imortalizat în operele lor acest fluviu dătător de viață de-a lungul a 10 state europene, iar Florin Lisovschi, îndrăgostit la rândul său de Dunăre, nu face excepție.

„Despre Dunăre – scrie autorul în argumentul care deschide volumul - fluviu pe care Napoleon îl numește „regele râurilor europene", și modul în care a inspirat cultura românească și universală, am încercat, la rândul meu, să sintetizez câteva informații în cadrul unor domenii specifice: pictură, filatelie, numismatică, un scurt istoric al navigației dunărene, expediții ș.a., în capitole dedicate.

Totodată, am dorit să subliniez faptul că dragostea pentru ape, dorința de a le supune, nu sunt apanajul exclusiv al celor care trăiesc pe malurile lor [...]. Acest demers se înscrie în profesiunea de credință a bucovinenilor noștri, fondatori ai Clubului „Nautic Hipo Turism Sport", anume datoria, între altele, de a face cunoscute actele de curaj și iscusință nautică. În acest sens, am folosit în paginile acestui volum și relatările unor mari sportivi navigatori, scrise cu talent și modestia unor adevărați oameni de curaj, care au consumat timp și energie pentru a rememora experiențele fascinante pe care le-au trăit, punându-le la dispoziția scopului pe care mi l-am propus".

Sintetizând, Florin Lisovschi a hotărât să scrie această lucrare cu dorința de a vorbi despre Dunăre, fluviu emblematic al Europei, dar și despre oamenii pentru care tendința de autodepășire, de escaladare a riscurilor, demonstrează capacitatea individului de a învinge obstacole fizice și psihice aparent insurmontabile. De cele mai multe ori, scopurile acestor temerari sunt umanitare. Reușitele spectaculoase ale acestor navigatori, forța și optimismul, trezesc interesul și admirația multora dintre cei care, întâmplător sau nu, iau cunoștință de ele. În situația în care omenirea este răvășită de pandemii, războaie asimetrice, amenințări cu atacuri nucleare, recesiune economică, cartea lui Florin Lisovschi devine un factor încurajator care induce o stare de bine, cunoașterea unor fapte de curaj și iscusință nautică, demonstrând că omul poate supraviețui, chiar trăind la limita extremă..

„Ambiţia acestor oameni – scrie Florin Lisovschi - de a realiza asemenea performanţe a fost determinată de numeroşi factori, circumscrişi, fără îndoială, pasiunii pentru sporturile nautice. Locuitor al unui oraş situat departe de mare sau fluviu, dar împătimit de rafting și expediții nautice,

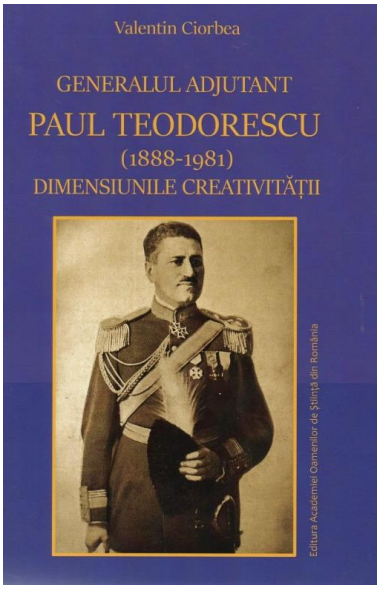
consider că Dunărea ar trebui cunoscută mai bine, sub toate aspectele sale, de concetăţenii noștri.

Este argumentul în numele căruia, am scris această carte referitoare la Dunăre, în paginile căreia se regăsește și experiența inedită trăită de mine și colegii mei, în special în expediția „Torentul” și nu numai.

Suntem siguri, eu și coechipierii mei, că pentru a vindeca prezentul profund afectat și viitorul, afectat, la rândul său, pe cale de consecință, va fi nevoie de eforturile concertate ale întregii omeniri, în care și acești temerari vor avea un cuvânt de spus”.

Dr. Carmen Irène ATANASIU
Constanța
Septembrie 2023

Valentin Ciorbea, *GENERALUL ADJUTANT PAUL TEODORESCU (1888-1981). DIMENSIUNILE CREATIVITĂȚII*, Editura Academiei Oamenilor de Știință din România, București, 2023 (357 p.)



Paul Teodorescu s-a născut la 28 iunie 1888 la Bacău, în familia unui ofiţer de carieră, mama fiind descendentă ale familiilor Sturdza şi Rosetti. Educaţia aleasă primită în familie a fost continuată la Liceul Militar din Iaşi, Şcoala de Infanterie, în unităţile şi misiunile care i-au fost încredinţate. Absolvent al Academiei Militare Saint-Cyr, unde a fost coleg cu Charles De Gaulle, a fost posesor al Brevetului Nr. 50 de ascensiune pe Mont Blanc, iar ulterior, a susţinut doctoratul la Sorbona cu tema: „Opinia publică europeană despre războiul de independenţă al României din 1877-1878". A fost ataşat militar la Lisabona, Madrid şi Londra, iar între anii 1937-1938 a îndeplinit funcţia de Subsecretar de Stat la Ministerul Apărării Naţionale, perioadă în care a iniţiat construirea noului sediu al Şcolii Superioare de Război.

În mandatul său de ministru al Aerului şi Marinei (în perioada 1938-1940), s-a construit puitorul de mine „Amiral Murgescu", au fost asamblate submarinele „Rechinul" şi „Marsuinul", iar la Şantierul Naval „Blohm und Voss" din Hamburg a fost construită nava-şcoală „Mircea". De asemeni, generalul a acordat o atenţie deosebită atelierelor şi fabricilor de materiale şi muniţie din ţară.

În ultima parte a vieţii s-a retras la ctitoria de suflet, Mănăstirea Dintr-un Lemn, unde şi-a scris „Memoriile" şi în cimitirul căreia a fost aşezat după ce a trecut la Domnul, la 17 ianuarie 1981. - Acestea sunt cele câteva fraze care îi rezumă viața și activitatea unuia din generalii emblematici ai Armatei Române, din păcate mai puțin cunoscut posterității, cu toată strădania cercetătorilor și a unor instituții care s-au preocupat de recuperarea memoriei lui în primii ani de după 1989. Cel mai probabil, aceasta avea să fie misiunea domnului profesor Valentin Ciorbea care, de când a poposit pentru prima dată la Mănăstirea Dintr-un Lemn și până astăzi, nu a precupețit niciun efort din a-l aduce pe generalul Teodorescu sub lumina reflectoarelor. Primul lucru pe care l-a făcut în urmă cu 10 ani a

fost să înființeze Centrul de cercetare a conlucrării Bisericii Ortodoxe cu Armata României „General Paul Teodorescu” cu sprijinul Arhiepiscopiei Râmnicului și al instituțiilor de comandă, de instrucție și învățământ militar și să îi stabilească sediul la Mănăstirea Dintr-un Lemn.

Odată cu decizia publicării unui periodic al Centrului, Revista „Misiunea” (cu nume absolut sugestiv pentru ambele valențe, cea duhovnicească și cea militară) care să vadă lumina tiparului cu frecvență anuală (în paginile căreia să se reflecte comunicările susținute la sesiunea de comunicări științifice a Centrului desfășurată anual la mănăstire), s-a hotărât editarea unui volum de studii dedicat generalului adjutant Paul Teodorescu la 125 de ani de la naștere. Astfel, 20 de autori, nume sonore ale vieții științifice românești, adunate sub bagheta magică a prof. univ. dr. Valentin Ciorbea, el însuși autor a nu mai puțin de 7 studii, au adus la lumină informații importante legate de viața și activitatea generalului Teodorescu.

Toate acestea completate cu aproape de 100 de pagini de documente generate *de* sau aflate *în* conexiune cu generalul Paul Teodorescu. Volumul „Generalul adjutant Paul (Pavel) Teodorescu (1888-1891). Vocația creativității” a văzut lumina tiparului la Editura Ex Ponto, Constanța, în anul 2013, are 439 de pagini și a fost publicat sub egida Universității „Ovidius” din Constanța, a Arhiepiscopiei Râmnicului, a Serviciului Istoric al Armatei și al Ligii Navale Române.

Și iată că, în 2023, domnul profesor Valentin Ciorbea, membru cu drepturi depline al Academiei Oamenilor de Știință din România, marchează împlinirea a 135 de ani de la nașterea generalului Paul Teodorescu cu un nou volum, de data aceasta de autor. „Generalul adjutant Paul Teodorescu (1888-1981) – dimensiunile creativității. 135 de ani de la naștere”, Editura Academiei Oamenilor de Știință din România, București, 2023 (357 p.).

Contribuția, extrem de consistentă, este prefațată de distinsul prof. univ. dr. Petre Otu care subliniază importanța unei asemenea provocări: *„Elaborarea biografiei unei personalități cu o activitate publică de mare întindere reprezintă adesea o provocare majoră pentru istoricul care se încumetă la un astfel de demers. Aș spune că acest lucru este chiar mai dificil decât închegarea unei monografii pe un domeniu specific, fie el militar, politic, diplomatic, cultural, economic, social etc.* – și continuă domnia sa – *Urmare a acestui efort prodigios, profesorul Ciorbea are marele merit de a fi impus, mai bine zis de a fi reimpus în istoriografie, cu precădere în cea militară și în opinia publică personalitatea generalului adjutant Pavel Teodorescu. Așadar, monografia publicată sub egida Academiei Oamenilor de Știință, al cărui membru titular este, reprezintă o*

operă de sinteză, de maturitate, care încununează o activitate științifică remarcabilă”.

Lucrarea are 22 de capitole, Cuvânt înainte, Preambul, Epilog, Bibliografie selectivă și Index de nume. Ea parcurge etapele de viață ale generalului Teodorescu, de la anii copilăriei, trecând prin activitatea de studii, construcția unei cariere frumoase și deosebit de complexe, activitatea politică și devenirea sa ca și ctitor și înnoitor de sfinte lăcașuri. În finalul volumului, generalul Teodorescu este prezentat „în repere bibliografice”, alegere altruistă și extrem de necesară tuturor celor care vor cerceta viața, activitatea și personalitatea generalului Paul Teodorescu.

În Epilog, domnul profesor Valentin Ciorbea, mărturisește în raport cu generalul Teodorescu că: „*încă din ultimii ani de viață, personalitatea și realizările sale au fost eternizate. Noi nu am făcut altceva decât să-l readucem în atenția generațiilor de astăzi și viitoare pornind de la variatele izvoare istorice și mai ales să-i respectăm Testamentul, reunind la Sfânta Mănăstire Dintr-un Lemn reprezentanți ai Statului Major al Apărării, Statului Major al Forțelor Aeriene, Statului Major al Forțelor Navale și Brigăzii 30 Gardă „Mihai Viteazul”, în fapt Armata României cu Biserica Ortodoxă, dând o nouă dimensiune conlucrării celor două instituții fundamentale ale statului român*”. Și își exprimă speranța că tu, cititorule, „*la finalul lecturii îl vei cunoaște pe generalul Paul Teodorescu, o excepțională personalitate a Armatei Române, cu calități umane deosebite, creștin mărturisitor, care continuă peste ani, de la Mănăstirea Dintr-un Lemn, lucrarea sa strângând anual cercetători, monahi și monahii, militari, pelerini, sporind prin zidirea sa conlucrarea istorică dintre Oștire și Biserica Ortodoxă”.*

dr. Andreea Atanasiu-Croitoru
Constanța
Septembrie 2023